

**DECYZJA NR 580/OŚ/2010
O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH**

Na podstawie:

- art. 104, 108 § 1 *Kpa*,
- art. 71 ust. 1 i 2 pkt 2, art. 72 ust. 1 i 3, art. 73 ust. 1, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 82 ust. 1 i ust. 3, art. 93 ust. 2 pkt 2, art. 93 ust. 3 pkt 2, art. 173 ust. 1 i 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.), w związku z art. 1 ust. 1 ustawy z dnia 15 marca 2002r. *o ustroju m.st. Warszawy* (Dz. U. Nr 41, poz. 361 z późn. zm.), art. 39 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. *o samorządzie gminnym* (Dz. U. z 2001r. Nr 142, poz. 1591 z późn. zm.),
- § 3 ust. 1 pkt 56 i 57 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004r. *w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko* (Dz. U. Nr 257, poz. 2573 z późn. zm.),

w związku z wnioskiem miasta stołecznego Warszawy z dnia 19.05.2009r., o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

**I. USTALAM ŚRODOWISKOWE UWARUNKOWANIA REALIZACJI
PRZEDSIĘWZIĘCIA**

polegającego na budowie *drogi publicznej o nawierzchni utwardzonej oraz linii tramwajowej wraz z towarzyszącą infrastrukturą, używanej głównie do przewozu pasażerów* w ramach budowy linii tramwajowej na Tarchomin, na odcinku od Trasy Mostu Północnego do pętli tramwajowej Winnica, wraz z rozbudową ul. Światowida, polegającą na dobudowie drugiej jezdni na odcinku od ul. Projektowanej do ul. Dzierżońskiej oraz budowie dwóch jezdni na odcinku od ul. Dzierżońskiej do ul. Modlińskiej, w Dzielnicy Białoleka m. st. Warszawy.

Przedsięwzięcie będzie realizowane etapowo.

Charakterystyka całego przedsięwzięcia stanowi załącznik, będący integralną częścią niniejszej decyzji.

II. OKREŚLAM:

1. **Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:** planowane przedsięwzięcie polega na budowie linii tramwajowej na Tarchomin, na odcinku od Trasy Mostu Północnego do pętli tramwajowej Winnica, wraz z rozbudową ul. Światowida, polegającą na dobudowie

drugiej jezdni na odcinku od ul. Projektowanej do ul. Dzierżońskiej oraz budowie dwóch jezdni na odcinku od ul. Dzierżońskiej do ul. Modlińskiej, na dz. ew. nr: 1/13, 1/14, 1/15, 1/16, 1/17, 1/18, 1/19, 2/1, 2/2, 2/3, 11, 14, 15, 16, 28, 29, 42, 43, 44, 45, 56, 57, 58/1, 58/2, 61, 62, 63, 64, 70, 71, 72, 74, 75, 77, 78, 82/3, 82/4, 82/5, 82/6, 83, 85, 86, 87/1, 87/2, 89, 90, 109/6, obręb 4-03-22; na dz. ew. nr: 47/3, 48/2, 48/7, 50/1, 51/1, 51/4, 51/5, 51/6, 52/2, 52/5, 53/1, 53/2, obręb 4-03-06; na dz. ew. nr: 58, 59, 60, 61, 66, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75/1, 75/2, 76, obręb 4-03-21; na dz. ew. nr: 19/3, 19/8, 20/4, 21/4, obręb 4-03-09; na dz. ew. nr: 12, 15, 16, 17, 18, 19/1, 27, 28, 29/1, 30/2, 31, 36, 41, 42/3, 44, 45/2, 49, 50/1, 50/2, 50/3, 50/4, 50/5, 50/6, 50/7, 50/8, 50/9, 50/10, 51/2, 51/3, 51/4, 51/5, 51/7, 51/8, 51/9, 51/10, 51/12, 51/13, 51/16, 51/18, 51/19, 51/20, 51/21, 51/22, 51/23, 51/24, 51/25, 51/26, 51/27, 57, 58, 59/1, obręb 4-03-05; na dz. ew. nr: 10/2, 10/3, 12, 13, 16/6, 16/7, 16/8, 16/9, 16/13, 16/14, 16/16, 16/17, 17/1, 17/2, 17/3, 17/4, 17/5, 17/6, 17/7, 17/8, 17/9, 17/10, 17/11, 17/12, 17/13, 17/14, 17/15, 17/16, 17/17, 17/18, 17/19, 17/20, 24, 75/9, obręb 4-03-04; na dz. ew. nr: 1/2, 1/5, 2/2, 2/3, 2/8, 2/9, 3/2, 3/3, 4/6, 4/11, 5/2, 5/4, 9/2, 10/2, 12/2, 18/2, 19/2, 24/2, 25/2, 26/2, 26/13, 26/14, 26/15, 26/16, 28/2, 28/8, 28/9, 28/10, 29/4, 29/11, 29/12, 29/14, 31/5, 31/10, 31/11, 31/12, 32/2, 33/3, 33/4, 37/4, 37/5, 41/5, 41/13, 42/2, 45/7, 46/4, 47/2, 48/1, 48/2, 49/1, 49/2, 53/2, 57/2, 59/2, 213, 215, 216, 217, 218, 219, 228/1, 228/2, 229, 230, 238, 239, obręb 4-01-22; na dz. ew. nr: 1/3, 1/4, 4/3, 4/4, 4/6, 10/4, 11/2, 11/3, 11/10, 52 obręb 4-01-19; na dz. ew. nr: 1, 3/4, 5/12, 7/2, 8/1, 10/2, 11/2, 12, 13/2, 14/2, 15/2, 18/2, 19/2, 20/1, 20/2, 21/1, 21/2, 22/4, 23/5, 24/8, 24/9, 24/16, 25/3, 25/4, 27/1, 27/2 obręb 4-01-13; na dz. ew. nr: 1/1, 1/2, 1/3, 1/4, 2, 3/4, 5/7, 5/8, 7/1, obręb 4-01-14; na dz. ew. nr: 29/7, 36/2, 37, 38, 39/9, 39/10, 39/11, 41/2, 44, obręb 4-01-07; na dz. ew. nr: 30/2, 32, 33, 35/1, 35/2, 36/1, 36/3, 36/4, 37/1, 37/2, 38/1, 38/2, 39/5, 40/6, 40/7, 40/8, 41/1, 41/4, 41/5, 41/6, 41/7, obręb 4-01-08; na dz. ew. nr: 1/1, 1/2, 4/1, 4/6, 7/3, 7/4, 9/6, 9/7, 11/1, 11/2, 13/4, 13/5, 15/4, 15/5, 17/4, 17/5, 19/4, 19/5, 27, 47/83, obręb 4-01-09; w Dzielnicy Białołęka m.st. Warszawy.

2 Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji:

2.1 nałożone postanowieniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 6.05.2010r., znak: RDOŚ-14-WOOS-II-UW-6613-289/09:

2.1.1 prace realizacyjne uciążliwe akustycznie prowadzić wyłącznie w porze dnia, tj. w godz. od 6.00 do 22.00 z wyłączeniem sytuacji, o których mowa w pkt 2.2.2,

2.1.2 zaplecze budowy zorganizować poza obszarami chronionymi z dala od terenów wrażliwych, wilgotnych oraz miejsc migracji zwierząt, na terenie przekształconym antropogenicznie, lecz w możliwie jak największej odległości od zabudowy mieszkaniowej,

- 2.1.3 maszyny i urządzenia wykorzystywane na placu budowy usytuować w sposób minimalizujący możliwość nakładania się na siebie hałasu, w celu ochrony terenów chronionych akustycznie,
- 2.1.4 w celu minimalizacji pylenia wtórnego: przykrywać plandekami skrzynie ładunkowe pojazdów transportujących materiały sypkie, w miarę możliwości zraszać wodą plac budowy, ograniczyć prędkość jazdy pojazdów samochodowych w rejonie budowy,
- 2.1.5 na etapie realizacji inwestycji w sposób oszczędny korzystać z terenu oraz zapewnić ochronę środowiska gruntowo-wodnego, w szczególności przed wyciekami substancji ropopochodnych; miejsce ewentualnego przechowywania materiałów pędnych i smarów, a także stanowisk postojowych pojazdów oraz maszyn roboczych zorganizować w sposób uniemożliwiający zanieczyszczenie gleb substancjami ropopochodnymi,
- 2.1.6 teren budowy zaopatrzyć w środki do neutralizacji rozlanych substancji ropopochodnych; w przypadku ich rozlania zanieczyszczenie niezwłocznie usunąć, a zebrany materiał przekazać do utylizacji uprawnionemu odbiorcy,
- 2.1.7 zapewnić pracownikom pomieszczenia sanitarne i socjalne celem zagwarantowania odpowiednich warunków sanitarno - higienicznych na terenie budowy,
- 2.1.8 w trakcie prac realizacyjnych prowadzonych w rejonie Kanału Winnickiego zachować szczególną ostrożność tak, aby nie dopuścić do jego zanieczyszczenia substancjami ropopochodnymi od pracującego sprzętu oraz zasypania go masami ziemnymi,
- 2.1.9 wyposażyć plac budowy i zaplecze techniczno - socjalne w pojemniki (kontenery) zapewniające selektywną zbiórkę odpadów w zależności od ich rodzajów, możliwości dalszego zagospodarowania czy przetworzenia,
- 2.1.10 odpady w postaci gleby i ziemi, w tym kamienie oraz gruz budowlany, w miarę możliwości wykorzystać we własnym zakresie lub przekazać uprawnionym odbiorcom; zagospodarowywać odpady powstające w trakcie robót ziemnych tylko wtedy, gdy nie zostaną one zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi,
- 2.1.11 prace ziemne poprzedzić usunięciem z podłoża (na obszarze planowanych prac ziemnych) warstwy humusu (gleby) i odpowiednio zdeponować go w wyznaczonym do tego miejscu; po zakończeniu robót budowlanych humus wykorzystać w miarę możliwości we własnym zakresie lub przekazać uprawnionym odbiorcom; humus zagospodarowywać wyłącznie wtedy, gdy nie zostanie on zanieczyszczony substancjami niebezpiecznymi,
- 2.1.12 odpadowe masy roślinne (z karczowania i wycinki drzew i krzewów) – części zielone, korę, gałęzie i korzenie - rozdrabniać, w miarę możliwości kierować do kompostowania lub zrębkować na miejscu i użyć do ściółkowania gleby w trakcie zakładania nowej zieleni; ewentualny nadmiar przekazać uprawnionym odbiorcom,

- 2.1.13 odpady niebezpieczne gromadzić w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach odpornych na działanie składników odpadów w nich umieszczanych, zlokalizowanych w wyznaczonym, ogrodzonym, zadaszonym miejscu, o utwardzonym podłożu, zabezpieczonym przed wpływem warunków atmosferycznych; odpady przekazywać uprawnionym odbiorcom; miejsce magazynowania odpadów niebezpiecznych oznaczyć i zabezpieczyć przed dostępem osób nieupoważnionych,
- 2.1.14 odpady inne niż niebezpieczne, magazynować w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach lub kontenerach, ustawionych w wyznaczonym, zadaszonym miejscu, o utwardzonym podłożu, a następnie przekazywać uprawnionym odbiorcom,
- 2.1.15 miejsce ewentualnego przechowywania materiałów pędnych i smarów, a także stanowisk postojowych pojazdów oraz maszyn roboczych zorganizować w sposób uniemożliwiający zanieczyszczenie gleb substancjami ropopochodnymi,
- 2.1.16 w czasie eksploatacji planowanego przedsięwzięcia zapewnić systematyczne toczenie kół taboru tramwajowego, celem usunięcia nalep i płaszczyzn,
- 2.1.17 w czasie eksploatacji planowanego przedsięwzięcia zapewnić systematyczne szlifowanie torowiska,
- 2.1.18 w okresie rozrodczym zwierząt (od końca lutego do 15 października) prace w rejonie Wydmy Tarchomińskiej oraz Kanału Winnickiego (w odległości 150,0 m po obu stronach istniejącej ul. Dzierżgońskiej) prowadzić w porze dnia, tj. od godz. 6.00 do 22.00,
- 2.1.19 w rejonie Wydmy Tarchomińskiej oraz Kanału Winnickiego (w odległości 150,0 m po obu stronach istniejącej ul. Dzierżgońskiej) prace przy użyciu sprzętu ciężkiego, związane m. in. z realizacją muru oporowego, rozpocząć poza sezonem lęgowym ptaków, a więc w okresie od połowy sierpnia do końca marca,
- 2.1.20 na etapie realizacji prac zagwarantować drożność korytarza migracji (Kanał Winnicki) oraz zlokalizowanego w jego sąsiedztwie zbiornika wodnego (prawdopodobne siedlisko płazów). W związku z powyższym:
- a) prace związane z wykonaniem przepustu nad kanałem prowadzić, poza okresem migracji zwierząt, czyli od początku października do początku marca,
 - b) prace związane z użyciem sprzętu ciężkiego w rejonie zbiornika wodnego i Kanału Winnickiego (w odległości 30 m po obu stronach cieku) prowadzić poza okresem masowej migracji i rozmnażania się płazów, który trwa od 1 marca do 31 maja,
- 2.1.21 roboty związane z przebudową przepustu wykonywać z niezwykłą starannością; prace prowadzić w taki sposób, aby nie spowodować zanieczyszczenia, czy też

- przekształcenia Kanału Winnickiego oraz położonego w jego pobliżu zbiornika wodnego (np. poprzez wybetonowanie, zwężenie szerokości koryta, zasypianie zbiornika), inwestycja nie może również spowodować zmiany stosunków wodnych na terenach przylegających do cieków,
- 2.1.22 wycinkę drzew i krzewów (ograniczoną do niezbędnego minimum) prowadzić poza sezonem wegetacyjnym; dokonać nasadzeń zamiennych gatunkami rodzimymi, odpornymi na niekorzystne warunki miejskie,
- 2.1.23 drzewa nie kolidujące z projektem drogowym zabezpieczyć i ochronić na czas budowy; prace w bliskim sąsiedztwie drzew i krzewów prowadzić ręcznie tak, aby nie uszkodzić ich systemu korzeniowego; podczas prac drzewa odpowiednio zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi (np. osłony na pnie), zaś miejsce składowania materiałów budowlanych zlokalizować w odległości zapewniającej ich ochronę,
- 2.1.24 po zakończeniu prac teren inwestycji uprzątnąć i przywrócić do stanu funkcjonalności przyrodniczej – tj. oczyścić, odpowiednio ukształtować i zrekultywować,
- 2.1.25 na etapie eksploatacji planowanego przedsięwzięcia wody opadowe przed odprowadzeniem do odbiornika oczyszczać w separatorach substancji ropopochodnych i zawiesin,
- 2.1.26 wody opadowe odprowadzać do istniejącej kanalizacji deszczowej,
- 2.1.27 dokonywać systematycznych przeglądów stanu urządzeń podczyszczających, nagromadzone w nich zanieczyszczenia usuwać i przekazywać uprawnionemu podmiotowi,
- 2.1.28 w trakcie eksploatacji planowanej inwestycji utrzymywać drożność wykonanych przepustów,
- 2.1.29 w fazie eksploatacji inwestycji regularnie oczyszczać i konserwować przejście dla zwierząt,
- 2.1.30 zieleń na etapie eksploatacji poddawać zabiegom pielęgnacyjnym; do utrzymywania trawiastego torowiska w odpowiednim stanie technicznym używać biodegradowalnych środków chwastobójczych;
- 2.2 wynikające z opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w m.st. Warszawie z dnia 31.12.2009r., znak: ZNS-713/100/2009/EC:
- 2.2.1 wybrany wykonawca budowy powinien dysponować sprzętem budowlanym spełniającym wymagania akustyczne określone w Rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005r. w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska (Dz. U. z 2005r. Nr 263 poz. 2202 ze zm.),

2.2.2 harmonogram robót budowlanych opracować tak, aby wykonywanie prac „głośnych” związanych z realizacją przedsięwzięcia w sąsiedztwie obiektów oświatowych prowadzono w porze popołudniowej i nocnej oraz w przerwach wakacyjnych,

2.2.3 roboty budowlane zorganizować w sposób minimalizujący ich wpływ na stan powietrza, uciążliwość hałasową i wibracyjną;

2.3 określone przez Prezydenta m.st. Warszawy:

2.3.1 warunki odprowadzania wód opadowych i roztopowych do miejskich urządzeń kanalizacyjnych uzgodnić z administratorem tych urządzeń.

3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska do uwzględnienia w projekcie budowlanym:

3.1. nałożone postanowieniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 6.05.2010r., znak: RDOŚ-14-WOOS-II-UW-6613-289/09:

3.1.1. wykonanie następujących ekranów akustycznych:

a) w linii ogrodzenia Szkoły Podstawowej Nr 154 – ekran o wysokości 2,5 m,

b) w linii ogrodzenia boiska Szkoły Podstawowej Nr 342 i Gimnazjum Nr 123 - ekran o wysokości 4,0 m,

3.1.2. wykonanie nieprzezroczystych ekranów akustycznych, tj. w szczególności zbudowanych z elementów drewnianych bądź też z nieprzezroczystych tworzyw sztucznych; tam gdzie istnieje taka możliwość, ekrany akustyczne obsadzić roślinnością odporną na niekorzystne warunki miejskie,

3.1.3. w torowiskach wydzielonych zastosowanie podkładów betonowych z przytwierdzeniem sprężystym szyn oraz gumowych przekładek podszynowych,

3.1.4. na planowanym odcinku zastosowanie smarownic torowych,

3.1.5. wyposażenie czół peronów w wykładzinę dźwiękochłonną,

3.1.6. utworzenie w miarę możliwości torowiska trawiastego poprzez zabudowanie torowiska ziemią i obsadzenie trawą,

3.1.7. wykonanie nawierzchni projektowanej jezdni z materiału gwarantującego niski poziom emisji hałasu podczas eksploatacji drogi,

3.1.8. zaprojektowanie i wykonanie wzdłuż drogi, tam gdzie istnieje taka możliwość, nasadzeń roślinności o charakterze osłonowym i izolacyjnym, złożonych z gatunków drzew i krzewów odpornych na negatywne warunki miejskie,

3.1.9. zaprojektowanie w okolicach wyznaczonej migracji zwierząt (Kanał Winnicki) urządzeń zabezpieczających środowisko gruntowo - wodne przed zanieczyszczeniem (kanalizacja, separatory substancji ropopochodnych),

3.1.10. zaprojektowanie i wykonanie przejścia dla zwierząt, jako obiektu inżynierskiego, w sposób odpowiadający wymaganiom wynikającym z jego usytuowania

i przeznaczenia oraz przy zapewnieniu jego trwałości i warunków prawidłowej eksploatacji i utrzymania. W związku z powyższym:

- a) przepust nad Kanałem Winnickim dostosować do następujących wymiarów: szerokość minimum 2,0 m, wysokość minimum 1,5 m,
- b) wewnątrz przepustu po obu stronach zainstalować półki dla zwierząt wyniesione ponad zwierciadło wody. Suche półki w przepustach na ciekach muszą być trwale i płynnie połączone z otoczeniem przepustu, w sposób umożliwiający drobnym zwierzętom bezproblemowe wejście i zejście na półkę, półki przepustów winny posiadać dno wyłożone drobnym żwirem lub wysypane warstwą gruntu mineralnego w celu ułatwienia przemieszczania się zwierząt; niedopuszczalne jest zastosowanie podłoża asfaltowego lub betonowego,
- c) umocnienie przepustu winno ograniczać się wyłącznie do skarpy przepustu tak, aby zwierzę opuszczające konstrukcję mogło zejść na grunt rodzimy; koryto ciek winno mieć brzegi niewybetonowane, ewentualnie umocnione materiałem naturalnym,
- d) strefy przejść dla zwierząt w promieniu min. 20,0 m, po obu stronach przejścia, odpowiednio urządzić tzn. wkomponować w krajobraz, dokonać nasadzeń osłonowych, wyposażyć w elementy naprowadzające do przejść,

3.1.11. dokonanie „naturalizacji” terenu zlokalizowanego pomiędzy nowym przebiegiem ul. Dzierżońskiej, ul. Światowida, a zabudowaniami zlokalizowanymi na południe od Kanału Winnickiego tj. usunięcie elementów antropogenicznych (tj. rozebranie chodników i jezdni ul. Dzierżońskiej, usunięcie latarni, śmietników, ławek itp.) i dokonanie stosownych nasadzeń, które umożliwią utworzenie strefy zieleni wokół Kanału Winnickiego,

3.1.12. zamontowanie metalowych barierek w celu uniemożliwienia penetracji i zadeptywania terenów zlokalizowanych wokół korytarza migracji i zbiornika wodnego:

- a) po stronie zachodniej trasy od skrzyżowania ul. Światowida z nowym przebiegiem ul. Dzierżońskiej do nieruchomości prywatnych (na odcinku około 110,0 m),
- b) po stronie wschodniej trasy na odcinku 20,0 m w rejonie kanału (po 10,0 m w każdą stronę ciek), wzdłuż wschodniej strony przebiegających po nowym śladzie ścieżki rowerowej i chodnika;

3.2. określone przez Prezydenta m.st. Warszawy:

3.2.1. określić sposób zagospodarowania mas ziemnych usuwanych lub przemieszczanych w związku z realizacją inwestycji,

3.2.2. wykonać inwentaryzację zieleni wraz z waloryzacją oraz projekt gospodarki zielenią,

3.2.3. wykonać projekt zagospodarowania terenu uwzględniający nowe nasadzenia zieleni w ilościach nie mniejszych niż ilości usuniętej zieleni.

4. **Wymagania dodatkowe** nałożone postanowieniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 6.05.2010r., znak: RDOŚ-14-WOOS-II-UW-6613-289/09:
- 4.1. zagospodarowanie stref przejścia dla zwierząt oraz prace budowlane w rejonie cieku i zbiornika wodnego położonego przy kanale, w tym odmulanie koryta, zaplanować i realizować pod nadzorem przyrodniczym (herpetolog, zoolog),
 - 4.2. w miejscach wskazanych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko jako przejścia migrujących zwierząt przez ul. Światowida (rejon ul. Ćmielowskiej, odcinek od ul. Mehoffera do ul. Książkowej oraz od ul. Grzymaliłów do ul. Dionizosa) ustawić znaki ostrzegawcze informujące kierowców o migracji zwierząt,
 - 4.3. w celu ograniczenia zasolenia gleby zrezygnować z używania soli na chodnikach i ścieżkach rowerowych na rzecz żwiru i piasku,
 - 4.4. ograniczyć zużycie chemicznych środków odladzających tory i jezdnie; w przypadku konieczności wykonania działań mających na celu chemiczne zwalczanie śliskości dróg, używać mniej agresywnego chlorku wapnia albo ekologicznych mieszanin różnych soli np. potasu i magnezu,
 - 4.5. w celu ochrony roślinności drzewiastej i krzewiastej rosnącej wzdłuż Kanału Winnickiego i zbiornika wodnego oraz pomników przyrody zrezygnować, w ich rejonie, z używania soli na rzecz żwiru lub piasku; ewentualne użycie związków soli tj. mniej agresywnego chlorku wapnia lub mieszaniny soli np. potasu i magnezu może nastąpić jedynie przy jednoczesnym zastosowaniu mechanicznych metod ochrony roślin np. oddzielenie zieleni od jezdni opaskami przyjezdniowymi wykonanymi np. z kamienia, szczelne maty słomiano-foliowe chroniące rośliny przed rozpryskującym się błotem pośniegowym, „błotochrony” wykonane z poliwęglanów itp.,
 - 4.6. po zakończeniu inwestycji przeprowadzić dwuletni monitoring wykorzystania przepustu jako przejścia dla zwierząt oraz kolizji ze zwierzętami, ze szczególnym uwzględnieniem wskazanych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko miejsc przejść migrujących zwierząt przez ul. Światowida; analizę wykonanego monitoringu w zakresie skuteczności funkcjonowania przejścia dla zwierząt przedstawić Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Warszawie w terminie 3 miesięcy od dnia zakończenia obserwacji.

III. NAKŁADAM

na miasto stołeczne Warszawę obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej, w terminie 12 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania, oraz przedłożenia jej wyników organowi przeprowadzającemu ocenę oddziaływania na środowisko,

tj. Prezydentowi m.st. Warszawy w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. Analiza obejmować powinna:

- pomiary kontrolne w zakresie dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku oraz ocenę skuteczności zastosowanych zabezpieczeń m.in. ekranów akustycznych,
- porównanie ustaleń zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko i działaniami podjętymi w celu jego ograniczenia,
- badania skuteczności zastosowanych rozwiązań w zakresie odprowadzania i podczyszczania wód opadowych.

Przedmiotowe pomiary kontrolne w zakresie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku przeprowadzić w sposób umożliwiający ustalenie przestrzegania dopuszczalnych poziomów na wysokości lokali mieszkalnych wszystkich kondygnacji usytuowanych w budynkach wysokich 8 i 11 kondygnacyjnych.

IV. STWIERDZAM

brak konieczności wykonania ponownej oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia polegającego na budowie *drogi publicznej o nawierzchni utwardzonej oraz linii tramwajowej wraz z towarzyszącą infrastrukturą, używanej głównie do przewozu pasażerów* w ramach budowy linii tramwajowej na Tarchomin, na odcinku od Trasy Mostu Północnego do pętli tramwajowej Winnica, wraz z rozbudową ul. Światowida, polegającą na dobudowie drugiej jezdni na odcinku od ul. Projektowanej do ul. Dzierżgońskiej oraz budowie dwóch jezdni na odcinku od ul. Dzierżgońskiej do ul. Modlińskiej, w Dzielnicy Białołęka m. st. Warszawy w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 i 10 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

V. Nadaję niniejszej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.

UZASADNIENIE

I. Przebieg postępowania administracyjnego:

Miasto Stołeczne Warszawa, pismem złożonym w dniu 19.05.2009r., uzupełnionym w dniach: 2.06.2009r., 4.06.2009r., 8.06.2009r., 6.07.2009r., 19.06.2009r., 22.06.2009r., 26.06.2009r., 30.06.2009r., 14.10.2009r., 26.11.2009r., 2.03.2010r., 9.03.2010r., 8.04.2010r., wystąpiło z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie linii tramwajowej na Tarchomin, na odcinku

od Trasy Mostu Północnego do pętli tramwajowej Winnica, wraz z rozbudową ul. Światowida, polegającą na dobudowie drugiej jezdni na odcinku od ul. Projektowanej do ul. Dzierżgońskiej oraz budowie dwóch jezdni na odcinku od ul. Dzierżgońskiej do ul. Modlińskiej, w Dzielnicy Białołęka m. st. Warszawy.

Do pisma dołączono:

- kartę informacyjną przedsięwzięcia wraz z wersją elektroniczną na informatycznym nośniku danych,
- poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmującej obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,
- wypis z ewidencji gruntów obejmujący przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujący obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,
- odpis pełnomocnictwa znak: PW-0158/876/2006 z dnia 15.12.2006r., dla Leszka Ruty do występowania w imieniu Inwestora,
- pełnomocnictwo znak: ZTM/NO-014-10-09 z dnia 15.01.2009r., dla Józefa Stefana Dawidowskiego do występowania w imieniu Inwestora,

Przy pismach złożonych w dniach: 2.06.2009r., 4.06.2009r., 8.06.2009r., 6.07.2009r., 19.06.2009r., 22.06.2009r., 26.06.2009r., 30.06.2009r., 14.10.2009r., 26.11.2009r., 2.03.2010r., 9.03.2010r., 8.04.2010r., w ramach uzupełnienia wniosku złożono: oryginały map ewidencyjnych obejmujących przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujących obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, wyjaśnienia dotyczące potrzeby przebudowy urządzenia wodnego jakim jest Rów Winnicki, ocenę prognozowanych warunków akustycznych, ocenę oddziaływania na tereny leśne, ewidencję działek z rozbiorem na poszczególne elementy przedsięwzięcia, 3 egz. tekstu jednolitego, uzupełnionego raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, wyjaśnienia do treści uzupełnionego raportu dotyczące m. in.: realizacji samej linii tramwajowej, rozmieszczenia przystanków autobusowych, przejść dla zwierząt, wyjaśnienia dotyczące rozbieżności w numerach działek, wnioski o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności.

Przedmiotowe przedsięwzięcie, z uwagi na budowę *drogi publicznej o nawierzchni utwardzonej oraz linii tramwajowej wraz z towarzyszącą infrastrukturą, używanej głównie do przewozu pasażerów*, zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 56 i 57 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r., w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko, zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko,

o których mowa w art. 59 ust. 1 pkt 2 ustawy *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*.

Organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, na podstawie art. 75 ust. 1 pkt 4 ww. ustawy, w związku z art. 1 ust. 1 ustawy *o ustroju m.st. Warszawy* i art. 39 ust. 1 ustawy *o samorządzie gminnym* jest Prezydent m.st. Warszawy, po zasięgnięciu opinii regionalnego dyrektora ochrony środowiska i państwowego powiatowego inspektora sanitarnego.

W związku z tym, że liczba stron postępowania administracyjnego o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przekroczyła 20, do stron innych niż wnioskodawca, stosownie do art. 74 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*, zastosowano art. 49 *Kpa*, zgodnie z którym strony mogą być zawiadamiane o decyzjach i innych czynnościach organu administracji publicznej przez obwieszczenie w zwyczajowo przyjęty sposób publicznego ogłaszania, tzn. poprzez zamieszczenie stosownych informacji na tablicach informacyjnych Urzędu m. st. Warszawy Biura Ochrony Środowiska i Urzędu m. st. Warszawy Dzielnicy Białołęka oraz na stronie internetowej Urzędu m. st. Warszawy.

Prezydent m.st. Warszawy pismem z dnia 30.06.2009r., znak: OŚ-IV-IKU-76242-16-11-09, powiadomił Strony o wszczęciu postępowania w przedmiotowej sprawie, zgodnie z art. 49 i 61 § 4 *Kpa* oraz z art. 74 ust. 3 ww. ustawy, informując jednocześnie strony i wszystkie zainteresowane podmioty o możliwości zapoznania się z dokumentami i złożenia ewentualnych uwag i wniosków.

W dniu 10.08.2009r. mieszkańcy rejonu projektowanej docelowej stacji tramwajowej w Winnicy oraz północnego odcinka budowy ul. Światowida (pismo podpisane przez 30 osób fizycznych) złożyli wnioski dotyczące Wydmy Nowodworskiej, ulicy Poetów, pętli autobusowej, docelowej stacji tramwajowej, parkingu typu „parkuj i jedź”- wnioski pokrywają się z wnioskami wniesionymi w terminie „21 dni” przewidzianym dla udziału społeczeństwa przez osoby fizyczne: Teresę i Jana Kwitek, Elżbietę Chojecką, Krzysztofa i Annę Skrzypkowskich, Jerzego i Hannę Borkowskich. Organ odniósł się do ww. wniosków w części II uzasadnienia niniejszej decyzji.

W dniu 5.08.2009r. oraz w dniu 9.11.2009r. (sprostowanie) Wojciech Tumas - Radny Dzielnicy Białołęka złożył wnioski dotyczące m.in. lokalizacji pętli tramwajowej Winnica, wykonania dodatkowego wariantu przebiegu ul. Światowida, niszczenia Wydmy Nowodworskiej - wnioski pokrywają się z wnioskami wniesionymi przez Wojciecha Tumasza w terminie „21 dni” przewidzianym dla udziału społeczeństwa. Organ odniósł się do wniosków w części II uzasadnienia niniejszej decyzji.

W dniach: 30.11.2009r., 21.12.2009r., 9.02.2010r., 6.05.2010r. strona postępowania BARC Warszawa S.A. wniósł uwagi dotyczące:

- 1) naruszenia przez planowaną inwestycję nieruchomości stanowiącej niezabudowane dz. ew. nr 13/6, 15/6, 15/7, 17/6, 17/7, 19/6, 19/7 w obrębie 4-01-09 przy ul. Poetów/Modlińska w Warszawie oraz ograniczenia możliwości zabudowy działek będących własnością BARC Warszawa S.A.,
- 2) braku umieszczenia dz. ew. nr 13/6, 15/6, 15/7, 17/6, 17/7, 19/6, 19/7, obręb 4-01-09 w zawiadomieniu o wszczęciu przedmiotowego postępowania,
- 3) źle przeprowadzonego udziału społeczeństwa w postępowaniu,
- 4) braku w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko analizy wpływu hałasu i drgań (wibracji) na planowane przez BARC Warszawa S.A. budynki mieszkalne,
- 5) braku zgodności planowanej inwestycji z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego,
- 6) braku w projekcie planowanej inwestycji powiązania ul. Dionizosa z ul. Światowida gwarantującego obsługę komunikacyjną projektowanego przez BARC Warszawa S.A., osiedla,
- 7) istniejącej służebności gruntowej, obejmującej prawo przejazdu, przechodu i przeprowadzenia mediów .

Odnosnie powyższych uwag złożonych przez BARC Warszawa S.A ad. 1) i 2).

Planowane przedsięwzięcie nie będzie prowadzone na terenie działek ew. nr 13/6, 15/6, 15/7, 17/6, 17/7, 19/6 i 19/7 obręb 4-01-09 przy ul. Poetów/Modlińskiej w Dzielnicy Białołęka m.st. Warszawy, których właścicielem jest BARC Warszawa S.A. Z informacji uzyskanej od Inwestora wynika, że nie będzie konieczności czasowego, ani stałego zajęcia terenu przedmiotowych działek na potrzeby realizowanej inwestycji, nie będzie zatem ograniczeń zabudowy przedmiotowych działek.

W związku z powyższym organ nie miał podstaw do umieszczenia ww. nr ew. dz. w zawiadomieniu o wszczęciu postępowania z dnia 30.06.2009r. znak OŚ-IV-IKU-76242-16-11-09.

ad. 3)

Odnosząc się do zarzutu dotyczącego udziału społeczeństwa w postępowaniu organ wyjaśnia. W związku z tym, że liczba stron przedmiotowego postępowania administracyjnego o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przekroczyła 20, Strony inne niż wnioskodawca, a więc również BARC Warszawa S.A., były zawiadamiane zgodnie z art. 49 Kpa, o decyzjach i innych czynnościach organu administracji publicznej przez obwieszczenie w zwyczajowo przyjęty sposób publicznego ogłaszania, tzn. poprzez zamieszczenie stosownych informacji na tablicach

informacyjnych Biura Ochrony Środowiska i Urzędu m.st. Warszawy Dzielnicy Białołęka oraz na stronie internetowej Urzędu m.st. Warszawy. W przedmiotowym postępowaniu organ zapewnił udział społeczeństwa stosownie do art. 33 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*, podał do publicznej wiadomości informację o przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz wskazał miejsce i 21-dniowy termin składania uwag i wniosków tj. od dnia 28.12.2009r. do dnia 26.01.2010r. oraz w związku ze złożonym uzupełnieniowym raportem ponownie w dniach od 8.03.2010r. do 29.03.2010r. Informacje dotyczące udziału społeczeństwa zostały podane na stronie internetowej Urzędu m.st. Warszawy i na tablicy ogłoszeń w Biurze Ochrony Środowiska Urzędu m.st. Warszawy oraz na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Dzielnicy Białołęka m.st. Warszawy. Tym samym „każdy” zainteresowany postępowaniem mógł zapoznać się z materiałem dowodowym oraz złożyć uwagi i wnioski.

ad. 4)

Organ przeprowadził postępowanie zgodnie z procedurą wynikającą z zapisów ustawy *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*, poddał weryfikacji raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i ocenił, że raport jest zgodny z art. 66 ww. ustawy i nie znalazł przesłanek do odmowy wydania decyzji.

W raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w rozdziale 5 dokonano opisu przewidywanych oddziaływań przedsięwzięcia na środowisko, w tym oddziaływanie wynikające m.in. z emisji hałasu. Analizy, stosownie do wymogów prawa, dotyczą obiektów już istniejących. Należy dodać, że drgania nie są objęte normami środowiskowymi.

W ocenie organu projektowana budowa pętli tramwajowej nie ograniczy możliwości zabudowy działek należących do BARC Warszawa S.A.

Niniejszą decyzją nałożono na Inwestora obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej, która pozwoli dokonać oceny przyjętych założeń projektowych, technologicznych oraz porównania rzeczywistego oddziaływania na środowisko z założeniami zawartymi w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. W niej też zostanie zawarty opis faktycznego oddziaływania zrealizowanej inwestycji na tereny sąsiednie, w tym należące do BARC Warszawa S.A.

ad. 5)

Planowane przedsięwzięcie nie koliduje z obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego m. st. Warszawy.

ad. 6)

Powiązanie ul. Dionizosa z ul. Światowida wykracza poza zakres planowanego przedsięwzięcia. Spełnienie wniosku BARC Warszawa S.A. wiązałoby się z rozszerzeniem zakresu inwestycji (konieczność uwzględnienia dodatkowych działek) oraz koniecznością przeprojektowania geometrii skrzyżowania, rozwiązań ruchowych i obliczeń programów sygnalizacji świetlnej, jak również modelu sieciowego ruchu. Tak więc na tym etapie procesu inwestycyjnego nie ma możliwości wykonania włączenia ul. Projektowanej 2 do ul. Światowida. W aktach sprawy znajduje się pismo z dnia 19.02.2010r. znak: ZTM/IPR-40-2/66-10/JS, w którym Zarząd Transportu Miejskiego przedstawił możliwość przyszłego włączenia ul. Projektowanej 2 - zgodnej z założeniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Winnicy Południowej, do projektowanej dwujezdniowej ul. Światowida. Inwestor dostrzega trudności komunikacyjne w tym rejonie, ale nie może podjąć decyzji o rozszerzeniu inwestycji na tym etapie procesu inwestycyjnego. Przedstawione rozwiązanie będzie wymagało odrębnego opracowania projektowego. Natomiast zgodnie z opinią Zarządu Transportu Miejskiego skierowaną do BARC Warszawa S.A. wyrażoną pismem z dnia 12.04.2010r. budowa, w ramach planowanego przedsięwzięcia, samego skrzyżowania, które w przyszłości miałyby połączyć zaplanowaną w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego Winnicy Południowej przyszłą ulicę Projektowaną 1 (w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego Winnicy w rejonie ul. Światowida- oznaczoną jako ul. Projektowana 2) z ul. Światowida, bez połączenia go z ul. Dionizosa jest mało zasadne.

ad.7)

Ustanowienie służebności gruntowej nie jest przesłanką uwzględnianą na etapie postępowania w sprawie wydania decyzji środowiskowej, gdyż decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie rodzi praw do terenu inwestycji.

W toku postępowania administracyjnego pismami z dnia 2.07.2009r. znak: OŚ-IV-IKU-76242-16-13-09 oraz OŚ-IV-IKU-76242-16-12-09 organ wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie oraz do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w m. st. Warszawie o wydanie opinii co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i określenia ewentualnego zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 1 ustawy *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie postanowieniem z dnia 31.07.2009r.

znak: RDOŚ-14-WPN-II-MA-6633-446/09 wyraził opinię o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w m.st. Warszawie opinią z dnia 17.07.2009r. znak: ZNS-712/207/2009/AK stwierdził potrzebę przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia oraz ustalił zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Prezydent m.st. Warszawy postanowieniem Nr 236/OŚ/2009 z dnia 19.08.2009r. znak: OŚ-IV-IKU-76242-16-23-09, uznał za konieczne przeprowadzenie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz ustalił zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

W dniu 14.10.2009r. Inwestor przedłożył raport o oddziaływaniu na środowisko - budowa linii tramwajowej na Tarchomin wraz z układem drogowym ulic Światowida i Projektowanej w Dzielnicy Białołęka m. st. Warszawy.

W dniu 26.11.2009r. oraz w dniu 2.03.2010r. Inwestor uzupełnił ww. raport o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.

Pismem z dnia 30.11.2009r. znak: OŚ-IV-IKU-76242-16-34-09 oraz ponownie pismem z dnia 3.03.2010r. znak: OŚ-IV-IKU/EMA-76242-16-81-09 organ wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia.

W oparciu o złożony, uzupełniony raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko oraz stosownie do art. 77 ust. 1 pkt 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie postanowieniem z dnia 6.05.04.2010r. znak: RDOŚ-14-WOŚ-II-UW-6613-289/09 uzgodnił warunki realizacji przedsięwzięcia. Warunki te zostały uwzględnione w sentencji niniejszej decyzji.

Pismem z dnia 30.11.2010r. znak: OŚ-IV-IKU-76242-16-33-09 organ wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w m. st. Warszawie o wydanie opinii co do warunków realizacji przedsięwzięcia.

Zgodnie do art. 77 ust. 1 pkt 2 ww. ustawy Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny m.st. Warszawy opinią z dnia 31.12.2009r. znak: ZNS-713/100/2009/EC zaopiniował przedsięwzięcie oraz zgłosił warunki jego realizacji.

W związku ze złożonym przez Inwestora w dniu 2.03.2010r. uzupełnionym raportem o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko, organ stosownie do art. 77 ust. 1 pkt 2 ww. ustawy oraz art. 12 ust. 1a pkt 1 ustawy z dnia 14 marca 1985r. o Państwowej Inspekcji Sanitarnej (Dz. U. z 2006r. Nr 122, poz. 851, z późn. zm.) pismem

z dnia 3.03.2010r. znak: OŚ-IV-IKU/EMA-76242-16-82-09 wystąpił do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie o wydanie opinii co do warunków realizacji przedsięwzięcia.

Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Warszawa pismem z dnia 13.04.2010r. znak: ZNS-7175-535-1/10.PN podtrzymał opinię co do warunków realizacji przedsięwzięcia Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego m.st. Warszawy z dnia 31.12.2009r. znak: ZNS-713/100/2009/EC.

W sentencji niniejszej decyzji nie uwzględniono wszystkich warunków Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego m. st. Warszawy z uwagi na to, że pokrywały się one z warunkami zapisanymi w pkt 2.1.1., 2.1.2., 2.1.5., 2.1.8.-15., 2.1.20., 2.1.22., 2.1.26.-27., 3.1.1., 3.1.7., III. niniejszej decyzji nałożonymi przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie.

Jednocześnie Inwestor w trakcie realizacji i eksploatacji inwestycji oprócz warunków określonych w niniejszej decyzji zobowiązany jest stosować uwarunkowania wynikające z powszechnie obowiązujących przepisów prawa, w szczególności:

- zagwarantuje, że wykonawca robót budowlanych na 30 dni przed rozpoczęciem działalności uzyska decyzję zatwierdzającą program gospodarki odpadami jak też zapewni prawidłowy sposób gospodarowania wytworzonymi odpadami na etapie realizacji inwestycji, tzn. odpady niebezpieczne i inne niż niebezpieczne będzie magazynował zgodnie z zapisami ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. *o odpadach* (Dz. U. z 2007r. Nr 39, poz. 251, z późn. zm.); odpady będzie przekazywał firmom posiadającym stosowne zezwolenia wymagane zapisami ustawy z dnia 13 września 1996r. *o utrzymaniu czystości i porządku w gminach* (Dz. U. z 2005 r. Nr 236, poz. 2008, z późn. zm.); z odpadami komunalnymi dodatkowo będzie postępował zgodnie z wymaganiami określonymi w *Regulaminie utrzymania czystości i porządku na terenie m.st. Warszawy*.
- w przypadku wystąpienia na etapie rozbiórki odpadów zawierających azbest wykonawca tych prac postępować będzie z tymi odpadami zgodnie z rozporządzeniem Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 2 kwietnia 2004r. *w sprawie sposobów i warunków bezpiecznego użytkowania i usuwania wyrobów zawierających azbest* (Dz.U. Nr 71, poz. 649) oraz rozporządzeniem Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 23 października 2003r. *w sprawie wymagań w zakresie wykorzystywania i przemieszczania azbestu oraz wykorzystywania i oczyszczania instalacji lub urządzeń, w których był lub jest wykorzystywany azbest* (Dz.U. Nr 192, poz. 1876),
- określi sposób wykorzystania (odzysku) odpadów w trakcie realizacji inwestycji, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 21 marca 2006r. *w sprawie odzysku lub unieszkodliwiania odpadów poza instalacjami* (Dz. U. Nr 49, poz. 356),

- określili miejsca przeznaczone do magazynowania odpadów niebezpiecznych i innych niż niebezpieczne oraz miejsca na pojemniki do gromadzenia odpadów komunalnych i innych surowców mogących stanowić surowce wtórne, w tym miejsca do magazynowania odpadów olejowych spełniające wymagania określone w rozporządzeniu Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 4 sierpnia 2004r. w sprawie *szczegółowego sposobu postępowania z olejami odpadowymi* (Dz.U. Nr 192, poz.1968) oraz odpadów medycznych, spełniające wymagania określone w rozporządzeniu Ministra Zdrowia z dnia 23 sierpnia 2007r. w sprawie *szczegółowego sposobu postępowania z odpadami medycznymi* (Dz. U. Nr 162, poz.1153),
- w przypadku wprowadzenia wód opadowych i roztopowych do ziemi, uzyska pozwolenie wodnoprawne zgodnie z art. 122 ust. 1 pkt 1 w związku z art. 37 pkt 2 ustawy z dnia 18 lipca 2001r. *Prawo wodne* (Dz.U. Nr 239, poz.2019 z póź. zm.),
- w związku z przebudową urządzenia wodnego tj. Rowu Winnickiego uzyska pozwolenie wodnoprawne zgodnie z art. 122 ust. 1 pkt 3 w związku z art. 9 ust. 2 pkt 2 ustawy *Prawo wodne*,
- w związku z koniecznością usunięcia drzew i krzewów uzyska zezwolenie na ich usunięcie Burmistrza Dzielnicy Białoleka m. st. Warszawy zgodnie z art. 83 ustawy *o ochronie przyrody*.

W dniu 21.12.2009r. Prezydent m.st. Warszawy, zgodnie z art. 33 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*, podał do publicznej wiadomości informację o przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz wskazał miejsce i 21-dniowy termin składania uwag i wniosków tj. od dnia 28.12.2009r. do dnia 26.01.2010r. Informacja ta została podana na stronie internetowej Urzędu m.st. Warszawy i na tablicy ogłoszeń w Urzędzie m.st. Warszawy Biurze Ochrony Środowiska oraz na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Dzielnicy Białoleka m.st. Warszawy.

W związku ze złożeniem przez Inwestora w dniu 2.03.2010r. uzupełnionego raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, Prezydent m.st. Warszawy, w dniu 3.03.2010r. zgodnie z art. 33 ust. 1 ww. ustawy, podał ponownie do publicznej wiadomości informację o przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz wskazał miejsce i 21-dniowy termin składania uwag i wniosków tj. od dnia 8.03.2010r. do dnia 29.03.2010r. Informacje te zostały podane na stronie internetowej Urzędu m.st. Warszawy i na tablicy ogłoszeń w Urzędzie m. st. Warszawy Biurze Ochrony Środowiska oraz na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Dzielnicy Białoleka m.st. Warszawy.

W ww. terminach uwagi i wnioski złożyli: Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji „SISKOM”, Teresa i Jan Kwitek, Elżbieta Chojecka, Krzysztof i Anna Skrzypkowscy, Jerzy

i Hanna Borkowscy, Stowarzyszenie Zwyczajne „Mieszkańcy ul. Mehoffera w obronie miru domowego” oraz Wspólnota Mieszkaniowa Nieruchomości przy ul. Poetów B w Warszawie reprezentowane przez adwokata Andrzeja Zbawickiego, Stowarzyszenie „Zielone Mazowsze”, Stowarzyszenie Ekologiczne „Światowid”, Bożena i Andrzej Niemojewscy, Wojciech Tumas – Radny Dzielnicy Białołęka, Rada Szkoły przy Szkole Podstawowej Nr 154 im. Pawła Edmunda Strzeleckiego przy ul. Leśnej Polanki 63/65 w Warszawie.

Pismem z dnia 13.05.2010r., znak: OŚ-IV-IKU/EMA-76242-16-130-09, Prezydent m.st. Warszawy powiadomił strony o zakończeniu postępowania dowodowego w przedmiotowej sprawie, zgodnie z art. 10 § 1 *Kpa*, informując jednocześnie o możliwości wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszenia wniosków.

W związku z powyższym zawiadomieniem swoje uwagi złożyli:

- pismem z dnia 17.05.2010r. Stowarzyszenie Ekologiczne Światowid, które wniosło o wyjaśnienie wątpliwości dotyczących zgodności treści raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko z wymogami prawa,
- pismem z dnia 19.05.2010 r. dziewięć osób fizycznych, których uwagi i wnioski pokrywają się z uwagami i wnioskami złożonymi w terminie 21 dni przewidzianym dla udziału społeczeństwa, a wymienionymi w II części uzasadnienia niniejszej decyzji,
- pismem z dnia 27.05.2010r. Wojciech Tumas, w którym zawarł wniosek o uzupełnienie dokumentacji w zakresie dokonania pełnej analizy wariantów inwestycji: wariantu Inwestora, społecznego, wariantu w korytarzu Inwestora ale w przekroju 2x2, z uwzględnieniem wniosków składanych w sprawie oraz przeprowadzenia konsultacji społecznych,
- pismem z dnia 9.06.2010r. Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji SISKOM, w którym podtrzymało wnioski złożone pismem z 17.01.2010r.

Organ ustosunkował się do ww. uwag w II części uzasadnienia niniejszej decyzji.

Teren, na którym przewidywana jest realizacja przedmiotowej inwestycji częściowo jest objęty obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego:

- Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Nowodworów Wsch. Cz. II - Uchwała Rady R.G. W-Białołęka XVI/255/99 z dnia 22.12.1999 r. (Dz. U. woj. mazowieckiego. Nr 6 z dn. 18.01.00r. poz. 33),
- Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Winnicy Północnej - Uchwała Rady R.G. W-Białołęka Nr LVIII/843/02 z dnia 27.09.2002 r. (Dz. U. woj. mazowieckiego Nr 267 z dn. 14.10.02 poz. 6898);
- Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Winnicy Południowej - Uchwała Rady R.G. W-Białołęka Nr LVIII/842/02 z dnia 27.09.2002 r. (Dz. U. woj. mazowieckiego Nr 267 z dn. 14.10.02 poz. 6897).

Inwestycja nie koliduje z ww. miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego.

Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała możliwość realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, zgodnie z warunkami określonymi w niniejszej decyzji oraz, po spełnieniu wymogów wynikających z przepisów ustawy o *udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*.

W toku postępowania rozważono również konieczność przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt. 1 i 10 ustawy z dnia 3 października 2008r. o *udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* oraz wzięto pod uwagę stanowisko Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie w tym przedmiocie, zawarte w postanowieniu uzgadniającym z dnia 6.05.2010r. znak: RDOS-14-WOOS-II-UW-6613-289/09. Na podstawie ustaleń poczynionych w postępowaniu nie stwierdzono takiej konieczności.

Organ ustalił także, że inwestycja nie będzie znajdować się na terenie obszarów Natura 2000 oraz to, że nie zachodzi prawdopodobieństwo wystąpienia wpływu na te obszary.

Na podstawie przeprowadzonego postępowania administracyjnego stwierdzono, że przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne jest zgodne z wymogami wynikającymi z przepisów odrębnych.

Biorąc pod uwagę rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia, jego usytuowanie oraz rodzaj i skalę możliwego oddziaływania, określono środowiskowe uwarunkowania dla przedmiotowej inwestycji w fazie realizacji, eksploatacji przedsięwzięcia i do uwzględnienia w projekcie budowlanym oraz warunki dodatkowe.

Rozpatrując wniosek w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia polegającego na budowie linii tramwajowej na Tarchomin, na odcinku od Trasy Mostu Północnego do pętli tramwajowej Winnica, wraz z rozbudową ul. Światowida, polegającą na dobudowie drugiej jezdni na odcinku od ul. Projektowanej do ul. Dzierżońskiej oraz budowie dwóch jezdni na odcinku od ul. Dzierżońskiej do ul. Modlińskiej, w Dzielnicy Białołęka m. st. Warszawy, wzięto pod uwagę cały materiał dowodowy zgromadzony w sprawie, w tym uwagi i wnioski złożone przez Strony postępowania oraz przez społeczeństwo w terminie „21 dni”.

Niniejszą decyzją, na podstawie art. 82 ust. 1 pkt 5 ww. ustawy, nałożono na miasto stołeczne Warszawę obowiązek wykonania oraz przedłożenia organowi przeprowadzającemu ocenę oddziaływania na środowisko, tj. Prezydentowi m. st. Warszawy **analizy porealizacyjnej**, określając jej zakres i termin jej przedstawienia. Za nałożeniem tego obowiązku przemawia rodzaj, skala i specyfika planowanego przedsięwzięcia. Analiza

porealizacyjna pozwoli dokonać oceny przyjętych założeń projektowych, technologicznych oraz efektu w zakresie rzeczywistego oddziaływania na środowisko z założeniami zawartymi w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Niniejszej decyzji nadano **rygor natychmiastowej wykonalności** na podstawie art. 108 § 1 *Kpa*. Inwestor przy wniosku o nadanie decyzji rygору natychmiastowej wykonalności złożonym w dniu 2.03.2010r., uzupełnionym w dniu 13.05.2010r. uzasadnia swoje żądanie faktem, że zamierzenie jest inwestycją celu publicznego, realizowaną w ważnym interesie społecznym i gospodarczym, zarówno w skali lokalnej czyli Dzielnicy Białołęka jak i globalnej tj. całej sieci tramwajowej w Metropolii Warszawskiej. Budowa linii tramwajowej na Tarchomin wraz z rozbudową układu drogowego ul. Światowida jest bardzo istotnym elementem modernizacji układu drogowego prawobrzeżnej Warszawy, w związku z rozpoczętą inwestycją budowy Mostu Północnego. W wyniku zaplanowanego zakresu prac, elementy infrastruktury drogowej związane z obsługą podróżnych zostaną dostosowane do obsługi osób z ograniczoną możliwością poruszania się, a sama linia tramwajowa umożliwi pasażerom dogodne przesiadki, co pozwoli na integrację środków transportowych tramwaj/metro/autobus/kolej. Oprócz fundamentalnego wymiaru bezpieczeństwa i komfortu podróżnych, należy wziąć pod uwagę także walory ekologiczne transportu szynowego takie jak: mniejsza emisja substancji szkodliwych, eliminacja kongestii, najbardziej ekonomiczne wykorzystanie pojedynczego środka transportu dla przewozu dużej liczby pasażerów. Stanowi to dowód, iż docelowo jednym z beneficjentów tej złożonej inwestycji będą poza mieszkańcami Dzielnicy Białołęka i jej okolic, także lokalne społeczności zamieszkujące całą aglomerację warszawską. Inwestycja ma także duże znaczenie dla organizacji turnieju EURO 2012. Nowa linia tramwajowa pozwoli skomunikować obrzeża miasta z centrum Warszawy oraz zasadniczo poprawi przemieszczanie się kibiców w obrębie granic całego miasta. Wpłynie to znacząco na poprawę bezpieczeństwa i porządku publicznego podczas organizacji turnieju EURO 2012. Również budowa zintegrowanej pętli tramwajowo-autobusowej „Winnica” w pobliżu ul. Modlińskiej powinna być szczególnie korzystna w kontekście przyjazdu kibiców z północnych stron Polski.

Powyższe przesłanki przemawiają za tym, że budowa nowej linii tramwajowej oraz rozbudowa układu drogowego ul. Światowida może stanowić wkład w ochronę zdrowia i życia ludzkiego, co leży w interesie społecznym mieszkańców Dzielnicy Białołęka i m.st. Warszawy.

Wobec powyższego, działając w trybie art. 75 ust. 1 pkt 4 ustawy *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*, w związku z wnioskiem miasta stołecznego Warszawy, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedmiotowego

przedsięwzięcia, dysponując jednocześnie raportem o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, niniejszą decyzją określono środowiskowe uwarunkowania dla przedmiotowego przedsięwzięcia, nałożono na miasto stołeczne Warszawę obowiązek wykonania oraz przedłożenia organowi prowadzącemu ocenę oddziaływania na środowisko tj. Prezydentowi m.st. Warszawy, analizy porealizacyjnej określając jej zakres, termin wykonania i przedstawienia, jak również nadano niniejszej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.

II. Udział społeczeństwa w postępowaniu.

W związku z udziałem społeczeństwa w przedmiotowym postępowaniu zostały złożone uwagi i wnioski, w szczególności:

I. Przy piśmie z dnia 17.01.2010r. Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji „SISKOM” wniosło następujące uwagi i wnioski:

1. popiera realizację inwestycji,
2. wnioskuje o realizację przedsięwzięcia w przekroju 2x2, z poszerzeniem do 3 pasów ruchu na wlotach skrzyżowań z ulicami poprzecznymi. Na istniejącej jezdni o szerokości ok.10-10,5 m należy wyznaczyć 2 pasy ruchu o szerokości 3,5 m każdy, zaś pozostały obszar jezdni przeznaczyć np. na pas do parkowania pojazdów równoległe do krawężnika. Drugą jezdnię ulicy Światowida zbudować w przekroju dwupasmowym, z poszerzeniem do 3 pasów ruchu na wlotach skrzyżowań z ulicami poprzecznymi, analogicznie do odcinka od ul. Mehoffera do ul. Stefanika,
3. wnioskuje, aby przy wyznaczeniu ostatecznego przebiegu końcowego odcinka ul. Światowida, od ul. Leśnej Polanki do ul. Modlińskiej, kierować się głównie wpływem inwestycji na środowisko,
4. wnioskuje aby w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w pełni przeanalizować wariant „społeczny” przebiegu ulicy,
5. wnioskuje o powtórne przeanalizowanie problemu przejścia między Wydumą Nowodworską a Pomnikiem Przyrody nr 600 (lipa),
6. wnioskuje o wykonanie wariantowania pętli Winnica niezależnie od wariantowania przebiegu ulicy Światowida,
7. wnioskuje o usunięcie z szaty roślinnej wzdłuż całej ul. Światowida drzew łamliwych (np. topól) zastępując je innymi gatunkami, których gałęzie są bardziej wytrzymałe.

II. Przy pismach z dnia 16.01.2010r. osoby fizyczne: Teresa i Jan Kwitek, Elżbieta Chojecka, Krzysztof i Anna Skrzypkowscy, Jerzy i Hanna Borkowscy, oraz z dnia 26.03.2010r. osoby fizyczne: Jerzy Borkowski, Marek Jabłoński, Anna Jabłońska, Błażej Mitkowski, Katarzyna Franiewska, Teresa Kwitek, Elżbieta Chojecka, Krzysztof Skrzypkowski, Renata i Grzegorz Kwitek, Hanna Borkowska następujące uwagi i wnioski:

1. niedopuszczenie do dalszego rozkopywania Wydmy Nowodworskiej, w miejscu najwyższego jej wzniesienia oraz do niszczenia (dewastacji) lasu w rejonie Wydmy Nowodworskiej,
2. zachowanie historycznej ul. Poetów,
3. wnikliwe rozpatrzenie propozycji społecznych dot. planowanego przedsięwzięcia w różnych aspektach, w tym pod względem finansowym i prawnym,
4. złożenie przez Urząd m. st. Warszawy wniosku do CBA w celu przeprowadzenia dochodzenia w sprawie zgodności z prawem wydanych decyzji w zakresie zagospodarowania terenu wzdłuż ul. Modlińskiej na północ od ul. Sprawnej - przeznaczonego wyłącznie pod komunikację i parkingi,
5. zaprojektowanie przebiegu północnego odcinka ul. Światowida oraz linii tramwajowej w kierunku północno - zachodnim w stosunku do przebiegu aktualnie forsowanego,
6. odstąpienie od „falszywej ochrony lipy”, stanowiącej pomnik przyrody w rejonie wydmy,
7. obniżenie kosztów inwestycji poprzez skierowanie ul. Światowida wraz z linią tramwajową w kierunku skrzyżowania ul. Sprawnej z ul. Modlińską, z uwagi na jej przebieg po gruntach stanowiących własność Skarbu Państwa,
8. wybudowanie pętli tramwajowej oraz parkingu „parkuj i jedź” wzdłuż ul. Modlińskiej na północ od ul. Sprawnej na terenach przewidzianych w aktualnie obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego Winnicy Północnej wyłącznie pod komunikację i parkingi (teren ten jest bezprawnie zagospodarowywany na inne cele i mimo wielokrotnie zgłaszanych przez społeczeństwo pisemnych wniosków do różnych władz sprawa pozostaje bez wyjaśnienia),
9. zmodernizowanie niebezpiecznego skrzyżowania ul. Modlińskiej z ul. Sprawną i Prąszniczek (a w przyszłości wg społecznych propozycji z ul. Światowida i Mehoffera - Bis) przez wybudowanie ronda z podziemnym przejściem dla pieszych,
10. brak społecznego przyzwolenia na realizację koncepcji Zarządu Transportu Miejskiego na przebieg ul. Światowida na odcinku od ul. Dzierżgońskiej do ul. Modlińskiej i na ingerencję w pozostałą część Wydmy Nowodworskiej i Rowu Winnickiego oraz na wycięcie około 1630 sztuk drzew i zniszczenie 2030 m² krzewów,
11. ostatni odcinek linii tramwajowej i ul. Światowida powinien przebiegać w wersji przewidzianej uchwałą Rady m.st. Warszawy Nr XXXVIII/492/2001 z dnia 9 lipca 2001r. do skrzyżowania ul. Sprawnej z ul. Modlińską, z lokalizacją w tym rejonie pętli tramwajowej oraz parkingu typu „parkuj i jedź”, a obok pętli autobusowej, zgodnie z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego Winnicy Północnej przeznaczającym ten teren wyłącznie pod komunikację i parkingi,
12. wariant Inwestora nie zabezpiecza ograniczenia kolizji migracji zwierząt, natomiast wariant „społeczny” proponuje skierowanie ul. Światowida w rejon ul. Sprawnej oraz

utrzymanie ul. Poetów z możliwością zagospodarowania przyległych terenów przez zabudowę typu siedliskowego, co stworzy właściwe warunki dla migracji zwierząt, umożliwiając im migrację na drugą stronę ul. Modlińskiej do kompleksu lasów Choszczówka.

13. istnieje niezgodność studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy odnośnie przebiegu północnego odcinka ul. Światowida z przepisami ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o *planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym* (Dz. U. Nr 80, poz. 717 z póź. zm.), co przesądza o nieważności studium.

III. Przy piśmie z dnia 18.01.2010r. oraz z dnia 29.03.2010r. Stowarzyszenie Zwycię „Mieszkańcy ul. Mehoffera w obronie miru domowego” oraz Wspólnota mieszkaniowa Nieruchomości przy ul. Poetów B w Warszawie reprezentowane przez adwokata Andrzeja Zbawickiego wniosły następujące uwagi:

1. raport nie spełnia wymagań art. 66 ustawy z dnia 3 października 2008r. o *udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*, z uwagi m.in. na brak zgodnego z prawem uzasadnienia wyboru wariantu „inwestorskiego”, biorącego pod uwagę inne okoliczności oprócz ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, brak rzetelnego wykazania, iż wariant inwestycyjny jest „najwłaściwszy”, brak uzasadnienia odrzucenia wariantu społecznego, brak właściwego przedstawienia konfliktów społecznych związanych z wyborem wariantu „inwestorskiego”,
2. raport nie został uzupełniony zgodnie z pismem Prezydenta m. st. Warszawy z dnia 3.11.2009r. znak: OŚ-IV-IKU-76242-16-28-09,
3. w raporcie brak jest opisu analizowanych wariantów,
4. inwestycja spowoduje przerwanie powiązań przyrodniczych i szlaków migracji zwierząt pomiędzy obszarem Natura 2000 Dolina Środkowej Wisły PLB 140004 i projektowanym z Dyrektywy Siedliskowej obszarem Natura 2000 Kampinoska Dolina Wisły, a lasiem Henrykowskim, lasiem na Nowodworach i Kępą Tarchomińską oraz przerwanie korytarzy migracji zwierzyny drobnej i średniej pomiędzy Wisłą, a terenami leśnymi Henrykowa i Dąbrówki Szlacheckiej.
5. w raporcie brak jest racjonalnych i właściwych z punktu widzenia ochrony środowiska rozwiązań mających na celu zachowanie szlaków migracji zwierząt,
6. realizacja inwestycji spowoduje przerwanie powiązań przyrodniczych i szlaków migracji. Stowarzyszenie wniosło także na podstawie art. 31 § 1 pkt 2 *Kpa* o dopuszczenie go do udziału w postępowaniu.

IV. Pismem z dnia 18.01.2010r. znak: ZM-10-0515-01-AB oraz z dnia 29.03.2010r. znak: ZM-10-0515-01A-AB Stowarzyszenie „Zielone Mazowsze” wniosło następujące uwagi:

1. doprowadzenie linii tramwajowej do ul. Modlińskiej i zaprojektowanie pętli bezpośrednio przy ul. Modlińskiej lub skrócenie zakresu inwestycji do ul. Dzierżgońskiej (zrezygnowanie z odcinka przez Wydmę Nowodworską), gdyż zaprojektowany układ jezdni i pętli, w którym dojście do najbliższej pary przystanków tramwajowych oddalone będzie ok. 300 m od ul. Modlińskiej, nie wykształca poprawnego węzła przesiadkowego w rejonie skrzyżowania ul. Modlińskiej i Mehoffera - Bis a tym samym nie uzasadnia dewastacji Wydmy Nowodworskiej,
2. zaprojektowanie sygnalizacji na wszystkich skrzyżowaniach w taki sposób, aby dawała ona zielone światło nadjeżdżającemu tramwajowi bez jakichkolwiek strat czasu tramwaju na skrzyżowaniu,
3. zaprojektowanie pętli tramwajowej w jednym miejscu w sposób oszczędzający grunt i przestrzeń, w sposób umożliwiający w przyszłości wybudowanie nad nią parkingu P+R w tym zaprojektowanie przyszłej siatki słupów konstrukcyjnych oraz wjazdów i wyjazdów,
4. wyznaczenie dojścia do przystanków tramwajowych z obu stron,
5. zaprojektowanie przekroju jezdni 2x2 pasy ruchu lub 1x2 pasy ruchu z uwagi na to, że zaprojektowany przekrój jezdni 2x3 jest przewymiarowany,
6. zastosowanie pasów ruchu o szerokości nieprzekraczającej 3m,
7. wyposażenie ulicy w minimum 4 stanowiska fotoradarów i zakupu, co najmniej jednego fotoradaru,
8. wykonanie, na całej długości inwestycji, dróg rowerowych i chodników po obu stronach ulicy,
9. modernizację istniejących ścieżek rowerowych,
10. zakaz budowy zatok autobusowych,
11. możliwość innego etapowania inwestycji.

Stowarzyszenie wniosło także o dopuszczenie go do udziału w postępowaniu na prawach strony.

V. Pismem z dnia 18.01.2010r. oraz z dnia 28.03.2010r. Stowarzyszenia Ekologiczne „Światowid” wniosło następujące uwagi i wnioski:

1. uzupełnienie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko o:
 - szczegółowy wpływ planowanej inwestycji na obszar Natura 2000,
 - wpływ zwiększonego ruchu samochodowego związanego z rozbudową ul. Światowida i połączeniem jej z ul. Modlińską w obszarze gęsto zaludnionym w kontekście projektu programu ochrony powietrza, w związku z przekroczeniem w Warszawie norm dopuszczalnych dla benzo/a/pirenu oraz decyzją Komisji Europejskiej z 11.12.2009r., K(2009)9891,

- wpływ skumulowanego zanieczyszczenia powietrza z planowanej inwestycji i rozbudowywanej ul. Modlińskiej (konieczność uwzględnienia ponadnormatywnego zanieczyszczenia powietrza opisanego w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko dla trasy Modlińskiej),
 - opracowanie ekofizjograficzne obszaru Wydmy Nowodworskiej i łączących się z nią obszarów Natura 2000,
 - wpływ hałasu ruchu tramwajowego w kontekście różnych rozwiązań technicznych budowy trasy (klasyczna, z elementami betonowymi, trawiasta itp.) i zastosowanych elementów wyciszających,
 - rozważenie możliwości przeprowadzenia do rejonu Winnicy wyłącznie linii tramwajowej i wybudowanie przy pętli o dużej pojemności parkingu „parkuj i jedź” (planowany parking o pojemności ok. 250 miejsc jest za mały),
2. wykonanie raportu o oddziaływaniu inwestycji na obszar Natura 2000,
 3. naruszenie konwencji z Arhus,
 4. wniosek o przeprowadzenie obliczeń akustycznych dla opcji występowania na planowanej rozbudowie ul. Światowida ruchu ciężkiego w relacji: okolice Warszawy-Trasa Mostu Północnego, w związku z przyjęciem w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, do obliczeń akustycznych, nierealnych założeń wyjściowych dotyczących całkowitego zakazu bądź ograniczenia ruchu pojazdów ciężkich na ul. Światowida,
 5. rozpatrzenie wariantu „0” dla rozbudowy ul. Światowida, a nie tylko dla samej linii tramwajowej,
 6. wykonanie niebudzącej wątpliwości oceny o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko z uwzględnieniem zagrożeń ekologicznych dla dzieci szkolnych przebywających w sąsiedztwie inwestycji,
 7. wniosek o rozdzielenie inwestycji: odrębne zadanie inwestycyjne dla budowy linii tramwajowej oraz odrębne dla ul. Światowida; „Zarząd Transportu Miejskiego pod szyldem proekologicznej inwestycji - budowa linii tramwajowej chce przepchnąć zdecydowanie nieekologiczną inwestycję, jaką jest czynienie z obecnej ulicy osiedlowej trasy o znaczeniu tranzytowym”,
 8. wniosek o staranne wykonanie raportu,
 9. nieprawidłowe ustalenie terminu na zgłoszenie wniosków i zastrzeżeń ze strony społeczeństwa.

Pismem z dnia 28.01.2010r. Stowarzyszenie wniosło o udział w postępowaniu na prawach strony.

VI. Pismem z dnia 13.01.2010r. oraz z dnia 23.03.2010r. Bożena i Andrzej Niemojewscy
złożyli następujące uwagi i wnioski:

1. proponowany przez Inwestora wariant przebiegu ul. Światowida w sposób zdecydowany i nieodwracalny zniszczy środowisko,
2. zamierzona inwestycja nie jest zgodna z wyrokami sądów:
 - Rewizja nadzwyczajna Prezesa NSA z dnia 24.01.2002r. (I.dz. BO/SA/SK 755/01,
 - Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 23.01.2003r. (Sygn. Akt. III RN 26/02),
 - Wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 18.07.2003r. (Sygn. Akt. IV SA 1648/03) - dotyczący miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Winnicy Północnej,
 - Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 23.05.2007r. (Sygn. Akt IV SA/Wa 532/07). Wyrok ten unieważnił decyzję z dnia 24.04.2006r. nr 30/CP/2006 o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego.
3. raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko nie odzwierciedla w pełni stanu faktycznego np. mówi o zagrożeniu starej lipy pomnika przyrody, nie wspomina o ochronie starego dębu rosnącego na dz. ew. nr 39/4, ani o ogrodzie - parku na dz. ew. nr 39/5, w którym nasadzenia rzadkich i egzotycznych roślin trwają od 1998r., czy o starym drzewostanie. W raporcie zamieszczono zdjęcia przebiegu drogi w wariacie Inwestora. Zdjęcia te ograniczają się do pokazania roślinności wydm, ugorów i starych domów, nie ma zdjęć nowych wili i ogrodów, na które wg raportu o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcie nie będzie miało szkodliwego oddziaływania,
4. brak urządzeń chroniących domy jednorodzinne znajdujące się w pobliżu Inwestycji,
5. złe rozwiązanie komunikacyjne z ul. Modlińską,
6. zbyt bliska lokalizacja inwestycji przy Szkole Podstawowej Nr 154 ze względu na zanieczyszczenia, hałas i możliwość wypadków drogowych,
7. wnoszą o przyjęcie do realizacji wariantu społecznego, jako mniej uciążliwego dla środowiska i społeczeństwa, tańszego oraz obsługującego większą ilość mieszkańców.

VII. Pismem z dnia 29.12.2009r. oraz z dnia 29.03.2010r. Wojciech Tumas - Radny
Dzielnicy Białołęka wniósł następujące uwagi i wnioski:

1. zrealizować ul. Światowida w układzie 2x2 w taki sposób, że:
 - a) na istniejącej jezdni o szerokości ok. 10-10,5 m. należy wyznaczyć 2 pasy ruchu o szerokości 3,5 m każdy, zaś pozostały obszar jezdni przeznaczyć na: pas autobusowy, (na którym natężenie pojazdów byłoby znikome – wynika to z zakładanej niskiej częstotliwości kursowania komunikacji autobusowej po zbudowaniu linii tramwajowej) lub pas do parkowania pojazdów równoległe do krawężnika. Pojazdy parkujące pełniłyby

w pewnym stopniu rolę ekranów od hałasu powstającego wskutek tarcia opon o nawierzchnię jezdni,

- b) planowaną drugą jezdnię ul. Światowida zbudować o szerokości 2 pasów ruchu z poszerzeniem do 3 pasów ruchu na wlotach skrzyżowań z ulicami poprzecznymi (tak postąpiono na odcinku od ul. Mehoffera do ul. Stefanika),
 - c) na odcinku, gdzie ul. Światowida nie istnieje, wybudować ulicę w układzie 2x2 z poszerzeniem do 3 pasów ruchu na wlotach skrzyżowań z ulicami poprzecznymi,
- lub
2. zrealizować ul. Światowida w układzie 3+2 (3 pasy w kierunku ul. Myśluborskiej) w taki sposób, że:
 - a) na istniejącej jezdni należy wyznaczyć 3 pasy ruchu o szerokości 1/3 szerokości jezdni,
 - b) planowaną drugą jezdnię ul. Światowida zbudować o szerokości 2 pasów ruchu,
 - c) na odcinku, gdzie ul. Światowida nie istnieje, wybudować ulicę w układzie 2x2 z poszerzeniem do 3 pasów ruchu na wlotach skrzyżowań z ulicami poprzecznymi,
 3. przy wyznaczaniu ostatecznego przebiegu końcowego odcinka ul. Światowida (Leśnej Polanki – Modlińska) należy przede wszystkim kierować się wpływem inwestycji na środowisko,
 4. w pełni przeanalizować wariant „społeczny” przebiegu ulicy,
 5. wybrać optymalne przejście ul. Światowida pomiędzy Wydumą Nowodworską, a Pomnikiem Przyrody,
 6. wykonać wariantowanie pętli Winnica niezależnie od wariantowania przebiegu ul. Światowida,
 7. z obecnej szaty roślinnej wzdłuż całej ul. Światowida usunąć drzewa uciążliwe dla osób z alergią (np. topole), zastępując je innymi gatunkami drzew, których pyłki są mniej alergenne.

VIII. Pismem z dnia 23.03.2010r. Rada Szkoły przy Szkole Podstawowej Nr 154 im. Pawła Edmunda Strzeleckiego przy ul. Leśnej Polanki 63/65 złożyła następujący wniosek:

Planowana inwestycja powinna zostać zrealizowana w wariantcie „społecznym”, ze względu m.in. na bezpieczeństwo uczniów.

Sposób rozpatrzenia uwag i wniosków:

1. Odnośnie uwag, dotyczących zmiany zaprojektowanego układu komunikacyjnego związanego z planowanym przedsięwzięciem i etapowaniem inwestycji, wymienionych w pkt I.2., I.3., II.2, IV.2., IV.3., IV.4., IV.5., IV.6., IV.8., IV.9., IV.10., IV.11., V.7., VII.1., VII.2.:

Decyzja środowiskowa nie rozstrzyga zagadnień dotyczących zmiany zaprojektowanego układu komunikacyjnego i etapowania inwestycji, w związku z czym zgłoszone uwagi

dotyczące konieczności zmiany układu ulicy Światowida oraz innego etapowania inwestycji nie zostały uwzględnione w niniejszej decyzji.

W prowadzonym postępowaniu administracyjnym organ, rozpatruje złożony przez Inwestora wniosek, dokonuje analizy wpływu planowanego przedsięwzięcia na środowisko oraz ustala warunki jego realizacji. W toku prowadzonego postępowania Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny m. st. Warszawy zaopiniował planowane przedsięwzięcie pod względem ochrony zdrowia i życia ludzi w tym „dzieci szkolnych przebywających w sąsiedztwie inwestycji” oraz ustalił warunki, przy spełnieniu których możliwa jest realizacja przedsięwzięcia. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie uzgodnił planowane przedsięwzięcie pod względem ochrony środowiska i ocenił wpływ planowanego przedsięwzięcia na gatunki chronione, obszary chronione i cenne przyrodniczo, w tym na Wydmę Nowodworską i obszary Natura 2000. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie wydając postanowienie z dnia 6.05.2010r., znak: RDOŚ-14-WOOS-II-UW-6613-289/09 ocenił, że realizacja przedsięwzięcia jest możliwa w zaprojektowanym układzie jezdni oraz proponowanym przez Inwestora wariantcie przy spełnieniu określonych warunków. Warunki te zostały uwzględnione w sentencji niniejszej decyzji.

Proces inwestycyjny jest wieloetapowy i długotrwały, oparty na wszechstronnych analizach mających na uwadze wiele aspektów, w tym aspekt społeczny, oraz uzgodnieniach prowadzonych przez miasto stołeczne Warszawę w tym przez: Biuro Planowania Rozwoju Warszawy S.A. Biuro to opracowało „Studium przebiegu ulicy Światowida na odcinku od ul. Mehoffera do ul. Modlińskiej z linią tramwajową oraz pętlą tramwajową i pętlą autobusową i parkingiem typu „Parkuj i Jedź” na 250 samochodów i 50 rowerów”.

Jak wynika z raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko Inwestor przewidział etapową realizację przedsięwzięcia.

W I etapie inwestycji zostanie wykonane torowisko tramwajowe po prawej (wschodniej stronie) istniejącej jezdni ul. Światowida. W ramach tego etapu projektuje się wykonanie lub przebudowę wszystkich skrzyżowań drogowych do postaci rozwiązania docelowego, czyli przy założeniu dwujezdniowej ul. Światowida z torowiskiem pomiędzy jezdniami. Przy takim rozwiązaniu nie ma konieczności ponownej przebudowy skrzyżowań w momencie dobudowy drugiej jezdni. W tym etapie budowane będą obie jezdnie ulicy Światowida tylko na odcinku ul. Dzierżgońska- Modlińska.

W II etapie Inwestor zamierza wybudować: drugą jezdnię ulicy Światowida na odcinkach pomiędzy skrzyżowaniami wraz z układem chodników i ścieżek rowerowych. Układ geometryczny projektowanej trasy tramwajowej jest powiązany wysokościowo i sytuacyjnie z przebiegiem trasy drogowej. Torowisko tramwajowe jest usytuowane

w pasie dzielącym jezdnie ulicy Światowida. Przebiegać będzie od Trasy Mostu Północnego do pętli Winnica na łącznej długości 4,4 km. Przystanki tramwajowe usytuowane zostaną w rejonie skrzyżowań: Myśliborska, Ćmielowska, Mehoffera, Stefanika, Ordonówny, Strumykowej, Leśnej Polanki, Pętla Winnica. Ostatecznie do realizacji przyjęto torowisko w zabudowie trawiastej. Takie rozwiązanie skutecznie ogranicza poziom emisji hałasu tramwajowego. Ruch pojazdów ciężkich został uwzględniony w obliczeniach akustycznych. W założeniach wyjściowych przyjęto procentowy udział pojazdów ciężkich w potoku ruchu na poziomie odpowiadającym zbiorczej ulicy obsługującej tereny zabudowy mieszkaniowej. Zgodnie z założeniami ulica Światowida nie będzie stanowiła drogi tranzytowej dla pojazdów ciężarowych, zapewnią to odpowiednie regulacje w zakresie organizacji ruchu.

Odnosząc się do „historycznej” ul. Poetów to nie jest ona ujęta w rejestrze Konserwatora Zabytków, jako ulica zabytkowa, ani nie leży w żadnej strefie ochrony konserwatorskiej. Projektowane przedsięwzięcie przecina ul. Poetów na dwie części. W wyniku konsultacji społecznych, w celu uniknięcia protestów, zmieniono projekt włączenia ul. Poetów, do ul. Światowida, znajdującej się po północno - zachodniej stronie projektowanej ulicy Światowida, w ten sposób, że będzie to droga zamknięta bez możliwości przejazdu do ul. Światowida. Droga ta zostanie zamknięta zawrotką zlokalizowaną w bezpośrednim sąsiedztwie projektowanej ul. Światowida.

Zgodnie z raportem o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko planowane przedsięwzięcie obejmuje swym zakresem przebudowę i budowę sieci i urządzeń energetycznych i teletechnicznych m.in. przebudowę i budowę sieci energetycznej w zakresie instalacji sygnalizacji świetlnych wraz z dostosowaniem do projektowanej geometrii skrzyżowań. Z informacji uzyskanej od Inwestora (pismo z dnia 9.03.2010r.) wynika, że realizacja planowanego przedsięwzięcia zakłada, że sygnalizacja świetlna będzie zaprojektowana z priorytetem dla tramwajów.

Ponadto z informacji uzyskanych od Inwestora wynika, że:

W nawiązaniu do ustaleń ze spotkania w siedzibie ZTM w dniu 20.08.2009r z udziałem Inżyniera Ruchu, Zarządu Dróg Miejskich, Biura Drogownictwa i Komunikacji, Tramwaji Warszawskich i Zarządu Transportu Miejskiego, zaprojektowano 2 jezdnie trzypasowe (odcinkowo zawężona do 2 pasów, a na skrzyżowaniach poszerzone nawet do 4 pasów) z pasem dzielącym, o maksymalnej szerokości pasa do 3,5 m. Szerokość pasów wymuszona została istniejącą jezdnią szerokości 10 – 10,5 m. Dobudowywana jezdnia ma szerokość 10,50m (3x3,50m). Przekrój taki jest również zgodny ze studium wykonalności ul. Światowida oraz projektami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dla Tarchomina. Geometria i rozwiązania ruchowe pętli tramwajowej i autobusowej Winnica oraz nowego przebiegu ul. Światowida (od ul. Leśnej Polanki)

zostały dostosowane do wymagań technicznych, jakie narzucone zostały podczas wielokrotnych narad technicznych. Przebieg drogi został tak zaprojektowany, aby spełniać wszelkie wymogi techniczne. Ponadto pętle: tramwajowa i autobusowa są zlokalizowane na konkretnych działkach, które można było zagospodarować pod ten właśnie cel. Ulica Światowida dowiązuje swym przebiegiem do projektu przebudowy ul. Modlińskiej opracowywanego przez firmę BAKS, co w znacznym stopniu narzuca geometrię przebiegu ulicy. Zgodnie z powyższym skrzyżowanie ul. Sprawnej i Prząśniczek z ul. Modlińską nie jest przedmiotem tego postępowania. Ze względu na płynność ruchu oraz względy bezpieczeństwa, jak również zapisy rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 43, poz. 430), wg którego odległość pomiędzy przejściami na ulicy klasy Z wynosi min 100 m, nie zastosowano obustronnych dojazdów do peronów tramwajowych. Ścieżki rowerowe i chodniki zostały zaprojektowane po obu stronach jezdni, co odzwierciedla „Plan sytuacyjny” stanowiący część II tomu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko .

Ze względu na bezpieczeństwo i płynność ruchu, jak również opinię Zarządu Transportu Miejskiego, nie ma możliwości zlikwidowania wydzielonych zatok autobusowych wzdłuż ul. Światowida.

2. Odnośnie uwag dotyczących braków w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wymienionych w pkt III.1., III.2., V.1., V.2., V.4., V.8., VI.3, VII.3:

Prezydent m.st. Warszawy postanowieniem Nr 236/OŚ/2009 z dnia 19.08.2009r. znak: OŚ-IV-IKU-76242-16-23-09, po zasięgnięciu opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w m. st. Warszawie (pismo z dnia 17.07.2009r. znak: ZNS-712/207/2009/AK) i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie (postanowienie z dnia 31.07.2009r. znak: RDOŚ-14-WPN-II-6633-446/09), uznał za konieczne przeprowadzenie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz ustalił zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko polegającego na budowie linii tramwajowej na Tarchomin, na odcinku od Trasy Mostu Północnego do pętli tramwajowej Winnica, wraz z rozbudową ul. Światowida, polegającą na dobudowie drugiej jezdni na odcinku od ul. Projektowanej do ul. Dzierżgońskiej oraz budowie dwóch jezdni na odcinku od ul. Dzierżgońskiej do ul. Modlińskiej, w Dzielnicy Białołęka m. st. Warszawy Raport ten został przedłożony w dniu 14.10.2009r. oraz uzupełniony w dniach: 26.11.2009r. i 2.03.2010r. W ocenie organu złożony przez Inwestora uzupełniony raport oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko spełnia wymagania art. 66 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.

U. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.), jego zakres jest zgodny z postanowieniem Nr 236/OŚ/2009 z dnia 19.08.2009r. znak: OŚ-IV-IKU-76242-16-23-09.

Zgłoszony w ramach udziału społeczeństwa wniosek dotyczący opracowania ekofizjograficznego obszaru Wydmy Nowodworskiej i łączących się z nią obszarów Natura 2000, zgodnie z przywołanym powyżej przepisem prawa, nie stanowi elementu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

W raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko dokonano oceny istniejącego i prognozowanego oddziaływania planowanej inwestycji w zakresie ochrony powietrza, na etapie jej realizacji i eksploatacji, z uwzględnieniem aktualnego stanu, jakości powietrza (tło zanieczyszczeń) i norm jakości powietrza. Stan jakości powietrza w rejonie planowanej inwestycji określany jest przez, właściwego dla danej lokalizacji, wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska. Z przedstawionej w raporcie informacji uzyskanej od Mazowieckiego Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 23.05.2009r. wynika, że stan jakości powietrza dla omawianej inwestycji jest korzystny z punktu widzenia norm jakości powietrza: dwutlenek azotu 24 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$], dwutlenek siarki 8 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$], pył zawieszony PM10 34 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$], tlenek węgla 600 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$], benzen 2.5 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$], ołów 0.05 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]. Natomiast brak w nim danych na temat benzo/a/pirenu. W takiej sytuacji zgodnie z ustawą *Prawo ochrony środowiska* wartość tła powinno się przyjąć jako 1/10 wartości dopuszczalnej stężenia średniorocznego.

Jeżeli na danym obszarze stan jakości powietrza przekracza normę dopuszczalnego stężenia substancji, to sytuacja taka przekracza zakres oceny oddziaływania na powietrze atmosferyczne, gdyż niezależnie od oddziaływania analizowanej inwestycji wartości stężenia średniorocznego zawsze będą przekroczone.

W celu zminimalizowania wpływu inwestycji na stan powietrza oraz w zakresie emisji hałasu niniejszą decyzją nałożono na Inwestora warunki określone w punktach: 2.1.1., 2.1.2., 2.2.1., 2.1.4, 2.2.3.

3. Odnośnie wniosków dotyczących wariantów przedsięwzięcia w tym wariantu społecznego, wymienionych w pkt I.4., I.5., I.6., II.3., II.5., II.7., II.8., II.9., II.10., II.11., III.3., IV.1., V.5., VI.1., VI.5., VI.7., VII.4., VII.6., VIII.:

Zgodnie z art. 66 ust.1 pkt 5 ustawy z dnia 3 października 2008r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* raport o oddziaływaniu na środowisko powinien zawierać opis analizowanych wariantów, w tym:

- wariantu proponowanego przez wnioskodawcę oraz racjonalnego wariantu alternatywnego,
 - wariantu najkorzystniejszego dla środowiska,
- wraz z uzasadnieniem ich wyboru.

Raport o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowiska zawiera ww. opis analizowanych wariantów w rozdziale 4. W tym też rozdziale znajduje się uzasadnienie dlaczego wariant „społeczny” nie został wybrany. Realizacja przedsięwzięcia w wariantcie inwestycyjnym uwarunkowana jest utworzeniem racjonalnych i spójnych powiązań komunikacyjnych oraz zapewnieniem obsługi komunikacyjnej osiedla Tarchomin m.st. Warszawy, w tym dowiązanie się do projektu ul. Modlińskiej (węzeł ul. Modlińskiej ze Światowida i ul. Mehoffera – Bis). Przebieg i lokalizacja planowanej inwestycji był omawiany i uzgadniany z przedstawicielami Urzędu Dzielnicy Białołęka, przedstawicielami Biura Drogownictwa i Komunikacji, Biura Rozwoju Miasta, Biura Architektury i Planowania Przestrzennego, Inżynierem Ruchu, Biurem Gospodarki Nieruchomościami, Zarządem Transportu Miejskiego oraz Zarządem Miejskich Inwestycji Drogowych i jest zgodny ze Studium Wykonalności dla projektu „Obsługa osiedla Tarchomin komunikacja tramwajową” oraz Studium przebiegu ul. Światowida na odcinku od ul. Mehoffera do ul. Modlińskiej z linią tramwajową oraz pętlą tramwajową i pętlą autobusową i parkingiem typu „Parkuj i Jedź”.

Organ prowadzący postępowanie administracyjne w przedmiotowej sprawie oraz przeprowadzający ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, nie miał podstaw wskazania do realizacji wariantu innego niż zaproponowany przez Inwestora. W raporcie przeprowadzono analizę wariantową przedsięwzięcia. W wyniku tych analiz stwierdzono, że zaproponowany wariant, przy uwzględnieniu wszystkich założeń podanych w raporcie, będzie najkorzystniejszy, biorąc pod uwagę uwarunkowania środowiskowe. Kryteria wzięte pod uwagę w analizach wariantowych zostały przedstawione w raporcie. Organ uznał, że realizacja planowanego przedsięwzięcia jest możliwa w wariantcie wskazanym przez Inwestora, jednocześnie w sentencji niniejszej decyzji wprowadził szczegółowe warunki jej realizacji.

W raporcie o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko przeanalizowano warianty inwestycji: wariant inwestycyjny polegający na budowie linii tramwajowej z modernizacją ulicy Światowida oraz wariant alternatywny – „społeczny” dotyczący odcinka pomiędzy wydumą Nowodworską, a ul. Modlińską (budzący największe zainteresowanie społeczne) oraz wariant najkorzystniejszy dla środowiska. Dokonano również oceny sytuacji niepodejmowania inwestycji.

Przedstawione, w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, przez Inwestora warianty pod względem kolizji z zabudową mieszkaniową i drzewostanem, emisji hałasu i zanieczyszczeń powietrza oraz ryzyka obciążenia ul. Światowida ruchem tranzytowym spoza Warszawy w relacji do Mostu Północnego są porównywalne. Trasy obu wariantów na odcinku od ul. Dzierżgońskiej do ul. Modlińskiej są konfliktogenne. Realizacja wariantu realnego, alternatywnego - społecznego z pętlą tramwajową

w miejscu lokalizacji byłej stacji metra „Dąbrówka” oraz doprowadzenie tam ul. Światowida, oznacza faktyczne wydłużenie trasy tramwajowej i ulicy, zwiększenie obszaru zajętego przez inwestycję oraz zwiększenie kosztów samej budowy, kolizję z wpisaniem do rejestru zabytków budynkiem po byłej garbarni, kolizję ze Spółdzielnią Pracy Chronionej Inwalidów „INSPOL”. Wariant ten mocno kolidować będzie z planowaną równolegle modernizacją ul. Modlińskiej.

W wariantcie proponowanym do realizacji trasa ulicy przebiega po trasie wcześniej planowanej pod linię metra, a lokalizacja pętli „Winnica” dowiązuje się do projektu ul. Modlińskiej, w tym węzła ul. Modlińskiej z ul. Światowida i ul. Mehoffera - Bis. Węzeł ten został poddany ocenie w ramach innego postępowania administracyjnego zakończonego wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach - decyzja ostateczna Prezydenta m. st. Warszawy nr 928/OŚ/2009 z dnia 31.08.2009r. (kserokopia decyzji w aktach sprawy).

4. Odnośnie uwag, dotyczących zasad udziału społeczeństwa w postępowaniu administracyjnym wymienionych w pkt V.3., V.9.:

Postępowanie administracyjne zmierzające do wydania niniejszej decyzji prowadzone było w oparciu o ustawę o *udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*, którą dokonano wdrożenia m.in. dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2003/4/WE z dnia 28 stycznia 2003 r. w sprawie *publicznego dostępu do informacji dotyczących środowiska i uchylającej dyrektywę Rady 90/313/EWG* (Dz. Urz. WE L 41 z 14.02.2003, str. 26; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 15, t. 7, str. 375). Dyrektywa ta uwzględniła podpisaną w dniu 25 czerwca 1998 r. przez Wspólnotę Europejską konwencję KG ONZ o dostępie do informacji, udziale społeczeństwa w podejmowaniu decyzji oraz dostępie do sprawiedliwości w sprawach dotyczących środowiska ("Konwencja z Aarhus") bowiem przepisy prawa wspólnotowego muszą być z nią zgodne. Tym samym w przedmiotowym postępowaniu nie została naruszona konwencja z Aarhus, a termin na składanie uwag i wniosków został ustalony przez organ prawidłowo.

W ocenie organu termin udziału społeczeństwa został ustalony prawidłowo.

5. Odnośnie uwagi dotyczącej braku urządzeń chroniących środowisko, dla zabudowy jednorodzinnej, wymienionej w pkt. VI.4.:

Niniejszą decyzją nałożono warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, które mają zapewnić jego funkcjonowanie zgodnie z obowiązującymi przepisami, w sposób wykluczający szkodliwe oddziaływania na ludzi i środowisko. W celu ochrony okolicznych mieszkańców przed hałasem, w czasie prowadzenia prac budowlanych, organ wprowadził warunki w pkt 2.1.1., 2.1.2., 2.2.1., 2.2.2. niniejszej

decyzji, zobowiązujące Inwestora do prowadzenia prac realizacyjnych, uciążliwych akustycznie wyłącznie w porze dnia, tj. w godz. od 6.00 do 22.00, za wyjątkiem terenów w sąsiedztwie obiektów oświatowych, gdzie prace będą prowadzone w porze popołudniowej i nocnej oraz w przerwach wakacyjnych, zorganizowania zaplecza budowy w możliwie jak największej odległości od zabudowy mieszkaniowej. W celu ochrony terenów chronionych akustycznie, maszyny i urządzenia wykorzystywane na placu budowy Inwestor zlokalizuje w sposób minimalizujący możliwość nakładania się na siebie hałasu. Wybrany wykonawca budowy powinien dysponować sprzętem budowlanym spełniającym wymagania akustyczne określone w Rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005r. w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska (Dz. U. z 2005r. Nr 263 poz. 2202 ze zm.).

Ponadto w sentencji decyzji w pkt III nałożono na Inwestora obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej, w terminie 12 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania, oraz przedłożenia jej wyników organowi przeprowadzającemu ocenę oddziaływania na środowisko, tj. Prezydentowi m.st. Warszawy w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.

Analiza obejmować winna:

- pomiary kontrolne w zakresie dopuszczalnego poziomu hałasu, oraz ocenę skuteczności zastosowanych zabezpieczeń (m.in. ekranów akustycznych),
- porównanie ustaleń zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko i działaniami podjętymi w celu jego ograniczenia,
- badania skuteczności zastosowanych rozwiązań w zakresie odprowadzania i podczyszczania wód opadowych.

6. Odnośnie wniosków dotyczących bezpieczeństwa młodzieży szkolnej wymienionych w pkt V.6., VI.6., VIII.:

W ocenie organu projektowane przedsięwzięcie, w tym sieć dogodnych chodników i ścieżek rowerowych oraz przystanki autobusowe i tramwajowe w rejonie skrzyżowania ul. Światowida z ul. Leśnej Polanki, wpłyną znacząco na poprawę bezpieczeństwa w pobliżu Szkoły Podstawowej nr 154.

Zgodnie z raportem o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko oraz niniejszą decyzją w ramach przedsięwzięcia zostaną wykonane ekrany akustyczne w linii ogrodzenia Szkoły Podstawowej Nr 154 – ekran o wysokości 2,5 m, oraz w linii ogrodzenia boiska Szkoły Podstawowej Nr 342 i Gimnazjum Nr 123 - ekran o wysokości

4,0 m, co będzie przeciwdziało zanieczyszczeniom i hałasowi przy Szkole Podstawowej Nr 154.

7. Odnośnie uwag i wniosków dotyczących pomników przyrody, wycinki drzew, doboru gatunków drzew w nowych nasadzeniach, Wydmy Nowodworskiej, wymienionych w pkt II.1., II.6., VII.5.:

W raporcie o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko w rozdziale 3 pt.: „Elementy przyrodnicze środowiska objęte zakresem przewidywanego oddziaływania przedsięwzięcia” dokonano opisu m.in. szaty roślinnej, obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy o *ochronie przyrody* oraz Wydmy Nowodworskiej. Z terenu inwestycji zostaną usunięte drzewa kolidujące z inwestycją. Zgodnie z raportem o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia trzeba będzie usunąć ok. 1630 szt. drzew i 2030m² krzewów. Największy udział w usuwanych drzewach mają robinie (ok. 450 szt.), drzewa owocowe (ok. 300 szt.), dęby szypułkowe (ok. 230 szt. w większości stosunkowo młodych), brzozy (ok. 170 szt.), topole (ok. 150 szt.) oraz sosny (ok. 40 szt.) i klony jesionolistne (ok. 40 szt.). Z uwagi na tak dużą wycinkę drzew i krzewów Inwestor dokona zgodnie z niniejszą decyzją nasadzeń zastępczych, gatunkami rodzimymi, odpornymi na niekorzystne warunki mikroklimatu miejskiego. Drzewa niekolidujące z planowanym przedsięwzięciem, a które mogą być narażone na uszkodzenia mechaniczne w trakcie realizacji przedsięwzięcia, zostaną odpowiednio zabezpieczone i ochronione (np. osłony na pnie). Prace w ich bliskim sąsiedztwie prowadzone będą ręcznie tak, aby nie uszkodzić systemu korzeniowego drzew, natomiast miejsce składowania materiałów budowlanych zlokalizowane zostanie w odległości zapewniającej ich ochronę. Przedsięwzięcie nie będzie miało znaczącego, negatywnego wpływu na znajdujące się w jego sąsiedztwie pomniki przyrody. Po zakończeniu prac teren inwestycji zostanie przywrócony do funkcjonalności przyrodniczej, tj. oczyszczony, odpowiednio ukształtowany i zrekultywowany.

Dąb na dz. ew. nr 39/5 nie koliduje bezpośrednio z planowanym przedsięwzięciem. Znajdzie się on w odległości ok. 5 m od projektowanego chodnika, poza linią rozgraniczającą inwestycję. Natomiast na dz. ew. nr 39/4 i rosnącą na niej zieleń planowana inwestycja nie będzie miała wpływu.

Z raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wynika, że oba analizowane warianty: inwestycyjny i „społeczny” zakładają przejście przez Wydmę Nowodworską i dojście do ul. Modlińskiej. Przejście pasa drogowo - torowego przez Wydmę jest więc koniecznością. Najkorzystniejsze dla środowiska jest takie usytuowanie tego przejścia przez Wydmę, by ograniczyć do minimum jej przekształcenie krajobrazowe i wycinkę drzew. Ścieżka rowerowa po stronie wschodniej może być poprowadzona istniejącym

obniżeniem do ul. Leśnej Polanki. Wariant realny alternatywny, przyjmując istniejącą jezdnię ul. Światowida jako jezdnię wschodnią, nie wymaga większej ingerencji w Wydmę Nowodworską, ale wymusza przy przyjętej szerokości pasa drogowego zlokalizowanie jezdni zachodniej po zachodniej stronie strefy ochronnej pomnika przyrody nr 600 (lipa), który zostałby w pasie międzyjezdni przy torowisku tramwajowym, co powoduje zwiększenie szerokości pasa drogowego i większą zajętość terenu na tym odcinku.

Najmniej inwazyjnym dla Wydmy Nowodworskiej i dla szaty roślinnej przejściem inwestycji przez wydmę jest rezygnacja ze ścieżki rowerowej po wschodniej stronie ul. Światowida i umocnienie skarpy za pomocą muru oporowego. Takie właśnie rozwiązanie wybrano do realizacji.

8. Uwagi zawarte w pkt I.7., IV.7., VII.7., a dotyczące usunięcia szaty roślinnej wzdłuż całej ul. Światowida, wybudowania pętli tramwajowej oraz parkingu „parkuj i jedź” wzdłuż ul. Modlińskiej na północ od ul. Sprawnej, zmodernizowania niebezpiecznego skrzyżowania ul. Modlińskiej z ul. Sprawną i Prząśniczek, rozdzielania inwestycji (odrębne zadanie inwestycyjne dla budowy linii tramwajowej oraz odrębne dla ul. Światowida), zakupu fotoradarów, usunięcia wzdłuż całej ul. Światowida drzew uciążliwych dla osób z alergią, nie zostały przez organ uwzględnione z uwagi na to, że wykraczają poza zakres inwestycji i nie podlegały w tym postępowaniu ocenie oddziaływania na środowisko.
9. Odnośnie uwag i wniosków dotyczących przerwania powiązań przyrodniczych i szlaków migracji zwierząt wymienionych w pkt. II.12, III.4., III.5., III.6.:

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w sąsiedztwie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, w odległości ok. 350 m od obszaru europejskiej sieci Natura 2000 Dolina Środkowej Wisły PLB 140004 oraz ok. 520 m od obszaru projektowanego z Dyrektywy Siedliskowej - Kampinoska Dolina Wisły PLH14_08.

W raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w rozdziale 5.5 opisano kolizje ze szlakami migracji zwierząt. Teren na którym będzie realizowane przedsięwzięcie stanowi część obszaru będącego miejscem licznych migracji zwierząt w kierunku z i do Wisły. Realizacja planowanej inwestycji skutkować będzie powstaniem dla zwierząt bariery migracyjnej w kierunku Wisły. Jednakże w aktualnym stanie wzmożony ruch samochodowy na ul. Modlińskiej już znacząco utrudnia przemieszczanie się zwierząt, a przeznaczenie w dokumentach planistycznych większości terenów niezurbanizowanych pod zabudowę osiedlową i usługową oraz intensywne, trwające obecnie zabudowywanie terenów w rejonie zamierzenia powodują, że utrzymanie większości wskazanych przez autorów raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, prawdopodobnych szlaków migracji, w dłuższej perspektywie jest niemożliwe. W związku z powyższym odstąpiono od nałożenia na Inwestora

realizacji przejść dla średnich zwierząt. Jednakże w celu ograniczenia kolizji ze zwierzętami, wprowadzono środki minimalizujące w postaci znaków ostrzegawczych. Istnieje również możliwość wprowadzenia ograniczenia prędkości po zasięgnięciu przez Inwestora opinii inżyniera ruchu. Inwestorowi nakazano przeprowadzenie dwuletniego monitoringu wykorzystania przepustu jako przejścia dla zwierząt oraz kolizji ze zwierzętami, ze szczególnym uwzględnieniem wskazanych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko miejsc przejść migrujących zwierząt przez ul. Światowida. Analizę wykonanego monitoringu w zakresie skuteczności funkcjonowania przejścia dla zwierząt należy przedstawić Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Warszawie w terminie 3 miesięcy od dnia zakończenia obserwacji. Na uwagę zasługuje fakt, że planowane przedsięwzięcie przecina Kanał Winnicki, wskazany jako szlak migracji małych zwierząt. W związku z tym w sentencji decyzji nałożono na Inwestora obowiązek dostosowania wymiarów przepustu nad kanałem do rangi przejścia dla zwierząt oraz odgrodzenie rejonu kanału i sąsiadującego z nim zbiornika wodnego barierkami uniemożliwiającymi penetrację ww. terenu. Dodatkowo w celu ochrony płazów i ich potencjalnych siedlisk prace realizacyjne prowadzone będą z niezwykłą starannością, pod nadzorem przyrodniczym i w ograniczeniu czasowym tak, aby nie spowodować zmiany stosunków wodnych na terenach przylegających do ciek.

W sentencji decyzji w pkt 3.1.9.- 12., 4.6. wprowadzono warunki, które spowodują minimalizację wpływu inwestycji na faunę.

10. Odnośnie uwagi dotyczącej studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy wymienionej w pkt II.13:

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy odnośnie przebiegu północnego odcinka ul. Światowida z przepisami ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o *planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym* (Dz. U. Nr 80, poz. 717 z póź. zm.) nie jest prawem miejscowym i nie podlega analizie w tym postępowaniu administracyjnym.

11. Odnośnie złożenia przez Biuro Ochrony Środowiska m. st. Warszawy wniosku do CBA wymienionego w pkt II.4.:

Złożenie wniosku do CBA nie jest elementem postępowania administracyjnego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Przeprowadzenie przez CBA dochodzenia w sprawie zgodności z prawem wydanych decyzji w zakresie zagospodarowania terenu wzdłuż ul. Modlińskiej na północ od ul. Sprawnej-przeznaczonego wyłącznie pod komunikację i parkingi nie jest też zagadnieniem wstępnym dla przedmiotowego postępowania w rozumieniu art. 97 § 1 pkt 4 Kpa. Tym samym organ nie ma obowiązku skierowania takiego wniosku do CBA. Na organie

prowadzącym postępowanie spoczywa obowiązek prowadzenia postępowania zgodnie z obowiązującym prawem.

12. Odnośnie wniosku w sprawie niezgodności inwestycji z wyrokami sądów, wymienionego w pkt VI.2.:

Przywołane wyroki sądów nie dotyczą postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Postępowania zakończone przywołanymi wyrokami sądów były postępowaniami odrębnymi i nie miały wpływu na wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

III. POUCZENIA:

Zgodnie z art. 72 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, złożenie wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy, powinno nastąpić nie później niż przed upływem czterech lat, od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna. Zgodnie z art. 72 ust. 4 powołanej ustawy, ww. termin może ulec wydłużeniu o dwa lata, jeżeli realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Od niniejszej decyzji przysługuje stronie odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Warszawie, ul. Kielecka 44, za moim pośrednictwem w terminie 14 dni od daty doręczenia.

Za wydanie niniejszej decyzji nie pobrano opłaty skarbowej, gdyż stosownie do zapisów ustawy z dnia 16 listopada 2006r. o opłacie skarbowej (Dz.U. Nr 225, poz. 1635 z późn. zm.); jednostki samorządu terytorialnego są zwolnione z tej opłaty.



Zup. PREZYDENTA M. ST. WARSZAWY

Arkadiusz Drowniak
Zastępca Dyrektora
Biura Ochrony Środowiska

Otrzymują:

Wg rozdzielnika.

Załącznik do decyzji Prezydenta m.st. Warszawy Nr /OŚ/2010 z dnia
znak: OŚ-IV-IKU/EMA-76242-16- -09

07 LIP. 2010

Charakterystyka przedsięwzięcia

polegającego na budowie linii tramwajowej na Tarchomin, na odcinku od Trasy Mostu Północnego do pętli tramwajowej Winnica, wraz z rozbudową ul. Światowida, polegającą na dobudowie drugiej jezdni na odcinku od ul. Projektowanej do ul. Dzierżgońskiej oraz budowie dwóch jezdni na odcinku od ul. Dzierżgońskiej do ul. Modlińskiej, w Dzielnicy Białołęka m.st. Warszawy.

Przedmiotowe przedsięwzięcie polegać będzie na budowie linii tramwajowej na Tarchomin, na odcinku od Trasy Mostu Północnego do pętli tramwajowej Winnica, wraz z rozbudową ul. Światowida, polegającą na dobudowie drugiej jezdni na odcinku od ul. Projektowanej do ul. Dzierżgońskiej oraz budowie dwóch jezdni na odcinku od ul. Dzierżgońskiej do ul. Modlińskiej, na na dz. ew. nr: 1/13, 1/14, 1/15, 1/16, 1/17, 1/18, 1/19, 2/1, 2/2, 2/3, 11, 14, 15, 16, 28, 29, 42, 43, 44, 45, 56, 57, 58/1, 58/2, 61, 62, 63, 64, 70, 71, 72, 74, 75, 77, 78, 82/3, 82/4, 82/5, 82/6, 83, 85, 86, 87/1, 87/2, 89, 90, 109/6, obręb 4-03-22; na dz. ew. nr: 47/3, 48/2, 48/7, 50/1, 51/1, 51/4, 51/5, 51/6, 52/2, 52/5, 53/1, 53/2, obręb 4-03-06; na dz. ew. nr: 58, 59, 60, 61, 66, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75/1, 75/2, 76, obręb 4-03-21; na dz. ew. nr: 19/3, 19/8, 20/4, 21/4, obręb 4-03-09; na dz. ew. nr: 12, 15, 16, 17, 18, 19/1, 27, 28, 29/1, 30/2, 31, 36, 41, 42/3, 44, 45/2, 49, 50/1, 50/2, 50/3, 50/4, 50/5, 50/6, 50/7, 50/8, 50/9, 50/10, 51/2, 51/3, 51/4, 51/5, 51/7, 51/8, 51/9, 51/10, 51/12, 51/13, 51/16, 51/18, 51/19, 51/20, 51/21, 51/22, 51/23, 51/24, 51/25, 51/26, 51/27, 57, 58, 59/1, obręb 4-03-05; na dz. ew. nr: 10/2, 10/3, 12, 13, 16/6, 16/7, 16/8, 16/9, 16/13, 16/14, 16/16, 16/17, 17/1, 17/2, 17/3, 17/4, 17/5, 17/6, 17/7, 17/8, 17/9, 17/10, 17/11, 17/12, 17/13, 17/14, 17/15, 17/16, 17/17, 17/18, 17/19, 17/20, 24, 75/9, obręb 4-03-04; na dz. ew. nr: 1/2, 1/5, 2/2, 2/3, 2/8, 2/9, 3/2, 3/3, 4/6, 4/11, 5/2, 5/4, 9/2, 10/2, 12/2, 18/2, 19/2, 24/2, 25/2, 26/2, 26/13, 26/14, 26/15, 26/16, 28/2, 28/8, 28/9, 28/10, 29/4, 29/11, 29/12, 29/14, 31/5, 31/10, 31/11, 31/12, 32/2, 33/3, 33/4, 37/4, 37/5, 41/5, 41/13, 42/2, 45/7, 46/4, 47/2, 48/1, 48/2, 49/1, 49/2, 53/2, 57/2, 59/2, 213, 215, 216, 217, 218, 219, 228/1, 228/2, 229, 230, 238, 239, obręb 4-01-22; na dz. ew. nr: 1/3, 1/4, 4/3, 4/4, 4/6, 10/4, 11/2, 11/3, 11/10, 52 obręb 4-01-19; na dz. ew. nr: 1, 3/4, 5/12, 7/2, 8/1, 10/2, 11/2, 12, 13/2, 14/2, 15/2, 18/2, 19/2, 20/1, 20/2, 21/1, 21/2, 22/4, 23/5, 24/8, 24/9, 24/16, 25/3, 25/4, 27/1, 27/2 obręb 4-01-13; na dz. ew. nr: 1/1, 1/2, 1/3, 1/4, 2, 3/4, 5/7, 5/8, 7/1, obręb 4-01-14; na dz. ew. nr: 29/7, 36/2, 37, 38, 39/9, 39/10, 39/11, 41/2, 44, obręb 4-01-07; na dz. ew. nr: 30/2, 32, 33, 35/1, 35/2, 36/1, 36/3, 36/4, 37/1, 37/2, 38/1, 38/2, 39/5, 40/6, 40/7, 40/8, 41/1, 41/4, 41/5, 41/6, 41/7, obręb 4-01-08; na dz. ew. nr: 1/1, 1/2, 4/1, 4/6, 7/3, 7/4, 9/6, 9/7, 11/1, 11/2, 13/4, 13/5, 15/4, 15/5, 17/4, 17/5, 19/4, 19/5, 27, 47/83, obręb 4-01-09, w Dzielnicy Białołęka m.st. Warszawy.

Przedsięwzięcie będzie realizowane etapowo:

- w I etapie zostanie wykonane torowisko tramwajowe po prawej (wschodniej stronie) istniejącej jezdni ul. Światowida. W ramach tego etapu projektuje się wykonanie lub przebudowę wszystkich skrzyżowań drogowych do postaci rozwiązania docelowego, czyli przy założeniu dwujezdniowej ul. Światowida z torowiskiem pomiędzy jezdniami. Przy takim rozwiązaniu nie ma konieczności ponownej przebudowy skrzyżowań w momencie dobudowy drugiej jezdni. W tym etapie budowane będą obie jezdnie ulicy Światowida tylko na odcinku ul. Dzierżgońska- Modlińska;
- w II etapie zostanie wybudowana druga jezdnia ulicy Światowida na odcinkach pomiędzy skrzyżowaniami wraz z układem chodników i ścieżek rowerowych.

Rozwiązania ulicy zaprojektowano w oparciu o Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz.430 ze zm.).

Przyjęto parametry odpowiednie dla ulicy klasy Z (zbiorczej):

- prędkość projektową 50 km/h;
- 2 jezdnie trzypasowe (odcinkowo zawężona do 2 pasów, a na skrzyżowaniach poszerzone nawet do 4 pasów) z pasem dzielącym;
- szerokość pasa ruchu 3,00 m – 3,50 m.

Układ geometryczny projektowanej trasy tramwajowej jest powiązany wysokościowo i sytuacyjnie z przebiegiem trasy drogowej. Torowisko tramwajowe jest usytuowane w pasie dzielącym jezdnie ul. Światowida oraz wzdłuż ul. Projektowanej po jej zachodniej stronie. Przebiegać będzie od Trasy Mostu Północnego do pętli Winnica- łącznie 4.4 km długości trasy plus tory na pętlach.

Szerokości i długości peronów tramwajowych wyniosą min 3,5 x 65 m (w niektórych miejscach nawet do 6,5 m). Wysokość peronów wyniesie 0,22 m ponad poziom główki szyny.

Podstawowym typem konstrukcji na szlaku jest nowoczesna konstrukcja podsypkowa, wyposażona w odwodnienie wzdłużne.

Na przejazdach i przejściach oraz wzdłuż peronów przystankowych i w strefie zwrotnic (węzłów rozjazdowych) zastosowana zostanie konstrukcja bezpodsypkowa z elementami wibroizolacyjnymi, z zabudową mieszankami mineralno - asfaltowymi.

Rozwiązania konstrukcyjne torowisk bezpodsypkowych będą identyczne za wyjątkiem rodzaju zabudowy.

Przystanki tramwajowe usytuowane zostaną w rejonie skrzyżowań: Myśluborska, Ćmielowska, Mehoffera, Stefanika, Ordonówny, Leśnej Polanki, Pętli Winnica.

Przewidziano następujące rodzaje robót:

- roboty ziemne (koryto torowiska o szerokości średnio 8 m),

- roboty trakcyjne (układanie tras kablowych, budowa słupów trakcyjnych, montaż sieci trakcyjnej, budowa podstacji trakcyjnej),
- roboty torowe,
- odwodnienie torowiska planowane jest jako odwodnienie wgłębne za pomocą drenażu przebiegającego w osi trasy. Woda opadowa z drenażu ma być odprowadzana do kanalizacji deszczowej poprzez system studzienek i przykanalików powiązanych z odwodnieniem jezdni (układu drogowego).

Łączna powierzchnia torowiska - na odcinkach szlakowych, na skrzyżowaniach i pętlach jest szacowana łącznie na około 42 480 m².

W południowo-zachodnim narożniku skrzyżowania ulic: Światowida - Modlińska zlokalizowana została pętla WINNICA, która stanowić będzie zintegrowany węzeł przesiadkowy, dla różnych środków transportu. Pętla tramwajowa zaprojektowana została w poziomie terenu. Wjazd i wyjazd z pętli odbywa się z ul. Światowida tuż za skrzyżowaniem z ul. Projektowaną 1 i 2 i realizowany jest poprzez przejazdy w poziomie jezdni, przez skrzyżowanie. Pętla będzie się składać z 3 torów postojowych z platformami przystankowymi dla wysiadających oraz dodatkową platformą zbiorczą dla wsiadających zlokalizowaną w pasie dzielącym między jezdniami, na wylocie z pętli.

Pętla awaryjna „Tarchomin” ma za zadanie na czas budowy torowiska i drugiej jezdni ul. Światowida pełnić funkcję tymczasowej pętli tramwajowej, a po wybudowaniu całego odcinka torowiska i pętli WINNICA, będzie pełniła funkcję obsługi pasażerów w przypadku awarii bądź skrócenia linii oraz dla ewentualnych linii uzupełniających. Pętla pośrednia zostanie zlokalizowana przy ul. Mehoffera.

Inwestycja obejmuje (w zakresie przebudowy i budowy sieci i urządzeń energetycznych i teletechnicznych):

- budowę kubaturowych podstacji trakcyjnych wraz z instalacjami wewnętrznymi,
- budowę stacji transformatorowej kontenerowej dla zasilania obiektów zlokalizowanych na projektowanej pętli tramwajowej oraz parkingu,
- budowę przyłączy energetycznych średniego i niskiego napięcia dla zasilania projektowanych podstacji trakcyjnych oraz stacji transformatorowej,
- przebudowę i budowę sieci energetycznej w zakresie tramwajowej sieci trakcyjnej, trakcyjnych linii kablowych niskiego napięcia zasilających i powrotnych, instalacji sterowania i ogrzewania zwrotnic tramwajowych, instalacji sterowania napędami odłączników i izolatorów,
- przebudowę i budowę sieci energetycznej w zakresie linii napowietrznych i kablowych średniego i niskiego napięcia zlokalizowanych w rejonie przebudowywanego układu drogowego,

- przebudowę i budowę sieci energetycznej w zakresie oświetlenia ulicznego oraz oświetlenia pętli tramwajowych i parkingu,
- przebudowę i budowę sieci energetycznej w zakresie instalacji sygnalizacji świetlnych wraz z dostosowaniem do projektowanej geometrii skrzyżowań oraz budową zasilania tablic zmiennej treści,
- przebudowę i budowę instalacji zasilających projektowane obiekty zabudowywane na platformach przystanków tramwajowych,
- przebudowę i budowę sieci teletechnicznej w zakresie kabli doziemnych i kanalizacji kablowych wraz z kablami kolidującymi z projektowaną inwestycją,
- budowę kanalizacji koordynacji sygnalizacji świetlnych wraz z okablowaniem w zakresie systemu informacji pasażerskiej i komunikacji.

Ze względu na zagęszczenie uzbrojenia podziemnego i naziemnego, konieczna może okazać się przebudowa wszystkich kolidujących z drogą i torowiskiem sieci uzbrojenia terenu.

Projekt drogowy obejmuje ulicę Światowida od rejonu skrzyżowania z ul. Projektowaną (łąączącą Trasę Mostu Północnego z ul. Światowida) do ul. Modlińskiej (zakres inwestycji kończy się dowiązaniem do projektowanego skrzyżowania ul. Modlińskiej z ul. Światowida), oraz odcinek ul. Projektowanej od końca opracowania Trasy Mostu Północnego do skrzyżowania z ul. Światowida. W ramach realizacji inwestycji przewidziano budowę ulicy Projektowanej.

Dotychczas istnieje jedna (zachodnia) jezdnia ul. Światowida do ul. Leśnej Polanki. Od tego miejsca do skrzyżowania z ul. Modlińską, trasa ul. Światowida będzie biegła po nowej trasie. Zaprojektowano 2 jezdnie trzypasowe (odcinkowo zawężona do 2 pasów, a na skrzyżowaniach poszerzone nawet do 4 pasów) o szerokości 10,0 - 10,5 m każda, a pomiędzy jezdniami w pasie dzielącym - trasę tramwajową. Projektowana druga jezdnia prowadzona jest po wschodniej stronie jezdni istniejącej. Istniejąca pętla autobusowa NOWODWORY (dwuperonowa) usytuowana na odcinku pomiędzy ulicami Ordonówny i Strumykową koliduje z jezdnią wschodnią i ulegnie likwidacji po wybudowaniu pętli WINNICA. Projektuje się nową pętlę autobusową pomiędzy ul. Leśnej Polanki i Projektowaną 2.

Przystanki autobusowe wzdłuż ulicy zaprojektowano w zatokach, na wylotach skrzyżowań, zaś wszystkie perony tramwajowe na wlotach. Szerokość zatok przystankowych wynosi 3,0 m, a długość 40 m. Szerokość peronów przystankowych wynosi min. 3,5 m. Skosy wjazdowe i wyjazdowe zatok wynoszą odpowiednio 1:8 i 1:4. Średnia odległość między przystankami wynosi od ok. 550 m do ok. 750 m.

Na ul. Światowida zaprojektowano skrzyżowania skanalizowane z sygnalizacją świetlną, z wszystkimi relacjami skrotnymi z następującymi ulicami poprzecznymi: ul. Myśluborska,

ul. Ćmielowska, ul. Mehoffera, ul. Stefanika, ul. Ordonówny, ul. Strumykową, ul. Dziergońska - Leśnej Polanki, ul. Poetów - ul. Projektowana 2 (prowadząca do pętli WINNICA).

Na skrzyżowaniach tych przewiduje się sterowanie ruchem za pomocą sygnalizacji świetlnej. Na powyższych skrzyżowaniach, w zależności od dostępności terenu, prognozowanego natężenia ruchu na poszczególnych wlotach skrzyżowań i poszczególnych relacjach skrętnych, wydzielono dodatkowe pasy ruchu geometrycznie bądź zrealizowano je jedynie poprzez odpowiednią organizację ruchu (odpowiednie oznakowanie poziome i pionowe).

Zachowane zostaną również niektóre główne zjazdy publiczne na ul. Światowida (wyjazdy z parkingów lub osiedli bez możliwości przeniesienia ruchu na inne drogi główne).

Ulicę Światowida dowiązano do skrzyżowania z ul. Modlińską, zaprojektowanego jako skrzyżowanie z wyspą centralną o średnicy wyspy 30 m (skrzyżowanie wykonane wg odrębnego opracowania). Jezdnie ul. Modlińskiej zostały poprowadzone estakadą nad skrzyżowaniem. Zakres przedsięwzięcia zakończono ok. 130 m od skrzyżowania z ul. Modlińską.

Z uwagi na nienormatywną odległość pomiędzy skrzyżowaniami z ul. Botewa - Świętosławskiego i ul. Ćmielowską, zdecydowano się zamknąć wloty z ul. Botewa i Świętosławskiego i zakończyć je „zawrotką”, a połączenie z ul. Światowida zostanie zrealizowane za pomocą alternatywnych dróg lokalnych. Zamknięto również niektóre zjazdy ul. Światowida z uwagi na ich lokalizację i prawdopodobne kolizje i utrudnienia w płynności ruchu drogowego.

Wzdłuż ul. Światowida przewiduje się prowadzenie obustronnych chodników i ścieżek rowerowych. W rejonach skrzyżowań z sygnalizacją świetlną wyznaczone będą przejścia dla pieszych i rowerystów.

Na analizowanym terenie wybudowane są już ścieżki rowerowe w ulicach: Światowida - po zachodniej stronie jezdni do ul. Dziergońskiej, Stefanika, Ordonówny.

Odwodnienie w całości realizowane będzie za pomocą kanalizacji deszczowej. Istniejąca jezdnia odwadniana będzie tak jak dotychczas za pomocą istniejącej kanalizacji deszczowej, a druga projektowana jezdnia będzie odwadniana za pomocą projektowanych urządzeń odwodnieniowych poprzez system studzienek i przykanalików do kolektorów deszczowych projektowanych i istniejących.

Powierzchnia istniejącej jezdni wynosi ok. 40 000 m².

Powierzchnia projektowanej drugiej jezdni + odcinek dwujezdniowy (od ul. Leśnej Polanki) + ul. Projektowana wynosi ok. 58 000 m².

Powierzchnia projektowanych chodników wynosi ok. 14 000 m².

Powierzchnia projektowanych ścieżek rowerowych wynosi ok. 14 000 m².

Powierzchnia nowej pętli autobusowej wynosi ok. 400 m².

Z uwagi na funkcję i klasę ulicy ograniczona będzie jej dostępność. Obsługa obszaru i działek położonych przy ulicy powinna odbywać się od ulic układu lokalno - dojazdowego lub wewnętrznego. Dopuszcza się jedynie pojedyncze zjazdy do działek, nie mających innej możliwości dojazdu.



pp. PREZYDENTA M. ST. WARSZAWY

Arkadiusz Drewniak
Zastępca Dyrektora
Biura Ochrony Środowiska

Warszawa 29.08.2011 r.

Notatka ze spotkania poświęconego wezwaniu Prezydenta m. st. Warszawy znak: OŚ-IV-Ull-IKU/EMA-76242-16-174-09 z dnia 27 lipca 2011 r., do złożenia zweryfikowanego raportu o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na budowie linii tramwajowej na Tarchomin na odcinku od Mostu Północnego do pętli tramwajowej Winnica wraz z rozbudową ul. Światowida.

Obecni wg załączonej listy.

W dniu 25.08.2011 r. w siedzibie Zarządu Transportu Miejskiego odbyło się spotkanie pomiędzy przedstawicielami Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, Biura Ochrony Środowiska, Zarządu Transportu Miejskiego, Tramwajów Warszawskich, Spółki Metroprojekt oraz Wykonawcy dokumentacji projektowej dla budowy linii tramwajowej na Tarchomin – firmy MP-Mosty Sp. z o.o. z Krakowa.

Podczas spotkania omówiono warunki i zalecenia wynikające z wezwania Prezydenta m. st. Warszawy znak: OŚ-IV-Ull-IKU/EMA-76242-16-174-09 z dnia 27 lipca 2011 r. do złożenia zweryfikowanego raportu o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na budowie linii tramwajowej na Tarchomin oraz zakres i sposób ich uwzględnienia.

Ustalenia:

1. Firma MP-Mosty z Krakowa w porozumieniu z Firmą Metroprojekt - Wykonawcą raportu o oddziaływaniu w/w przedsięwzięcia na środowisko, przekaże do Zarządu Transportu Miejskiego w terminie do 30 sierpnia br., ofertę cenową na wykonanie zweryfikowanego raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, spełniającego wymogi wynikające z pisma Prezydenta m. st. Warszawy znak: OŚ-IV-Ull-IKU/EMA-76242-16-174-09 z dnia 27 lipca 2011 r. W raporcie poddane zostaną szczegółowej analizie 3 warianty przedsięwzięcia (wariant proponowany przez inwestora o przekroju 2 jezdniowym 3 pasowym z torowiskiem pomiędzy jezdniami na całej długości ul Światowida od ul. Projektowanej do zaprojektowanego przez biuro projektowe „BAKS” skrzyżowania ul. Modlińskiej/Światowida/Mehoffera-Bis; racjonalny wariant alternatywny z pętlą tramwajową w miejscu przewidzianym pod funkcje komunikacyjne w obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego Winnicy Północnej zatwierdzony uchwałą nr LVIII/843/02 Rady Gminy Warszawa-Białoleka z dnia 27.09.2002 r. oraz wariant najkorzystniejszy dla środowiska (np. realizacja samej linii tramwajowej lub linii tramwajowej wraz z przedłużeniem ul. Światowida bez poszerzania jej o drugą jezdnię)
2. Zarząd Transportu Miejskiego wystąpi do Biura Ochrony Środowiska z wnioskiem o wydłużenie do końca grudnia br., terminu uzupełnienia wniosku o wydanie nowej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
3. W procesie opracowywania nowej wersji raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, z Zarządem Transportu Miejskiego współdziałać będzie Spółka Tramwaje Warszawskie.

WI

WIII

WII

Na tym spotkanie zakończono.

Sporządził: Jacek Sefenta



Telefony:

Prezes	tel. 022 632 16 70
Członkowie Zarządu	tel. 022 632 15 60
	tel. 022 632 15 99
Główny Księgowy	tel. 022 632 15 43
Faks	tel. 022 632 15 57

e-mail: tramwaje.warszawskie@tw.waw.pl

Zarząd Transportu Miejskiego
ul. Żelazna 61
00-848 Warszawa

TW/TZ/075/...*327*.../2012

Warszawa dnia 27.01.2012 r.

Dotyczy: Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na budowie linii tramwajowej na Tarchomin

Tramwaje Warszawskie Spółka z o.o. w odpowiedzi na pismo znak ZTM-IPR-1-JSE-073-2-1-12 otrzymane dnia 12.01.2012 r. przesyłają w załączeniu uwagi do opracowania „Raport o oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia: „Budowa linii tramwajowej na Tarchomin wraz z układem drogowym ulic: Światowida i Projektowanej”. Raport zweryfikowany”.

Dokument ten wymaga ponownego przeanalizowania. Zwracamy się z prośbą o uwzględnienie naszych uwag i przekazanie zweryfikowanego dokumentu do Biura Ochrony Środowiska.



Członek Międzynarodowej Unii
Transportu Publicznego (UITP)



Certyfikat Systemu Zarządzania
Jakością PN-EN ISO 9001:2001



Certyfikat Międzynarodowej
Sieci Jednostek Certyfikujących
(IQ Net)



Tytuł Solidny Pracodawca
Mazowsza 2008

mgr inż. Wojciech Pęsik | *mgr Krzysztof Karos*
CZŁONEK ZARZĄDU | PREZES ZARZĄDU

Marta Gajczyk Tobjasz¹
Łukasz Oleszczuk²

Uwagi i opinia do opracowania pt.:

Raport o oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia: „Budowa linii tramwajowej na Tarchomin wraz z układem drogowym ulic: Światowida i Projektowanej”. Raport zweryfikowany.

I. Wstęp

Celem wykonania niniejszej opinii jest ocena zawartości *Raportu o oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia: „Budowa linii tramwajowej na Tarchomin wraz z układem drogowym ulic: Światowida i Projektowanej. Raport zweryfikowany* (zwanego dalej ROŚ).

II. Analiza szczegółowa

1. Informacja o metodzie przeprowadzenia oceny

Przy opiniowaniu ROŚ rozpatrywano przede wszystkim spełnienie wymogów *u.o.o.ś.*³ Zespół opierał się również na wezwaniu Prezydenta m.st. Warszawy z dn. 27.07.2011 r., sygn. OŚ-IV-UII-IKU/EMA-76242-16-174-09.

2. Wstępna ocena opracowania

Wstępne kartowanie ROŚ pozwala zauważyć, iż jego zweryfikowana wersja została rozszerzona względem opracowania pierwotnego. Jednakże cały dokument wydaje się wielu miejscach niespójny: występują powtórzenia tych samych treści, pojawiają się nieaktualne dane. Ponadto, zdaniem zespołu opiniującego, nie zostały uwzględnione wszystkie uwagi przekazane w związku z wcześniejszym wystąpieniem inwestora o opinię. Co więcej, nie przekazano pełnych wyjaśnień w zakresie żądanym przez Prezydenta m.st. Warszawy⁴.

3. Uwagi do ROŚ

Zawartość tematyczna opracowań typu ROŚ jest w pełni regulowana art. 66 *ustawy z dnia 5 września 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (Dz.U. 2008 nr 199 poz. 1227 ze zm.).

Analiza zawartości raportu z wymaganiami zawartymi w *u.o.o.ś.* została przedstawiona w tabeli nr 1.

¹ Specjalista ds. koordynacji polityki ochrony środowiska, Dział Realizacji Robót TW Sp. z o.o.

² Inspektor ds. rozwoju infrastruktury, Dział Strategii i Rozwoju TW Sp. z o.o.

³ *ustawy z dnia 5 września 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (Dz.U. 2008 nr 199 poz. 1227 ze zm.)

⁴ wezwanie Prezydenta m.st. Warszawy z dn. 27.07.2011 r., sygn. OŚ-IV-UII-IKU/EMA-76242-16-174-09

Tab. 1. Uwagi do ROŚ z odniesieniem do wymagań zawartych w art. 66 u.o.o.ś.

u.o.o.ś.	1. Opis planowanego przedsięwzięcia, a w szczególności:
Uwagi:	<i>Brak charakterystyki przedsięwzięć dla poszczególnych wariantów np. pkt 2.4.1 zawiera opis pętli Winnica tylko dla wariantu Inwestorskiego</i>
u.o.o.ś.	b) główne cechy charakterystyczne procesów produkcyjnych,
Uwagi:	<i>Bez zastrzeżeń</i>
u.o.o.ś.	c) przewidywane rodzaje i ilości zanieczyszczeń, wynikające z funkcjonowania planowanego przedsięwzięcia
Uwagi:	<i>Brak danych, art. 66 ust. 1 pkt 8) u.o.o.ś. wymaga szczegółowego opisu przewidywanych znaczących oddziaływań planowanego przedsięwzięcia na środowisko. Jednakże w tym punkcie również należy wspomnieć o emisji hałasu i drgań, zanieczyszczeniach pyłowych, powstających ściekach, zasoleniu gleb.</i>
u.o.o.ś.	2. Opis elementów przyrodniczych środowiska objętych zakresem przewidywanego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko, w tym elementów środowiska objętych ochroną na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.
Uwagi:	<i>Opis elementów przyrodniczych oraz szlaków migracyjnych zwierząt – ocena tego rozdziału zawarta jest w pkt nr 22 w tomie III.</i>
u.o.o.ś.	3. Opis istniejących w sąsiedztwie lub w bezpośrednim zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia zabytków chronionych na podstawie przepisów o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.
Uwagi:	<i>Brak pełnych danych, tematyka została poruszona w bardzo małym zakresie na str. 197, Tom II. znane zabytki to: ok. 500 m od ul. Światowida zespół budynków Warszawskiego Wyższego Seminarium Duchownego (część objęta ochroną konserwatorską) oraz zabudowania parafii pw. św. Jakuba., ok. 1 km od ul. Światowida kamienica z oficyną wpisana do rejestru zabytków. Wg informacji Spółki budynek Garbarni, o którym jest mowa na str. 197 został wyburzony pół roku temu (pkt 13 „W zakresie ochrony obiektów zabytkowych i budowlanych”. Ponadto w ww. fragmencie ROŚ użyto błędnym pojęć prawnych z zakresu ochrony dóbr kultury.</i>
u.o.o.ś.	4. Opis przewidywanych skutków dla środowiska w przypadku niepodejmowania przedsięwzięcia.
Uwagi:	<i>Bez zastrzeżeń - wskazano zagrożenia wynikające ze zwiększonego z upływem czasu natężenia ruchu samochodowego.</i>
u.o.o.ś.	5. Opis analizowanych wariantów, w tym:
	a) wariantu proponowanego przez wnioskodawcę oraz racjonalnego wariantu alternatywnego,
	b) wariantu najkorzystniejszego dla środowiska wraz z uzasadnieniem ich wyboru.
Uwagi:	<i>Przedstawiono wariant inwestorski, społeczny i środowiskowy. Wariant środowiskowy opisany został bardzo skrótowo. Odniesiono się tylko do</i>

	<p>kryterium możliwości przebiegu trasy. Należy pamiętać aby wariantowanie wynikające z art. 66 ust. 1 pkt 5) u.o.o.ś. nie miało charakteru „pozornego”⁵. Uzasadnienie wyboru poszczególnych wariantów jest niepełne. Warianty powinny spełniać przesłanki wynikające z brzmienia przepisów u.o.o.ś. Ustawa nie zabrania przeanalizowania większej liczby wariantów.</p>
u.o.o.ś.	<p>6. Określenie przewidywanego oddziaływania na środowisko analizowanych wariantów, w tym również w przypadku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej, a także możliwego transgranicznego oddziaływania na środowisko.</p>
Uwagi:	<p><i>Każdy wariant należy przeanalizować pod względem oddziaływań na środowisko.</i></p>
u.o.o.ś.	<p>7. Uzasadnienie proponowanego przez wnioskodawcę wariantu, ze wskazaniem jego oddziaływania na środowisko, w szczególności na:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) ludzi, rośliny, zwierzęta, grzyby i siedliska przyrodnicze, wodę i powietrze, b) powierzchnię ziemi, z uwzględnieniem ruchów masowych ziemi, klimat i krajobraz, c) dobra materialne, d) zabytki i krajobraz kulturowy, objęte istniejącą dokumentacją, w szczególności rejestrem lub ewidencją zabytków, e) wzajemne oddziaływanie między elementami, o których mowa w lit. a-d.
Uwagi:	<p><i>Przedstawione uzasadnienie wyboru wariantu inwestorskiego jest niepełne. Można znaleźć odniesienia do ppkt a) i b), natomiast pkt c) i d) zostały pominięte.</i></p> <p><i>W pkt 5.3.5. przedstawione mapy obrazujące prognozy emisji zanieczyszczeń są identyczne dla każdego z wariantów.</i></p> <p><i>W pkt 5.3.1 w „analizowanych wariantach inwestycji” zostały podane prognozy natężeń ruchu na ul. Światowida w szczycie porannym. Dla wariantu inwestorskiego oraz społecznego są one identyczne pomimo różnych rozwiązań technicznych powiązania z ul. Modlińską⁶. Ponadto prognozowany potok ruchu kołowego w ul. Światowida w wariantcie środowiskowym jest niższy od wariantu Inwestorskiego tylko o około 250 pojazdów, przy założeniu braku połączenia z ul. Modlińską.</i></p>
u.o.o.ś.	<p>8. Opis metod prognozowania zastosowanych przez wnioskodawcę oraz opis przewidywanych znaczących oddziaływań planowanego przedsięwzięcia na środowisko, obejmujący bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótko-, średnio- i długoterminowe, stałe i chwilowe oddziaływania na środowisko, wynikające z:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) istnienia przedsięwzięcia, b) wykorzystywania zasobów środowiska,

⁵ „Mówiąc o wariantowości przedstawionych rozwiązań, należy zwrócić uwagę również na to, aby nie miała charakteru pozornego” – za: K.Gruszecki, Komentarz do ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U.08.199.1227), LEX/el., 2009

⁶ wariant inwestorski – węzeł klasy WB „karo”, wariant społeczny – skrzyżowanie o ograniczanych relacjach „na prawe skręty”

	c) emisji
Uwagi:	<i>Brak jest informacji o oddziaływaniach skumulowanych tj. budowie TMP, budowie trasy tramwajowej Tarchomin – Żerań FSO, budowie ul. Mehoffera-bis, budowie Traktu Nadwiślańskiego.</i>
u.o.o.ś.	9. Opis przewidywanych działań mających na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, w szczególności na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru.
Uwagi:	<i>Bez zastrzeżeń - przedstawiono działania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, wiele informacji można znaleźć dodatkowo w pkt 5.</i>
u.o.o.ś.	10. Dla dróg będących przedsięwzięciami mogącymi zawsze znacząco oddziaływać na środowisko: a) określenie założeń do: <ul style="list-style-type: none"> – ratowniczych badań zidentyfikowanych zabytków znajdujących się na obszarze planowanego przedsięwzięcia, odkrywanych w trakcie robót budowlanych, – programu zabezpieczenia istniejących zabytków przed negatywnym oddziaływaniem planowanego przedsięwzięcia oraz ochrony krajobrazu kulturowego, b) analizę i ocenę możliwych zagrożeń i szkód dla zabytków chronionych na podstawie przepisów o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, w szczególności zabytków archeologicznych, w sąsiedztwie lub w bezpośrednim zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia.
Uwagi:	<i>Bez zastrzeżeń - przedstawiono analizę działań w odniesieniu do zabytków w pkt 13.</i>
u.o.o.ś.	11. Jeżeli planowane przedsięwzięcie jest związane z użyciem instalacji, porównanie proponowanej technologii z technologią spełniającą wymagania, o których mowa w art. 143 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska.
Uwagi:	<i>Brak danych, jeśli przedsięwzięcie nie obejmuje swym zakresem użycia instalacji to też należy to wskazać.</i>
u.o.o.ś.	12. Wskazanie, czy dla planowanego przedsięwzięcia jest konieczne ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska, oraz określenie granic takiego obszaru, ograniczeń w zakresie przeznaczenia terenu, wymagań technicznych dotyczących obiektów budowlanych i sposobów korzystania z nich; nie dotyczy to przedsięwzięć polegających na budowie drogi krajowej.
Uwagi:	<i>Bez zastrzeżeń - wskazano brak konieczności ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania.</i>
u.o.o.ś.	13. Przedstawienie zagadnień w formie graficznej.
Uwagi:	<i>Bez zastrzeżeń</i>
u.o.o.ś.	14. Przedstawienie zagadnień w formie kartograficznej w skali odpowiadającej przedmiotowi i szczegółowości analizowanych w

	raporcie zagadnień oraz umożliwiającej kompleksowe przedstawienie przeprowadzonych analiz oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.
Uwagi:	<i>Bez zastrzeżeń</i>
u.o.o.ś.	15. Analizę możliwych konfliktów społecznych związanych z planowany Przedsięwzięciem.
Uwagi:	<i>Przedstawiono analizę możliwych konfliktów społecznych (pkt 22 Tom III). Należy zwrócić uwagę, że zawarte w tej analizie informacje zawierają także zalecenia oraz wskazówki dla Wykonawcy ROŚ i Inwestora, a co za tym idzie powinny zostać przeanalizowane, a nie umieszczane w materiale dostępnym, w publicznym wykazie dokumentów. Jest to dokument źródłowy dla ROŚ, a nie element składowy ROŚ.</i>
u.o.o.ś.	16. Przedstawienie propozycji monitoringu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na etapie jego budowy i eksploatacji lub użytkowania, w szczególności na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru.
Uwagi:	<i>Bez zastrzeżeń - zostały wskazane obszary jakie zostaną poddane monitoringowi.</i>
u.o.o.ś.	17. Wskazanie trudności wynikających z niedostatków techniki lub luk we współczesnej wiedzy, jakie napotkano, opracowując raport.
Uwagi:	<i>Bez zastrzeżeń</i>
u.o.o.ś.	18. Streszczenie w języku niespecjalistycznym informacji zawartych w raporcie, w odniesieniu do każdego elementu raportu.
Uwagi:	<i>Streszczenie jest skrótowym powtórzeniem ROŚ. W ocenie zespołu jest on zbyt szczegółowy (liczy 66 stron) i nie jest napisany językiem niespecjalistycznym, co nie spełnia wymogów u.o.o.ś.</i>
u.o.o.ś.	19. Nazwisko osoby lub osób sporządzających raport.
Uwagi:	<i>Bez zastrzeżeń.</i>
u.o.o.ś.	20. Źródła informacji stanowiące podstawę do sporządzenia raportu.
Uwagi:	<i>Opracowany został spis akowy prawa powszechnie obowiązującego oraz normy z zakresu ochrony środowiska. Brak jest natomiast innych dokumentów, których mowa jest chociażby w tekście ROŚ np. studia wykonalności, studia i opracowania techniczne, SUiKZP.</i>
u.o.o.ś.	21. Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko powinien uwzględniać oddziaływanie przedsięwzięcia na etapach jego realizacji, eksploatacji lub użytkowania oraz likwidacji.
Uwagi:	<i>Brak odniesień do etapu likwidacji przedsięwzięcia.</i>

4. Uwagi merytoryczne, nie wynikające z u.o.o.ś.

Zdaniem zespołu, w ROŚ należy także dokonać następujących korekt:

- zaktualizować terminy wykonania inwestycji;
- uściślić informacje związane z m.p.z.p. np. powołano się na zapisy planów miejscowych, choć od 01.04.2004 r. omawiany odcinek ul. Światowida nie jest objęty jakimkolwiek planem miejscowym;

- „Wręcz odwrotnie projekt ten w znaczący sposób zwiększając atrakcyjność komunikacji zbiorowej w północnej części Warszawy będzie niezwykle korzystnie oddziaływał na środowisko naturalne” (pkt 5.1.) – to nie jest prawda, przynajmniej na etapie budowy;
- ul. Światowida jest opisywana jako ul. klasy głównej co nie jest prawdą, bo ma charakter ulicy klasy zbiorczej (m.in. pkt 2.4.1);

Tom III pkt 22: Załączony tu dokument przedstawia analizę możliwych konfliktów społecznych oraz ocenę analizy szlaków migracji drobnej fauny. Czyli pkt 18 ROŚ przedstawia analizę szlaków migracji fauny, a następnie pkt 22 ocenę tej analizy (dokument polemizuje z samym sobą). Opracowanie to zawiera również uwagi do rozwiązań technicznych zastosowanych w poszczególnych wariantach.

III. Wykaz analizowanych materiałów i dokumentów

1. Materiały wyjściowe

Materiał wyjściowy stanowiła dokumentacja wymagana w postępowaniu o wydanie Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia tj.:

- *Raport o oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia: „Budowa linii tramwajowej w Warszawie w dzielnicy Białołęka do Tarchomina na odcinku od Trasy Mostu Północnego (TMP) do pętli tramwajowej Winnica wraz z rozbudową ul. Światowida (dobudowa drugiej jezdni na odcinku ul. Projektowana - ul. Dzierżgońska oraz budowa dwóch jezdni na odcinku ul. Dzierżgońska - ul. Modlińska)”*.

2. Dodatkowe materiały studialne:

- *Studium wykonalności dla projektu pt. "Obsługa osiedla Tarchomin komunikacją tramwajową"* (FaberMaunsell dla TW Sp. z o.o.);
- *Studium przebiegu ul. Światowida na odc. od ul. Mehoffera do ul. Modlińskiej z linią tramwajową oraz pętlą tramwajową i pętlą autobusową i parkingiem typu „Parkuj i Jedź” na 250 samochodów i 50 rowerów* (BPRW dla Urzędu m.st. Warszawy);
- dokumenty planistyczne: studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, obowiązujące plany miejscowe oraz archiwalne dokumenty planistyczne.

3. Akty prawne

3.1. Akty prawa powszechnie obowiązującego:

- *Ustawa z dnia 5 września 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (Dz.U. 2008 nr 199 poz. 1227 ze zm.);
- *Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska* (Dz.U. 2001 nr 62 poz. 627 ze zm.);
- *Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody* (Dz.U. 2004 nr 92 poz. 880 ze zm.);
- *Ustawa z dnia 13 września 1996 r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach* (Dz.U. 1996 nr 132 poz. 622 ze zm.);
- *Ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami* (Dz.U. 2003 nr 162 poz. 1568 ze zm.);

- *Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. 2003 nr 80 poz. 717 ze zm.);*
- *Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz.U. 1994 nr 89 poz. 414 ze zm.)*
- *Ustawa z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych i Krajowym Funduszu Drogowym (Dz.U. 1994 Nr 127 poz. 627 ze zm.);*
- *Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. 1985 nr 14 poz. 60 ze zm.);*
- *Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 1997 nr 98 poz. 602 ze zm.);*
- *Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 1999 nr 43 poz. 430);*
- *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2002 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych (Dz.U. 2002 nr 12 poz. 116 ze zm.);*
- *Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz.U. 2000 nr 63 poz. 735 ze zm.);*
- *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. 2003 nr 177 poz. 1729 ze zm.);*
- *Rozporządzenie Ministra infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. 2003 nr 220 poz. 2181 ze zm.).*

3.2. Akty stosowania prawa:

- Decyzja Prezydenta m.st. Warszawy o środowiskowych uwarunkowaniach z dn. 08.07.2010 r., nr 580/OŚ/2010, sygn. OŚ-IV-EMA-76242-16-145-09;
- Decyzja SKO⁷ w Warszawie ws. odwołania do decyzji Prezydenta m.st. Warszawy nr 580/OŚ/2010 z dn. 15.07.2011 r., sygn. KOC/4333/Oś/11;
- Postanowienie Dyrektora RDOŚ⁸ w Warszawie ws. braku konieczności przeprowadzenia oceny wpływu na obszar Natura 2000 z dn. 31.07.2009 r., sygn. RDOŚ-WPN-II-MA-6633-446/09;
- Postanowienie Dyrektora RDOŚ w Warszawie ws. uzgodnienia realizacji przedsięwzięcia i określenia warunków z dn. 31.07.2009 r., sygn. RDOŚ-14-WOŚ-II-UW-6613-289/09;
- wezwanie Prezydenta m.st. Warszawy z dn. 27.07.2011 r., sygn. OŚ-IV-UII-IKU/EMA-76242-16-174-09
- Wyrok NSA⁹ z 18.11.2010 r., sygn. akt II OSK 602/09;
- Wyrok NSA z dn. 26.09.2002 r., sygn. akt III SA 659/01;
- Wyrok NSA z dn. 12.02.2002 r., sygn. akt III SA 1838/01;
- Wyrok WSA¹⁰ w Warszawie z dn. 25.11.2005 r., sygn. akt V SA/Wa 1068/05;

⁷ Samorządowe Kolegium Odwoławcze

⁸ Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska

⁹ Naczelny Sąd Administracyjny

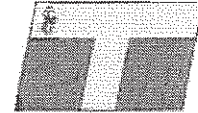
¹⁰ Wojewódzki Sąd Administracyjny

- Wyrok WSA w Warszawie z dn. 31.06.2008 r., sygn. akt IV SA/Wa 672/08.

4. Literatura dodatkowa

Przy sporządzaniu niniejszej opinii wykorzystano następujące pozycje:

- W. Jędrzejewski, S. Nowak, R. Kurek, R.W. Mysłajek, K. Stachura, B. Zawadzka; *Zwierzęta a drogi. Metody ograniczenia negatywnego wpływu dróg na populację dzikich zwierząt*; Zakład Badań Ssaków PAN; Białowieża 2006;
- F. Suppan, F.H. Voelk, V. Reiss-Enz; *Korytarze ekologiczne w Austrii [z: Ochrona łączności ekologicznej w Polsce. Materiały konferencji międzynarodowej „Wdrażanie koncepcji korytarzy ekologicznych w Polsce”]*; Białowieża, 20–22 XI 2008 r.;
- R. Kurek; *Poradnik projektowania przejść dla zwierząt i działań ograniczających śmiertelność fauny przy drogach*, Stowarzyszenie Pracownia na rzecz Wszystkich Istot;
- *Podręcznik dobrych praktyk wykonywania opracowań środowiskowych dla dróg krajowych*, EKKOM dla GDDKiA, Kraków 2008;
- A. Juchnik, P. Kupczyk, M. Górńska, M. Pchątek; *Interwencje ekologiczne w obronie ostoi Natura 2000. Praktyczny poradnik*; OTOP; Marki 2010;
- J. Engel; *Natura 2000 w ocenach oddziaływania przedsięwzięć na środowisko*; Ministerstwo Środowiska, Warszawa 2009;
- M. Kistowski, M. Pchątek; *Natura 2000 w planowaniu przestrzennym – rola korytarzy ekologicznych*; Ministerstwo Środowiska, Warszawa 2009;
- *Zeszyty metodyczne GDOŚ – nr 1; Postępowania administracyjne w sprawach określonych ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko*; GDOŚ/MRR, Warszawa 2009;
- *Orzecznictwo w systemie prawa: II Konferencja Naukowa Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego oraz Wolters Kluwer Polska, Gdańsk, 17-18 września 2007 r.*; pod red.: T. Bąkowski, K. Grajewski, J. Warylewski; Wolters Kluwer Polska; Warszawa 2008;
- *Podręcznik dla Inwestorów przedsięwzięć infrastrukturalnych*, MRR;
- *Inwestycje infrastrukturalne – komunikacja społeczna i rozwiązywanie konfliktów*, MRR; Warszawa 2008;
- *Zielone Zamówienia Publiczne. Praktyczny podręcznik dla beneficjentów Funduszy Europejskich*, MRR, Warszawa 2009.



Warszawa 23.09.2011 r.

Nasz znak:

ZTM-IPR-1-JSE-40-20-156-11

MP-Mosty Sp. z o.o.
ul. Dekerta 18
30-703 Kraków

Dot.: weryfikacji raportu o oddziaływaniu na środowisko dla „Budowy linii tramwajowej na Tarchomin”

W odpowiedzi na pismo znak: MP-MOSTY/090/P/LJ/1/11-1/1288 z dnia 30.08.2011 r. i w nawiązaniu do ustaleń z dnia 16.09.2011 r., Zarząd Transportu Miejskiego uprzejmie informuje, że z przedstawionych do akceptacji koncepcji przebiegu linii tramwajowej na Tarchomin, wybrane zostały następujące warianty.

1. Wariant inwestora - według rysunku nr 1,
2. Wariant społeczny – jedna dwukierunkowa jezdnia ul. Światowida powiązana z ul. Modlińską oraz linia tramwajowa z pętlą tramwajową w miejscu przewidzianym pod funkcje komunikacyjne w obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego Winnicy Północnej, zatwierdzony uchwałą nr LVIII/843/02 Rady Gminy Warszawa – Białoleka z dnia 27.09.2002 r.,
3. Wariant najkorzystniejszy dla środowiska – według rysunku nr 2.

Ponadto w załączeniu przekazujemy kserokopię poświadczoną za zgodność z oryginałem Decyzji Nr 928/OŚ/2008 z dnia 31.08.2009 r. ustalającej środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na modernizacji ul. Modlińskiej na odcinku od mostu nad Kanałem Żerańskim do ul. Aluzyjnej wraz z elektroniczną wersją raportu o oddziaływaniu na środowisko, celem uwzględnienia ich w zweryfikowanej wersji raportu zgodnie z wezwaniem Prezydenta m. st. Warszawy znak: OŚ-IV—UII-IKU/EMA-76242-16-174-09 z dnia 27.07.2011 r.

DYREKTOR
Pionu Inwestycji
Zarządu Transportu Miejskiego

Ryszard Główka
Ryszard Główka

DECYZJA NR 428 IOŚ/2009

Na podstawie:

- art. 104, art. 108 § 1 K.p.a.,
- art. 153 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199 poz. 1227 z późn. zm.),
- art. 46 ust. 4 pkt 2, ust 4b, art. 46a ust. 1, ust. 7 pkt 4, art. 48 ust. 1 i ust. 2 pkt 1 i pkt 1a oraz art. 56 ust. 1i ust. 2 pkt 1 – 3 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008r. Nr 25, poz. 150 z późn. zm.) w związku z art. 1 ust. 1 ustawy z dnia 15 marca 2002r. o ustroju m.st. Warszawy (Dz. U. Nr 41, poz. 361 z późn. zm.), art. 39 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2001r. Nr 142, poz. 1591 z późn. zm.),
- § 3 ust. 1 pkt 7, pkt 34, pkt 56, pkt 63, pkt 72 a rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573 z późn. zm.),

w związku z wnioskiem miasta stołecznego Warszawy z dnia 7 lutego 2008r.. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia,

**I. USTALAM ŚRODOWISKOWE UWARUNKOWANIA ZGODY NA REALIZACJĘ
PRZEDSIĘWZIĘCIA**

polegającego na rozbudowie drogi publicznej o nawierzchni utwardzonej wraz z przebudową napowietrznych linii elektroenergetycznych o napięciu znamionowym nie niższym niż 110 kV, przebudową instalacji do przesyłu pary wodnej lub ciepłej wody, przebudową rurociągu wodociągowego magistralnego do przesyłania wody, przebudową kanału zbiorczego przeznaczonego do zbierania ścieków z co najmniej dwóch kanałów bocznych, w ramach rozbudowy ul. Modlińskiej, na odcinku od Mostu Grota Roweckiego do granicy miasta - odcinek b, tj. odcinek od mostu nad Kanalem Żerańskim do ul. Aluzyjnej z wyłączeniem węzła Modlińska (skrzyżowanie ul. Modlińskiej z projektowaną Trasą Mostu Północnego), na działkach ew. nr:

- 32/2, 37/1, 36/1, 18/3, 16/1, 12/1, 8/3, 1/7, 1/6, 1/8, 32/1, 33/7, 33/8, 36/4, 18/2, 16/4, 12/2, 8/2, 37/4, 33/1, 1/9 obręb 4-04-20,

za zgodność z oryginałem

NACZELNIK WYDZIAŁU
PRZYGOŁOWANIA I WYKONANIA URZĘDOWYCH

Wanda Czubańska

- 31/1, 31/2, 36/2, 36/10, 36/4, 36/7, 35, 16/1, 16/4, 16/6, 15/1, 15/2, 14/4, 14/3, 1/7, 26/2, 26/3, 1/6, 14/6, 26/4, 26/5, 17, 37/2, 14/5, 1/1, 1/8, 34/1, 1/10, 3, 31/3, 18, 36/11 obręb 4-04-16,
- 6/1, 6/2, 5, 9/1, 1/3, 2/4, 1/4 obręb 4-04-13,
- 43/4, 43/5, 125/3, 125/1, 145, 36/3, 144, 108, 26/1, 149, 24/2, 24/1, 19/2, 13, 14/2, 9/1, 6/1, 3/1, 1/1, 9/2, 148, 126/2, 37/2, 36/3, 122/4, 29/2, 115, 143, 125/4, 36/1, 124/1 obręb 4-04-09,
- 74, 66/2, 71/2, 64/2, 64/4, 66/1, 61/2, 58/2, 57/1, 57/2, 56, 52, 51/2, 49, 71/3, 45/1, 45/2, 40/2, 71/5, 8, 71/4, 33/2, 31, 4, 2/2, 2/20, 3, 2/1, 1, 72/4, 40/1, 36, 35, 5/2, 82/2, 71/6, 51/1, 33/1, 58/1, 68/2, 5/1 obręb 4-04-04,
- 17, 3, 2, 1, 5 obręb 4-04-05,
- 48/5, 34/1, 34/2, 81, 1, 15/2, 14/1, 80, 5/1, 79, 2/2, 3/2, 4/2, 5/2, 6/2, 7/2, 8/2, 9/1, 10/1, 11/2, 14/6, 12/7, 12/8, 12/9, 15/8, 14/3, 20/3, 20/4, 25/3, 29/2, 25/4, 30/2, 35/1 obręb 4-02-34,
- 100/4, 100/3, 100/2, 1, 55/2, 53/2, 51/2, 49/2, 45/2, 41/2, 36/2, 61/1, 100/1, 32/3, 30/12, 27/2, 25/4, 25/5, 23/2, 21/1, 21/2, 18/4, 16, 6/2, 6/1, 99, 3/2, 5, 2, 8, 60/2, 63/2, 65/2, 70/4, 70/5, 79/2, 73/2, 81/2, 84/2, 87/2, 92, 93/2, 57/2, 30/9, 30/5, 30/11 obręb 4-02-31,
- 19, 17/2, 24/1, 1, 24/2, 6, 7/2, 5/3, 23, 2, 23/1, 5/5 obręb 4-02-29,
- 31/2, 28/1, 28/5, 28/6, 24/1, 24/4, 23/2, 23/4, 19/1, 19/5, 18/1, 18/7, 18/3, 18/5, 16/1, 16/6, 13/1, 13/4, 12/12, 12/4, 12/6, 12/7, 10/1, 32, 10/2, 9/1, 9/3, 8/3, 8/7, 6/1, 6/8, 5/15, 16/4, 12/29, 9/4, 8/8, 28/3 obręb 4-02-28,
- 3, 19, 29, 31, 37, 46/3, 46/4, 57/10, 57/12, 57/11, 63/2, 63/4, 63/5, 70/5 obręb 4-01-04,
- 42, 27/2, 41/1, 27/3, 27/4, 1/12 obręb 4-01-08,
- 6/1, 8, 10, 12, 14, 16, 18, 20, 5, 24, 26, 28, 25/1, 30/1, 34, 35/1, 47/84, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45/1, 46/2, 46/1, 46/3, 23, 19/4, 17/4, 15/4, 13/4, 30/2, 32/9, 1/1 obręb 4-01-09,
- 2/5, 2/6, 3/4, 4/5, 5/5, 6, 15/5, 16/5, 1, 17/18, 17/8, 18/16, 19, 22/5, 23, 25, 27/4, 28/1, 30, 31, 35/6 obręb 4-01-15,
- 1/7, 77, 78, 76/3, 81/4, 82, 88, 85, 87, 97/3, 90, 92, 94, 95, 20/1, 75 obręb 4-01-28,
- 1/1, 1/2, 5/2, 5/3, 52/1, 52/2, 52/3, 52/4, 52/5, 107, 96, 97, 98, 87/2, 7/3, 7/4, 7/5 obręb 4-03-19,

za zgodność z oryginałem

- 22/2, 23, 24/1, 25, 27/2, 155, 57, 58, 59, 60, 61, 63/3, 63/4, 64/2, 65/2, 66/2, 67/2, 69, 71, 74, 75, 76, 78/3, 79, 80/1, 80/2, 81, 95, 96, 98, 99/3, 99/5, 100/1, 100/2, 101/1, 101/2, 102/1, 102/2, 103/1, 103/2, 104/1, 104/2, 141/7, 141/8, 147/11, 147/3, 147/4, 147/5, 147/6, 147/7, 144, 147/22, 145/1, 149/2, 147/72, 141/12, 99/7, 99/8, 151/2, 150/13, 150/11, 150/10, 150/9, 150/8, 150/7, 150/12, 150/6, 150/5, 150/4, 150/3, 150/1, 77/4, 77/3, 73/2, 73/1, 159/2, 159/1, 70/2, 70/1, 156/2, 156/1, 142/3, 142/4 obręb 4-03-20,
- 19/2, 21/4, 36, 25/4, 35, 37, 40, 39/3, 42, 55, 56/3, 57/3, 62, 63/3, 68, 73, 74, 77/6, 81/2, 82, 83/3, 88 obręb 4-03-09,
- 3, 4, 6/5, 8/10, 9, 14/1, 12, 19/2, 24 obręb 4-03-10,
- 42, 44/1, 48, 52, 73, 105, 106, 107, 108, 109, 110/1, 110/2, 112, 114, 118/1, 118/2, 119/3, 121, 122, 128, 38, 53, 54, 56, 59, 119/4, 120/1, 120/2, 120/3 obręb 4-06-27,
- 1/6, 1/12, 115/5, 115/6, 115/14, 116, 2/6, 1/1, 1/4, 1/7, 1/8, 1/9, 1/10, 2/4, 115/4, 115/8, 115/9, 115/10, 115/11, 115/13, 128, 1/11, 2/5 obręb 4-06-08,
- 69/30, 69/31, 102/1, 137/2, 139, 47/2, 102/2, 23/1, 44/1, 45/1, 45/3, 46/1, 47/1, 103/1, 103/3, 104/1, 130, 129/2, 23/2, 44/2, 45/4, 137/3 obręb 4-06-33,
- 1/12, 1/13, 16/2, 48/2, 50, 64/16, 64/19, 64/20, 78, 79/2, 79/3, 79/4, 79/7, 79/8, 79/9, 79/10, 79/11, 24/7, 1/14, 18/1, 24/3, 25/3, 48/1, 79/5, 79/6 obręb 4-06-09,
- 13 obręb 4-06-13,
- 34 obręb 4-06-11,
- 6, 7, 18/2, 18/7, 18/8, 19/1, 32/2, 38, 60/2, 63/2, 66/2, 70/2, 76, 87/1, 90, 91, 92, 93/1, 93/2, 94, 95, 96, 97/2, 98, 99/5, 101/2, 10, 11, 12, 60/1, 63/1, 66/1, 70/1, 72/2, 87/2, 88, 89, 97/1, 101/3, 102/1, 102/2, 102/3 obręb 4-06-30,
- 24, 25, 28, 32/1, 32/2, 34, 42, 51, 52, 59, 63, 140, 141/1, 143/2, 145, 147, 170, 172, 174, 176, 198, 200, 202, 204, 206, 208, 211, 213, 214/1, 214/8, 216/8, 226, 236/3, 262, 263, 272, 277, 282/2, 282/4, 1, 27, 33, 41, 44, 46, 49, 50, 142/1, 142/2, 142/3, 143/1, 146, 169, 171, 173, 175, 177, 178, 179, 181, 182, 183, 184/1, 184/2, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 199, 201, 203, 205, 207, 209, 210, 212, 225, 227, 236/1, 236/2, 251, 260, 264, 273, 274, 276, 282/1, 282/3 obręb 4-06-35,
- 18/2, 19/4, 27/1, 27/2, 29/5, 33/2, 118/2, 119/11, 119/22, 122, 19/1, 19/3, 18/1, 23, 24, 25, 29/1, 31, 32/1, 32/2, 33/3, 34/1, 113/1, 114/1, 119/2, 26/1, 26/2, 34/5 obręb 4-06-32,
- 1, 2/1, 2/2, 2/3 obręb 4-06-10

w Warszawie, którego Inwestorem jest miasto stołeczne Warszawa.

Charakterystyka całego przedsięwzięcia stanowi załącznik, będący integralną częścią niniejszej decyzji. za zgodność z oryginałem

II. OKREŚLAM:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia: przedmiotowe przedsięwzięcie polega na rozbudowie drogi publicznej o nawierzchni utwardzonej wraz z przebudową napowietrznych linii elektroenergetycznych o napięciu znamionowym nie niższym niż 110 kV, przebudową instalacji do przesyłu pary wodnej lub ciepłej wody, przebudową rurociągu wodociągowego magistralnego do przesyłania wody, przebudową kanału zbiorczego przeznaczonego do zbierania ścieków z co najmniej dwóch kanałów bocznych, w ramach rozbudowy ul. Modlińskiej, na odcinku od Mostu Grota Roweckiego do granicy miasta – odcinek b, tj. odcinek od mostu nad Kanalem Żerańskim do ul. Aluzyjnej z wyłączeniem węzła Modlińska (skrzyżowanie ul. Modlińskiej z projektowaną Trasą Mostu Północnego), na ww. działkach ewidencyjnych w Dzielnicy Białołęka m.st. Warszawy.
2. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji:
 - 2.1 wykonawca robót budowlanych, na 30 dni przed rozpoczęciem działalności, powinien złożyć zgodnie z art. 24 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. o odpadach (Dz. U. z 2007r. Nr 39, poz. 251 z późn. zm.) informację o wytwarzanych odpadach oraz o sposobach gospodarowania tymi odpadami (informację uznaje się za przyjętą, jeśli organ w terminie 30 dni nie wniósł sprzeciwu, w drodze decyzji, do złożonej informacji), oraz uzyskać decyzję zatwierdzającą program gospodarki odpadami niebezpiecznymi zgodnie z art. 17 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. o odpadach (Dz. U. z 2007r. Nr 39, poz. 251) oraz zapewnić prawidłowy sposób gospodarowania wytworzonymi odpadami na etapie realizacji inwestycji zgodnie z postanowieniami ww. ustawy,
 - 2.2 zapewnić odbiór odpadów komunalnych zgodnie z ustawą z dnia 13 września 1996r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach (Dz. U. z 2005r. Nr 236, poz. 2008 z późn. zm.) oraz transport i/lub zbieranie odpadów zgodnie z ustawą o odpadach,
 - 2.3 zapewnić możliwość selektywnej zbiórki odpadów oraz ich sukcesywne wywożenie przez uprawnione firmy,
 - 2.4 roboty budowlane w zakresie związanym z realizacją przedsięwzięcia należy wykonywać w porze dnia (06:00 – 22:00). Prowadzenie ww. prac w porze nocy w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej i terenów Zakładu Opiekuńczo-Leczniczego Samodzielnego Publicznego Zakładu Opieki Zdrowotnej przy ul. Mehoffera 72/74, należy ograniczyć do niezbędnego minimum uwarunkowanego względami technologicznymi,
 - 2.5 roboty budowlane należy zorganizować w sposób minimalizujący uciążliwość hałasową i wibracyjną oraz negatywny wpływ na stan powietrza,


za zgodność z oryginałem

- 2.6 należy zastosować środki organizacyjne i techniczne w celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego przed zanieczyszczeniami ropopochodnymi pochodzącymi od pracujących maszyn i urządzeń,
- 2.7 W przypadku konieczności odwodnienia wykopów budowlanych dla potrzeb realizacji przedsięwzięcia należy:
- uzyskać pozwolenie wodnoprawne na odwodnienie wykopów budowlanych (art. 122 ust. 1 pkt 8 ustawy *Prawo wodne*). Pozwolenie wodnoprawne nie jest wymagane, jeżeli zasięg leja depresji nie wykracza poza granice terenu, którego zakład jest właścicielem,
 - ustalić warunki odprowadzania wód pochodzących z odwodnienia wykopów budowlanych z właścicielem lub administratorem odbiornika, przed przystąpieniem do robót,
 - odprowadzać wody pochodzące z odwodnienia wykopów budowlanych w sposób nie powodujący podtopień nieruchomości i szkód.
- 2.8 warunki odprowadzania wód opadowych i roztopowych do kanalizacji ogólnospławnej należy uzgodnić z administratorem urządzeń kanalizacyjnych,
- 2.9 uzyskać pozwolenie wodnoprawne na wprowadzanie wód opadowych i roztopowych do wód lub do ziemi, zgodnie z art. 122 ust. 1 pkt 1 i 3, w związku z art. 37 pkt 2 ustawy *Prawo wodne* (Dz. U. z 2005r., Nr 239 poz. 2019 z późn. zm.),
- 2.10 system kanalizacyjny dla odprowadzania wód opadowych i roztopowych (z wiaduktów, estakad i ulic) należy wyposażyć w osadniki szlamowe i separatory substancji ropopochodnych, w celu oczyszczania ww. wód z zawiesin ogólnych i substancji ropopochodnych oraz stanowiących zabezpieczenie odbiornika w sytuacjach awaryjnych,
- 2.11 wybrany wykonawca rozbudowy ul. Modlińskiej powinien dysponować sprzętem budowlanym spełniającym wymagania akustyczne określone w Rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005r. w *sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska* (Dz. U. z 2005r Nr 263 poz. 2202 ze zm.),
- 2.12 zaplecze budowy należy zlokalizować poza terenami sąsiadującymi z zabudową mieszkaniową i służby zdrowia i oświaty,
- 2.13 ograniczyć do minimum zniszczenia powierzchni biologicznie czynnej, zgodnie z art. 75 ust. 1 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001r. (Dz. U. z 2008r. Nr 25 poz. 150 z późn. zm.),
- 2.14 drzewa i krzewy adaptowane na czas realizacji inwestycji zabezpieczyć w części nadziemnej i podziemnej, zgodnie z art. 82 ust. 1 ustawy *o ochronie przyrody*.

3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska do uwzględnienia w projekcie budowlanym:

za zgodność z oryginałem

NACZELNIK WYDZIAŁU
PRZYGOTOWANIA I BUDOWY DROGOWYCH


Wanda Czupaszek

- 3.1 określić sposób zagospodarowania mas ziemnych usuwanych lub przemieszczanych w związku z realizacją inwestycji,
- 3.2 określić miejsca przeznaczone do magazynowania odpadów niebezpiecznych i innych niż niebezpieczne oraz odpadów komunalnych,
- 3.3 nasadzić zieleni izolacyjną, tam gdzie będzie to możliwe, w postaci zwartych pasów zieleni o szerokości 10-20 m z udziałem gatunków zimozielonych,
- 3.4 uwzględnić konieczność wprowadzania zabezpieczeń w postaci ekranów akustycznych, których lokalizacja została wstępnie wskazana w „Raporcie oddziaływania na środowisko inwestycji planowanej ...” opracowanym w lutym 2009r.,
- 3.5 wyznaczyć optymalne miejsca lokalizacji ekranów akustycznych w sposób gwarantujący dotrzymanie najkorzystniejszych warunków klimatu akustycznego,
- 3.6 dobrać odpowiedni rodzaj ekranów akustycznych oraz innych zabezpieczeń akustycznych,
- 3.7 zastosować optymalny z akustycznego punktu widzenia typ nawierzchni drogowej tj. z materiału generującego obniżony poziom hałasu w kontakcie z oponami pojazdów,
- 3.8 dopracować organizację ruchu w sposób gwarantujący płynną jazdę (eliminacja hamowania i ruszania z miejsca),
- 3.9 dołączyć inwentaryzację zieleni wraz z projektem gospodarki drzewostanem,
- 3.10 dołączyć projekt zagospodarowania terenu uwzględniający zieleni.

III. NAKŁADAM OBOWIĄZEK SPORZĄDZENIA ANALIZY POREALIZACYJNEJ:

w terminie 12 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania, a jej wyniki należy przedłożyć organowi ochrony środowiska, tj. Prezydentowi m.st. Warszawy w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania, obejmującej:

- pomiary kontrolne w zakresie poziomu hałasu, emisji zanieczyszczeń do powietrza, oraz ocenę skuteczności zastosowanych zabezpieczeń (m.in. ekranów akustycznych),
- porównanie ustaleń zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko i działaniami podjętymi w celu jego ograniczenia.

IV. NADAJĘ NINIEJSZEJ DECYZJI RYGOR NATYCHMIASTOWEJ WYKONALNOŚCI UZASADNIENIE

Miasto stołeczne Warszawa, w imieniu którego działa Antoni Wróblewski, pismem z dnia 7 lutego 2008r., uzupełnionym w dniach 8 kwietnia 2008r., 27 marca 2009r., 1 kwietnia 2009r., 22 maja 2009r., 21 lipca 2009r., 28 lipca 2009r. i 3 sierpnia 2009r. wystąpił za zgodność z oryginałem

Strona 6 z 14

z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi publicznej o nawierzchni utwardzonej wraz z przebudową napowietrznych linii elektroenergetycznych o napięciu znamionowym nie niższym niż 110 kV, przebudową instalacji do przesyłu pary wodnej lub ciepłej wody, przebudową rurociągu wodociągowego magistralnego do przesyłania wody, przebudowę kanału zbiorczego przeznaczonego do zbierania ścieków z co najmniej dwóch kanałów bocznych, w ramach rozbudowy ul. Modlińskiej, na odcinku od Mostu Grota Roweckiego do granicy miasta – odcinek b, tj. odcinek od mostu nad Kanałem Żerańskim do ul. Aluzyjnej z wyłączeniem węzła Modlińska (skrzyżowanie ul. Modlińskiej z projektowaną Trasą Mostu Północnego) w Dzielnicy Białołęka m.st. Warszawy.

Do pisma dołączono:

- informację o planowanym przedsięwzięciu,
- poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej z zaznaczonym przebiegiem granic terenu, którego dotyczy wniosek oraz obejmującą obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,
- pełnomocnictwo dla Antoniego Wróblewskiego, do występowania w imieniu Inwestora.

Pismem złożonym w dniu 27 marca 2009r. przedłożono pełnomocnictwo dla Jacka Wróblewskiego do występowania w imieniu Inwestora.

Przy piśmie z dnia 1 kwietnia 2009r. pełnomocnik Inwestora rozszerzył przedmiotowy wniosek o przebudowę sieci kanalizacyjnych, wodociągowych, ciepłych oraz sieci napowietrznej wysokiego napięcia.

Przedmiotowe przedsięwzięcie, z uwagi na:

- *przebudowę napowietrznych linii elektroenergetycznych o napięciu znamionowym nie niższym niż 110 kV,*
- *przebudowę instalacji do przesyłu pary wodnej lub ciepłej wody,*
- *rozbudowę drogi publicznej o nawierzchni utwardzonej,*
- *przebudowę rurociągu wodociągowego magistralnego do przesyłania wody,*
- *przebudowę kanału zbiorczego przeznaczonego do zbierania ścieków z co najmniej dwóch kanałów bocznych,*

zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 7, pkt 34, pkt 56, pkt 63, pkt 72 a rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r., w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko, zalicza się do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, o których mowa w art. 51 ust. 1 pkt 2 ustawy *Prawo ochrony środowiska*.

W związku z tym, że liczba stron postępowania administracyjnego o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przekroczyła 20, do stron innych niż wnioskodawca,

w myśl art. 46a ust. 5 ustawy *Prawo ochrony środowiska*, zastosowano art. 49 *Kpa*, zgodnie z którym strony mogą być zawiadamiane o decyzjach i innych czynnościach organu administracji publicznej przez obwieszczenie w zwyczajowo przyjęty sposób publicznego ogłaszania, tzn. przez zamieszczenie stosownych informacji na tablicach informacyjnych Biura Ochrony Środowiska i Urzędu m. st. Warszawy Dzielnicy Białołęka oraz na stronie internetowej Urzędu m. st. Warszawy.

Organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, na podstawie art. 46a ust. 7 pkt 4 ustawy *Prawo ochrony środowiska*, w związku z art. 1 ust. 1 ustawy *o ustroju m.st. Warszawy* i art. 39 ust. 1 ustawy *o samorządzie gminnym* jest Prezydent m.st. Warszawy, po uzgodnieniu z organem inspekcji sanitarnej i organem ochrony środowiska.

Prezydent m. st. Warszawy, pismem z dnia 8 kwietnia 2008r., znak: OŚ-IV-UI-JF/76242/34/3874/08 powiadomił strony o wszczęciu postępowania w przedmiotowej sprawie, informując jednocześnie o możliwości zapoznania się z dokumentami i złożenia ewentualnych uwag i wniosków. Strony nie wniosły uwag ani zastrzeżeń do przedmiotowego postępowania.

Prezydent m. st. Warszawy postanowieniem nr 150/OŚ/2008 z dnia 25 czerwca 2008r., znak: OS-IV-JFI-76242-5-3-08, nałożył na wnioskodawcę obowiązek sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko planowanego przedsięwzięcia oraz ustalił jego zakres.

Przy piśmie z dnia 24 marca 2009r. wnioskodawca złożył "Raport o oddziaływaniu na środowisko". W dniu 22 maja 2009r. pełnomocnik Inwestora przedłożył uzupełnienie do raportu o oddziaływaniu na środowisko.

W dniu 27 maja 2009r. Prezydent m. st. Warszawy, zgodnie z art. 32 ust. 1 pkt 1 ustawy *Prawo Ochrony Środowiska* podał do publicznej wiadomości informację o zamieszczeniu w publicznie dostępnym wykazie danych o wniosku m.st. Warszawy oraz wskazał miejsce i 21-dniowy termin składania uwag i wniosków.

We wskazanym terminie, w dniu 24 czerwca 2009r., Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji wniosło następujące wnioski do planowanej inwestycji:

1. rezygnację z proponowanej budowy estakad nad ulicą Kowalczyka i poszerzenia ulicy Modlińskiej w tym rejonie, w zamian za to zaproponowano wykształcenie następującego układu komunikacyjnego:
 - pozostawienie istniejącego połączenia ulicy Kowalczyka z ulicą Modlińską, wraz z wydzielonymi pasami do skrętu w prawo i włączania się do ruchu, bez możliwości przekroczenia ulicy Modlińskiej,
 - pozostawienie układu 2x3 pasy do jazdy w ciągu ulicy Modlińskiej,

za zgodność z oryginałem

NACZELNIK WYDZIAŁU
PRZYGOTOWANIA INWESTYCJI DROGOWYCH

Wanda Czubaśzek

- budowę kładki pieszo-rowerowej w rejonie skrzyżowania ulicy Kowalczyka oraz ul. Modlińskiej,
 - modernizację węzła ulicy Modlińskiej i Płochocińskiej oraz lokalnego układu komunikacyjnego tak, aby mógł on przyjąć ruch pojazdów do oraz z ulicy Kowalczyka i jej otoczenia.
2. w przypadku gdyby Inwestor nalegał na realizację połączenia obu fragmentów ulicy Kowalczyka, stowarzyszenie proponuje budowę estakady w ciągu ulicy Kowalczyka, wraz z ciągiem pieszo-rowerowym.

Przy piśmie z dnia 26 czerwca 2009r., znak: OŚ-IV-JFI-76242-5-19-08 Biuro Ochrony Środowiska zwróciło się do Stowarzyszenia Integracji Stołecznej Komunikacji z prośbą o wyjaśnienia na jakie istniejące badania ruchu powołuje się Stowarzyszenie w piśmie z dnia 24 czerwca 2009r.

W dniu 27 lipca 2009r. Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji złożyło wyjaśnienie do ww. pisma oraz uzupełnienie do wniosków złożonych do postępowania dla projektowanej inwestycji:

1. W kwestii funkcjonalno-ruchowej, stowarzyszenie podnosi, że wykonane prognozy natężenia ruchu w okolicy projektowanego węzła „Kowalczyka” nie uzasadniają budowy węzła „Kowalczyka” w proponowanym kształcie i powinny stanowić motywację do poszukiwania innych powiązań polegających na modyfikacji układu lokalnego. Proponuje się alternatywne rozwiązania polegające na:
- podłączeniu układu lokalnego do ulic Płochocińskiej i Familijnej, a następnie przeniesieniu ruchu przez węzeł „Płochocińska”,
 - podłączeniu do ul. Modlińskiej na prawe skrzyżowanie układu lokalnego w pobliżu ulic Kowalczyka i Nowo-Konwaliowej oraz wytworzeniu powiązania lokalnego pomiędzy ulicami Zarzecze i Kowalczyka,
2. W kwestii bezpieczeństwa ruchu drogowego i zgodności z § 9 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. (Dz. U. Nr 43, poz. 430 z 1999r.), stowarzyszenie wyjaśnia iż, zaprojektowana lokalizacja dwóch węzłów położonych blisko siebie, w odległości ok. 700m., wymaga uzyskania odstępstwa od zapisów ww. rozporządzenia. Zgodnie z zapisami cytowanego wyżej rozporządzenia, odległość pomiędzy skrzyżowaniami lub węzłami na drodze klasy GP na terenie zabudowy, nie powinna być mniejsza niż 1000m. Uzasadnieniem dla zmniejszenia tej odległości do nie mniej niż 600m mogą być potrzeby funkcjonalno-ruchowe, których w tym przypadku brak. Ze względu

za zgodność z oryginałem

NACZELNIK WYDZIAŁU
PRZYGOTOWANIA I WYMIARU DROGOWYCH


Wanda Czubińska

do przeplatania na krótkim odcinku torów jazdy pojazdów poruszających się z dużą prędkością, a co za tym idzie do pogorszenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

3. W kwestii nieuzasadnionych kosztów, organizacja podnosi, iż rezygnacja z budowy węzła „Kowalczyka” przyczyni się do obniżenia kosztów i podniesienia wskaźników efektywności ekonomicznej inwestycji.
4. Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji, w przypadku nalegania Inwestora lub projektanta na konieczność zapewnienia połączenia pomiędzy ulicami Kowalczyka i Nowo-Konwaliowej, proponuje budowę tunelu pod nasypem ul. Modlińskiej na przedłużeniu ul. Zarzecze, a następnie wykształcenie po stronie wschodniej jezdni lokalnej do połączenia z ul. Kowalczyka. Celem zachowania bezpieczeństwa ruchu drogowego podłączenia układów lokalnych na prawe skrzyżowania, powinno funkcjonować analogicznie do podłączenia ul. Morelowej, które uniemożliwia wjazd na estakadę nad węzłem „Płochocińska”.

Organ ustosunkował się do wniosków w następujący sposób:

1. odnośnie wniosków złożonych w dniu 24 czerwca 2009r.:

Z ustaleń jakie poczynił Organ wynika, że nie można zrezygnować z proponowanej budowy estakad nad ulicą Kowalczyka i poszerzenia ulicy Modlińskiej. W projekcie budowlanym analizę rozwiązań geometrycznych węzłów wykonano w oparciu o prognozy ruchu. Do sprawdzenia zdolności przepustowej węzła ul. Modlińskiej z ul. Kowalczyka brano pod uwagę potoki ruchu prognozowane dla 2030r. Pozostawienie w tym miejscu skrzyżowania tylko na prawe skrzyżowania, odtętnie możliwość skrętu w lewo i jazdę na wprost, które w tym miejscu mają znaczenie dla przepustowości drogi. W szczycie porannym planuje się ruch 350 pojazdów/godz., a w szczycie popołudniowym 380 pojazdów/godz. Budowa kładki dla pieszych i rowerzystów, przyjmując spadki podłużne nie przekraczające 5%, wymagałaby wywłaszczenia dodatkowego terenu. Wykonanie modernizacji węzła ul. Modlińskiej z ul. Płochocińską, polegającą na przejęciu potrzeb ruchowych z ograniczonego skrzyżowania do prawych skrzyżowań na ul. Kowalczyka, ze względu na istniejące zagospodarowanie i ograniczenia w linii rozgraniczającej ul. Modlińskiej, nie jest możliwe.

Propozycje przedstawione przez Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji nie mogą zostać poddane pełnej ocenie jak inne rozwiązania oceniane w ramach postępowania, ze względu na to, że nie zawierały analizy środowiskowej oraz danych jakie umożliwiłyby rzetelną ocenę. Brak jest zatem podstaw do zaakceptowania tych propozycji.

2. odnośnie wniosków złożonych w dniu 27 lipca 2009r.:

- ad. 1 kwestia funkcjonalno-ruchowa

za zgodność z oryginałem

NACZELNIK WYDZIAŁU
PRZYGOTOWANIA INFRASTRUKTURY DROGOWYCH


Wanda Czujaszek

Problem skrzyżowania ul. Modlińskiej z ul. Kowalczyka należy rozpatrywać łącznie ze skrzyżowaniem ul. Modlińskiej z ul. Płochocińską oraz otaczającym układem lokalnym. W rozwiązaniu należy mieć na uwadze utrzymanie dotychczasowych powiązań bez ograniczeń i objazdów ze względu na słabo rozwiniętą sieć lokalną i stosunkowo duże obciążenie wlotów na ul. Płochocińskiej. W rozwiązaniu należy również mieć na uwadze zakres opracowania i termin realizacji, który dotyczy tylko ul. Modlińskiej, a nie układu lokalnego. Ostatecznie ze względu na kwestie funkcjonalno-ruchowe wybrano do realizacji wariant z węzłem dwupoziomowym, umożliwiającym bezkolizyjny ruch dla relacji tranzytowych i kolizyjny, sterowany sygnalizacją dla relacji skrętnych i linii autobusowych.

- ad. 2 kwestia bezpieczeństwa ruchu i zgodności z rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie

Należy stwierdzić, że w ww. rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie powołanym przez stowarzyszenie tj. (Dz. U. nr 43 poz. 430 § 9 ust. 1 pkt 3), wyraźnie stwierdza się, że zmniejszenie odległości do 600m związane jest z potrzebami funkcjonalno-ruchowymi lub ukształtowaniem istniejącej sieci drogowej. Konieczność zachowania istniejących powiązań oraz ukształtowanie istniejącej sieci drogowej, jak się wydaje w pełni uzasadnia przyjęte rozwiązanie i nie wymaga wystąpienia o odstęstwo.

Obecnie skrzyżowanie ul. Modlińskiej z ul. Kowalczyka obsługuje obiekty typu hotel, usługi handlowo-biurowe oraz zespoły mieszkaniowe.

Problem zapewnienia właściwego bezpieczeństwa ruchu będzie szczegółowo opracowany w projekcie stałej organizacji ruchu. Przyjęte rozwiązanie pozwala na utrzymanie pełnego przeplatania, częściowego przeplatania lub wyłączenia tego manewru dla ruchu tranzytowego w zależności od wzrostu natężenia i zmian w strukturze kierunkowej jaka wystąpi w okresie od otwarcia trasy do roku 2030. Rozwiązania geometryczne zespołu węzłów ul. Modlińskiej z ul. Kowalczyka i ul. Płochocińską są na tyle elastyczne, że zdolność przepustowa układu jest zachowana dla pełnej prognozy ruchu do 2030 roku.

- ad. 3 kwestia nieuzasadnionych kosztów

Przy analizie kosztów należy wziąć pod uwagę trzy możliwe warianty rozwiązań tj.

- rozwiązanie wg. zatwierdzonej koncepcji,
- rozwiązanie z kładką pieszo-rowerową + tunel,
- rozwiązanie z kładką pieszo-rowerową + rozbudowa układu lokalnego umożliwiającą wykorzystanie węzła z ul. Płochocińską.

Analiza kosztów musi również uwzględniać zastosowanie takiej technologii, aby budowa była możliwa przy utrzymaniu istniejącego ruchu oraz czas realizacji. Mając na uwadze zakres robót i technologię umożliwiającą utrzymanie ruchu i czas realizacji, rozwiązanie wg. zatwierdzonej koncepcji będzie najkorzystniejsze.

za zgodność z oryginałem
NACZELNIK WYDZIAŁU
PRZYGOTOWANIA INWESTYCI DROGOWYCH


Wanda Czubińska

Budowa tunelu wraz z kładkami pieszo-rowerowymi w kosztach konstrukcji będzie zbliżona do projektowanej estakady, uwzględniając w tym konstrukcje obciążające umożliwiające utrzymanie ruchu w trakcie budowy tunelu. Kosztami dodatkowymi będą koszty związane z przebudową i zabezpieczeniem urządzeń podziemnych będących w kolizji z budową tunelu, do których należą magistrala gazowa Ø 500 w koronie nasypu, magistrala wodociągowa Ø 1600 i przewody sieci ciepłej cp 2xØ 800 leżące po wschodniej stronie przy dolnej krawędzi skarpy nasypu oraz kabłe wysokiego napięcia leżące przy zachodniej stronie dolnej krawędzi nasypu.

Podobnie budowa kładek pieszo-rowerowych wraz z budową kilkuset metrów układu lokalnego, uwzględniając w tym dodatkowy wykup terenu, wyłączenia i przebudową istniejącego uzbrojenia, będzie droższa od przyjętego rozwiązania.

Powyższa argumentacja przemawia za zasadnością przyjętych rozwiązań, w związku z tym Organ nie uwzględnił zgłoszonych przez Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji wniosków i nie przychylił się do przedstawionego przez Stowarzyszenie uzasadnienia.

Zgodnie z art. 48 ust. 2 pkt 1 oraz art. 57 ust. 1 ustawy *Prawo ochrony środowiska* Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w m.st. Warszawie postanowieniem z dnia 14 lipca 2009r. znak: ZNS-713/49/2009/EC dokonał uzgodnienia przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, nakładając warunki uwzględnione w niniejszej decyzji.

W niniejszej decyzji, na podstawie art. 56 ust. 4 pkt 2 ustawy *Prawo ochrony Środowiska*, nałożono na wnioskodawcę obowiązek przedłożenia organowi ochrony środowiska tj. Prezydentowi m.st. Warszawy, analizy porealizacyjnej określając termin na wykonanie tego obowiązku. Za wprowadzeniem takiego rozwiązania przemawia rodzaj, skala i specyfika planowanego przedsięwzięcia.

Analiza porealizacyjna pozwoli dokonać oceny przyjętych założeń projektowych, technologicznych oraz efektu w zakresie rzeczywistego oddziaływania na środowisko z założeniami zawartymi w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Prezydent m.st. Warszawy, na podstawie art. 108 § 1 Kpa nadał niniejszej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności. Inwestor pismem złożonym w dniu 24 marca 2009r. uzasadnił swoje żądanie tym, że ww. zamierzenie jest inwestycją celu publicznego, realizowaną w ważnym interesie społecznym i gospodarczym. Rozbudowa ul. Modlińskiej jest bardzo istotnym elementem modernizacji układu drogowego prawobrzeżnej Warszawy, w związku z rozpoczynającą się inwestycją budowy Mostu Północnego. Planowane przedsięwzięcie ma na celu zapewnienie odpowiedniej komunikacji tego rejonu Warszawy ze zwiększonym ruchem samochodowym pochodzącym z nowo budowanego Mostu Północnego oraz zmodernizowanej Trasy AK, w związku z właśnie kończoną inwestycją budowy łącznicy Północnej Obwodnicy Warszawy na odcinku Konotopa – Trasa AK.

Prezydent m. st. Warszawy, pismem z dnia 21 lipca 2009r., powiadomił strony o zakończeniu postępowania dowodowego w przedmiotowej sprawie, zgodnie z art. 10 § 1 Kpa, informując jednocześnie o możliwości wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszenia wniosków. Strony nie zgłosiły uwag ani wniosków do przedmiotowego postępowania oraz dokumentów zgromadzonych w sprawie.

Organem ochrony środowiska właściwym w niniejszej sprawie jest starosta, stosownie do art. 48 ust. 2 pkt 1, w związku z art. 378 ust. 1, a w m.st. Warszawie w związku z art. 3 pkt 35 ustawy *Prawo ochrony środowiska*, art. 1 ust. 1 ustawy *o ustroju m.st. Warszawy* oraz art. 39 ust. 1 ustawy *o samorządzie gminnym* Prezydent m.st. Warszawy.

Stosownie do art. 383 ust. 1 powołanej ustawy *Prawo ochrony środowiska*, wymogu uzgodnienia lub opiniowania przez organ ochrony środowiska nie stosuje się, jeżeli organ właściwy do prowadzenia postępowania w sprawie jest jednocześnie organem uzgadniającym lub opiniującym.

Teren inwestycji objęty jest fragmentami następujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego:

- osiedla „Piekietko”, zatwierdzonego Uchwałą Rady Gminy Warszawa Białoleka Nr XXXIX/517/01 z dnia 30 marca 2001r. (Dz. U. Woj. Mazowieckiego Nr 115 poz. 1530),
- osiedla Henryków-Wiśniewo, zatwierdzonego Uchwałą Rady Gminy Warszawa Białoleka Nr XXI/306/2000 z dnia 7 kwietnia 2000r. (Dz. U. Woj. Mazowieckiego Nr 57 poz. 588).

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia jest zgodna z ustaleniami ww. miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Przeprowadzone analizy i uzgodnienia wykazały możliwość realizacji przedmiotowej inwestycji zgodnie z warunkami określonymi w niniejszej decyzji oraz po spełnieniu wymogów wynikających z przepisów ustawy *Prawo ochrony środowiska*. Na podstawie przeprowadzonego postępowania administracyjnego stwierdzono, że przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne jest zgodne z wymogami wynikającymi z przepisów odrębnych. Biorąc pod uwagę rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia, jego usytuowanie oraz rodzaj i skalę możliwego oddziaływania, określono środowiskowe uwarunkowania dla przedmiotowej inwestycji.

Niniejszą decyzją ustalono również warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji, eksploatacji przedsięwzięcia i do uwzględnienia w projekcie budowlanym oraz nałożono na Inwestora obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej w terminie 12 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedłożenia jej w terminie 18 miesięcy.

za zgodność z oryginałem

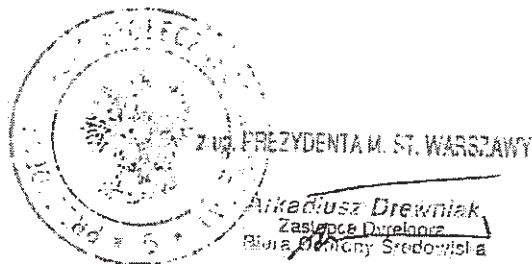
Wobec powyższego, działając w trybie art. 46a ust. 7 pkt 4 ustawy *Prawo ochrony środowiska*, w związku z wnioskiem miasta stołecznego Warszawy z dnia 7 lutego 2008 r., o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia, dysponując jednocześnie raportem o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko w zakresie zgodnym z postanowieniem Prezydenta m. st. Warszawy Nr 150/OŚ/2008 z dnia 25 czerwca 2008r., znak: OS-IV-JFI-76242-5-3-08, niniejszą decyzją określiłem środowiskowe uwarunkowania dla przedmiotowej inwestycji.

Zgodnie z art. 46 ust. 4b ustawy *Prawo ochrony środowiska*, złożenie wniosku o wydanie decyzji, o której mowa w art. 46 ust. 4 ustawy *Prawo ochrony środowiska*, powinno nastąpić nie później niż przed upływem czterech lat, od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

Rozstrzygnięcie w niniejszej sprawie nastąpiło na podstawie przepisów ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. *Prawo ochrony środowiska* (Dz. U. z 2008r. Nr 25, poz. 150, z późn. zm.). Zgodnie z art. 153 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko do spraw wszczętych, a niezakończonych przed dniem wejścia w życie ww. ustawy tj. 15 listopada 2008r., stosuje się przepisy dotychczasowe.*

Od niniejszej decyzji przysługuje stronie odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Warszawie, ul. Kielecka 44 za moim pośrednictwem w terminie 14 dni od daty doręczenia.

Na podstawie art. 7 pkt 3 ustawy z dnia 16 listopada 2006r. *o opłacie skarbowej* (Dz. U. Nr 225, poz. 1635 z późn. zm.), m.st. Warszawy jako jednostka samorządu terytorialnego, zwolniona jest z opłaty skarbowej za wydanie niniejszej decyzji.



Otrzymują:
Wg rozdzielnika.

za zgodność z oryginałem

NACZELNIK WYDZIAŁU
PRZYGOTOWANIA INWESTYCJI DROGOWYCH

Wahda Czubaśzek

OS-IV-JFI-76242-5-08

12 2008 14 14 14 14 14 14
Strona 14 z 14
tel. (022) 257-91 11, fax (022) 257 94 70

Wobec nie zaskarżenia w terminie właściwym, decyzja niniejsza jest ostateczna i podlega wykonaniu.

PODINSPEKTOR
D. Swędlo
Dorota Swędlo
2. 12. 2008.

Załącznik do decyzji Prezydenta m.st. Warszawy Nr 928 /OŚ/09 z dnia
znak: OŚ-IV-JFI-76242-5-32-08

31 08 2009

**Charakterystyka przedsięwzięcia
polegającego na rozbudowie drogi publicznej o nawierzchni utwardzonej
wraz z przebudową napowietrznych linii elektroenergetycznych o napięciu
znamionowym nie niższym niż 110 kV, przebudową instalacji do przesyłu pary wodnej
lub ciepłej wody, przebudową rurociągu wodociągowego magistralnego
do przesyłania wody, przebudowę kanału zbiorczego przeznaczonego do zbierania
ścieków z co najmniej dwóch kanałów bocznych, w ramach rozbudowy ul. Modlińskiej,
na odcinku od Mostu Grota Roweckiego do granicy miasta – odcinek b, tj. odcinek
od mostu nad Kanałem Żerańskim do ul. Aluzyjnej z wyłączeniem węzła Modlińska
(skrzyżowanie ul. Modlińskiej z projektowaną Trasą Mostu Północnego)
w Dzielnicy Białoleka m.st. Warszawy**

Planowana inwestycja polega na modernizacji ulicy Modlińskiej, na odcinku od mostu nad Kanałem Żerańskim do skrzyżowania z ulicą Aluzyjną. Droga na przedmiotowym odcinku posiada kategorię drogi krajowej nr 61 i stanowi przedłużenie trasy wylotowej w kierunku Jabłonna-Augustów.

Rozbudowa ul. Modlińskiej obejmuje rozbudowę istniejącego układu drogowego i poprawę jego parametrów technicznych. Wyznaczony korytarz przebudowy ul. Modlińskiej na całym odcinku przebiega zgodnie z istniejącym już układem drogowym, jednak ulegnie on w znacznej części dość istotnemu poszerzeniu. Powierzchnia terenu przeznaczonego pod pas drogowy wynosi 25,41 ha.

W otoczeniu zaplanowanej do modernizacji ul. Modlińskiej występują tereny zabudowy mieszkaniowej jedno- i wielorodzinnej, tereny produkcyjno-usługowe, tereny zieleni urządzonej oraz tereny wielofunkcyjne.

Istniejąca w projektowanym pasie drogowym zieleń jest zróżnicowana pod względem wieku i składu gatunkowego. Występuje ona w postaci drzew liściastych, iglastych i krzewów. Zadrzewienia tu zlokalizowane mają cechy celowych nasadzeń przyulicznych, parkowych oraz samosiewów.

Rozbudowa ul. Modlińskiej powinna spełnić wymagania dla drogi klasy „GP”, w oparciu o parametry określone w Dzienniku Ustaw Nr 43 poz. 430, przy jednoczesnym uwzględnieniu istniejącego i projektowanego zagospodarowania w otoczeniu ulicy. Przyjęty przekrój ulicy stanowią dwie jezdnie jednokierunkowe o czterech pasach ruchu (2x4).

Przyjęte do opracowania parametry techniczne dla ulicy klasy „GP” według Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków

za zgodność z oryginałem
NACZELNIK WYDZIAŁU
PRZYGOTOWANIA WSYSTACHDROGOWYCH

Wanda Czubińska

technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430):

- klasa drogi GP – główna ruchu przyspieszonego
- prędkość projektowa $V_p = 60-70$ km/h
- prędkość miarodajna $V_m = 70 - 80$ km/h
- szerokość pasa drogowego w liniach rozgraniczających 60-70 m
- szerokość pasa ruchu 3,5 m każdy, dopuszcza się 3,25 m
- szerokość pasów włączeń i wyłączeń 3,0 m
- szerokość wydzielonego pasa dla trasy tramwajowej 8,0 m
- minimalna szerokość chodników 2,0 m, ścieżki rowerowej 2,5 m, pasa zieleni 3,0 m
- pas dzielący środkowy o szerokości 3,0-6,0 m
- skrajnia pionowa drogi $h_{min} = 4,70$ m
- załamania poziome trasy, występujące na: pik 0+650, 1+850, 3+300, 5+700, 4+150, wyokrąglono lukami o $R \geq 500$ m
- kategoria obciążenia ruchem KR 6.

Przekrój jezdni ul. Modlińskiej projektuje się uwzględniając:

- szerokość jezdni jednokierunkowej cztero pasowej 13,5 – 14,0 m
- pas środkowy o szerokości 3,0 – 6,0 m
- boczne pasy rozdzielające jezdnie 2,5 m
- jezdnia serwisowa 2,0 – 3,0 m
- chodnik o szerokości 2,0 – 3,0 m
- ścieżki rowerowe o szerokości 2,5 – 3,0 m.

Przekrój konstrukcyjny jezdni będzie dostosowany do kategorii obciążenia ruchem KR 6, uwzględniający duży ruch autobusów i ciężkich samochodów ciężarowych z naczepą.

W celu uzyskania założonych parametrów drogi oraz pełnej obsługi ruchu pieszego i lokalnego wraz z zagospodarowaniem pasa drogowego, konieczne będzie przeprowadzenie następujących działań:

- budowę skrzyżowań dwupoziomowych dla skrzyżowań z ulicami Konwaliowa – Kowalczyka, Familijna – Płochocińska, Światowida – Kołacińska, Klasyków, Mehoffera, Mehoffera-bis – Światowida,
- budowę dróg serwisowych, ciągów pieszych, ścieżek rowerowych i bezkolizyjnych przejść dla pieszych między skrzyżowaniami,
- budowę przystanków autobusowych,
- budowę rezerwy terenu dla prowadzenia trasy tramwajowej od Kanału Żerańskiego do Trasy Mostu Północnego,

- przebudowę oświetlenia i sygnalizacji ulicznej,
- rozbudowę odwodnienia na całym odcinku projektowanej inwestycji,
- gospodarkę zielenią wraz z elementami ochrony środowiska, takimi jak ekrany akustyczne i separatory dla kanalizacji deszczowej,
- przebudowę urządzeń infrastruktury miejskiej kolidującej z rozbudową ulicy Modlińskiej.

W związku z przebudową ul. Modlińskiej na odcinku od Mostu Grota-Roweckiego do skrzyżowania z ulicą Aluzyjną, zachodzi konieczność przebudowy lub demontażu kolidujących z projektowaną inwestycją kabli elektroenergetycznych, a także przebudowy sieci kanalizacyjnych, wodociągowych i gazociągów. W przypadku sieci ciepłowniczych, będą wzmacniane konstrukcje osłonowe sieci ciepłych i parowych przechodzących poprzecznie przez drogę. Przebudowa ulicy Modlińskiej wymagała będzie demontażu istniejącej linii oświetleniowej.

Projektowany układ drogowy narzuca konieczność przełożenia przewodów wody pitnej, zlokalizowanej pod przewidywanymi krawężnikami.

Dotyczy to przewodów:

- \varnothing 500 - na długości 60 m + 2 komory
- \varnothing 250 - na długości ok. 230 m
- \varnothing 200 - na długości ok. 270 m
- \varnothing 150 - na długości ok. 50 m.

Główne ciągi sieci ciepłej i parowej będą biegły poza projektowanym układem drogowym lub na niewielkich odcinkach pod projektowanymi chodnikami i ścieżkami rowerowymi lub drogą serwisową. Zgodnie z ogólnymi warunkami technicznymi uzyskanymi ze SPEC, po wykonaniu ekspertyzy stanu technicznego rur przez służby techniczne SPEC-u, konstrukcje osłonowe sieci ciepłych i parowych przechodzących poprzecznie przez drogę będą wzmacniane.

Dotyczy to odcinków:

- CP 2x800 - wodne o długości 51, 60, 28, 45, 26, 88, 54 m; Σ 352 m
- CP 2x800 - parowe o długości 6, 19, 28 m; Σ 53 m
- CP 50x40 - o długości Σ 50 m.

Wody opadowe z rozbudowanej ul. Modlińskiej zbierane będą za pomocą ulicznych wpustów ściekowych, a następnie kierowane do istniejącej i projektowanej sieci kanalizacyjnej, deszczowej i ogólnospławnej, tworzącej sieć miejską wg warunków MPWiK.

Dla odcinków ulicy posiadających odwodnienie projektowana będzie przebudowa sieci kanalizacyjnej, dostosowana do nowoprojektowanego rozwiązania drogowego.

za zgodność z oryginałem
NACZELNIK WYDZIAŁU
PRZYGOTOWANIA INWESTYCJI DROGOWYCH


Włodzisław Czubiński

Dla odcinków ulicy nie posiadających odwodnienia zaprojektowana będzie sieć kanalizacji deszczowej, włączona do projektowanego kolektora (2,80 m) wg warunków MPWIK.

Na końcówkach projektowanych kanalizacji zamontowane będą osadniki, separatory, zbiorniki retencyjne podziemne oraz przepompownie.

Miejsca i wielkość zrzutów ścieków deszczowych do kanalizacji miejskich zostanie określona przez MPWIK. Rzutuje to na dobór urządzeń oczyszczających, zbiorników retencyjnych i pompowni.



PREZYDENTA M. ST. WARSZAWY

Arkadiusz Brawnisk
Zastępca Dyrektora
Biura Organizacji Środowiska

OŚ-IV-UII-JFI-76242-5-57 -08

POSTANOWIENIE NR SA IOŚ/2011

Na podstawie art. 113 § 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. *Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. z 2000r. Nr 98, poz. 1071 ze zmianami),

wyjaśniam

na żądanie Jacka Wróblewskiego, występującego w imieniu m. st. Warszawy, treść decyzji Nr 928/OŚ/2009, z dnia 31 sierpnia 2009r., ustalającej środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi publicznej o nawierzchni utwardzonej wraz z przebudową napowietrznych linii elektroenergetycznych o napięciu znamionowym nie niższym niż 110 kV, przebudową instalacji do przesyłu pary wodnej lub ciepłej wody, przebudową rurociągu wodociągowego magistralnego do przesyłania wody, przebudową kanału zbiorczego przeznaczonego do zbierania ścieków z co najmniej dwóch kanałów bocznych, w ramach rozbudowy ul. Modlińskiej, na odcinku od Mostu Grota Roweckiego do granicy miasta - odcinek b, tj. odcinek od mostu nad Kanalem Żerańskim do ul. Aluzyjnej z wyłączeniem węzła Modlińska (skrzyżowanie ul. Modlińskiej z projektowaną Trasą Mostu Północnego), dotyczącą miejsca lokalizacji przedsięwzięcia w następujący sposób:

1. miejscem realizacji przedsięwzięcia jest obszar oznaczony na poświadczonej przez właściwy organ kopii mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz załącznikach graficznych stanowiących integralną część wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia;
2. zgodnie z załączoną do wniosku o wydanie przedmiotowej decyzji, poświadczoną przez właściwy organ, kopią mapy ewidencyjnej oraz załącznikami graficznymi, planowane do realizacji przedsięwzięcie przewidywane jest m.in. na działce ew. nr 45 obręb 4-06-35, działce ew. nr 2/7 obręb 4-06-08, działce ew. nr 5/4 obręb 4-03-19 i działce ew. nr 89 obręb 4-02-34.

Uzasadnienie

Antoni Wróblewski, działający w imieniu miasta stołecznego Warszawy, pismem z dnia 7 lutego 2008r., wystąpił z wnioskiem, uzupełnionym w dniach 8 kwietnia 2008r., 27 marca 2009r., 1 kwietnia 2009r., 22 maja 2009r., 21 lipca 2009r., 28 lipca 2009r. i 3 sierpnia 2009r., o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi publicznej o nawierzchni utwardzonej wraz z przebudową napowietrznych linii elektroenergetycznych o napięciu znamionowym nie niższym niż 110 kV, przebudową instalacji do przesyłu pary wodnej lub ciepłej wody, przebudową rurociągu wodociągowego magistralnego do przesyłania wody, przebudową kanału zbiorczego przeznaczonego do zbierania ścieków z co najmniej dwóch kanałów bocznych, w ramach rozbudowy ul. Modlińskiej, na odcinku od Mostu

Grota Roweckiego do granicy miasta – odcinek b, tj. odcinek od mostu nad Kanalem Żerańskim do ul. Aluzyjnej z wyłączeniem węzła Modlińska (skrzyżowanie ul. Modlińskiej z projektowaną Trasą Mostu Północnego) w Dzielnicy Białołęka m.st. Warszawy.

Pismem złożonym w dniu 27 marca 2009r., przedłożono pełnomocnictwo dla Jacka Wróblewskiego do występowania w imieniu Inwestora.

Przy piśmie z dnia 28 lipca 2009r., Inwestor skorygował wykaz działek ewidencyjnych, na których będzie realizowane przedsięwzięcie.

Do ww. wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, zgodnie z art. 46a ust. 4 pkt 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. *Prawo ochrony środowiska* (Dz. U. z 2008r., Nr 25 poz. 150 z późn. zm.), dołączono poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie wraz z terenem działek sąsiednich. Ponadto do wniosku dołączono załączniki graficzne z naniesionymi liniami rozgraniczającymi przedsięwzięcie. Ww. mapa oraz załączniki graficzne obejmują m.in. działkę ew. nr 45 obręb 4-06-35, działkę ew. nr 2/7 obręb 4-06-08, działkę ew. nr 5/4 obręb 4-03-19 i działkę ew. nr 89 obręb 4-02-34.

Prezydent m. st. Warszawy decyzją Nr 928/OŚ/2009, z dnia 31 sierpnia 2009r., ustalił środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację ww. przedsięwzięcia, wskazując jako miejsce realizacji przedsięwzięcia działki wskazane przez Inwestora we wniosku o wydanie przedmiotowej decyzji, skorygowanym pismem z dnia 28 lipca 2009r.

Pismem z dnia 14 kwietnia 2011r., Jacek Wróblewski, działający w imieniu m. st. Warszawy, zwrócił się o wyjaśnienie, w trybie art. 113 *Kodeksu postępowania administracyjnego*, treści decyzji Nr 928/OŚ/2009, z dnia 31 sierpnia 2009r., ustalającej środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację przedsięwzięcia, dotyczącej miejsca realizacji przedsięwzięcia.

Zgodnie z art. 113 § 2 *Kodeksu postępowania administracyjnego* organ, który wydał decyzję, wyjaśnia w drodze postanowienia, na żądanie strony wątpliwości co do treści decyzji.

Przeprowadzone postępowanie wyjaśniające potwierdza, że działka ew. nr 45 obręb 4-06-35, działka ew. nr 2/7 obręb 4-06-08, działka ew. nr 5/4 obręb 4-03-19, działka ew. nr 89 obręb 4-02-34, zaznaczone na dołączonych do wniosku o wydanie decyzji ustalającej środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację przedsięwzięcia mapach ewidencyjnych znajdują się w obszarze realizacji planowanego zamierzenia, a zatem były uwzględnione w toku prowadzonego postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia.

W związku z powyższym postanowiono jak na wstępie.

Na niniejsze postanowienie przysługuje Stronie zażalenie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Warszawie, ul. Kielecka 44, za moim pośrednictwem w terminie 7 dni od daty doręczenia postanowienia.

NAZWIENIK WYDZIAŁU
REZERWACJA I REZERWACJA

Wojciech Czuchrański

Otrzymała:
Wg rozdzielnika.

OS-IV-UII-JFI-76242-5-08

INSPEKTOR
Joanna Filipek

Postanowienie Nr .. 2011/2011
stało się ostateczne
z dniem .. 11.04.2011

Strona 2 z 2

tel. (022) 25 12 12 12

MARIANI INVESTITORA

FORNITURA

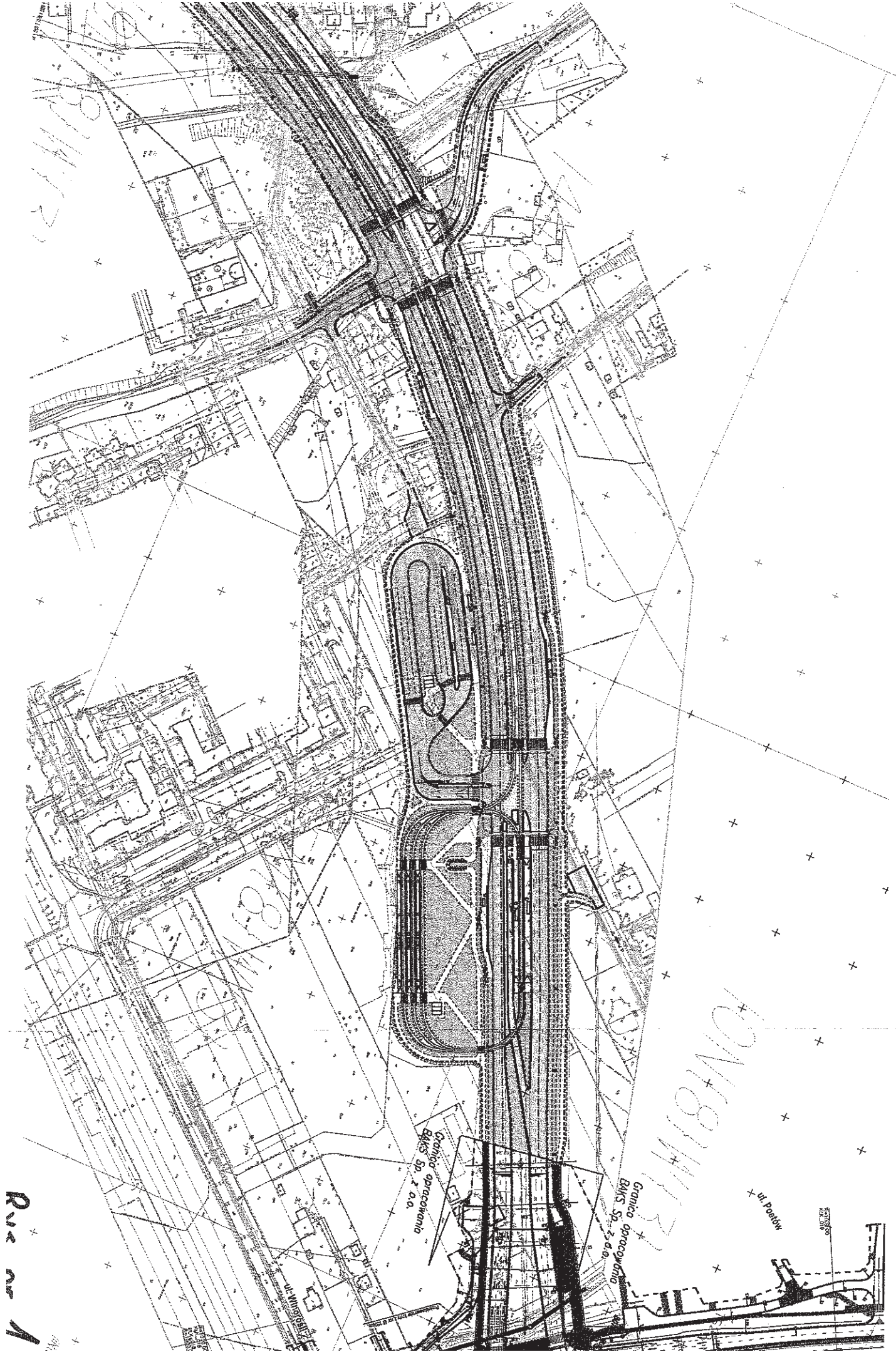
Gratuito appartamento
BACS SpA, 2 a.a.

Gratuito appartamento
BACS SpA, 2 a.a.

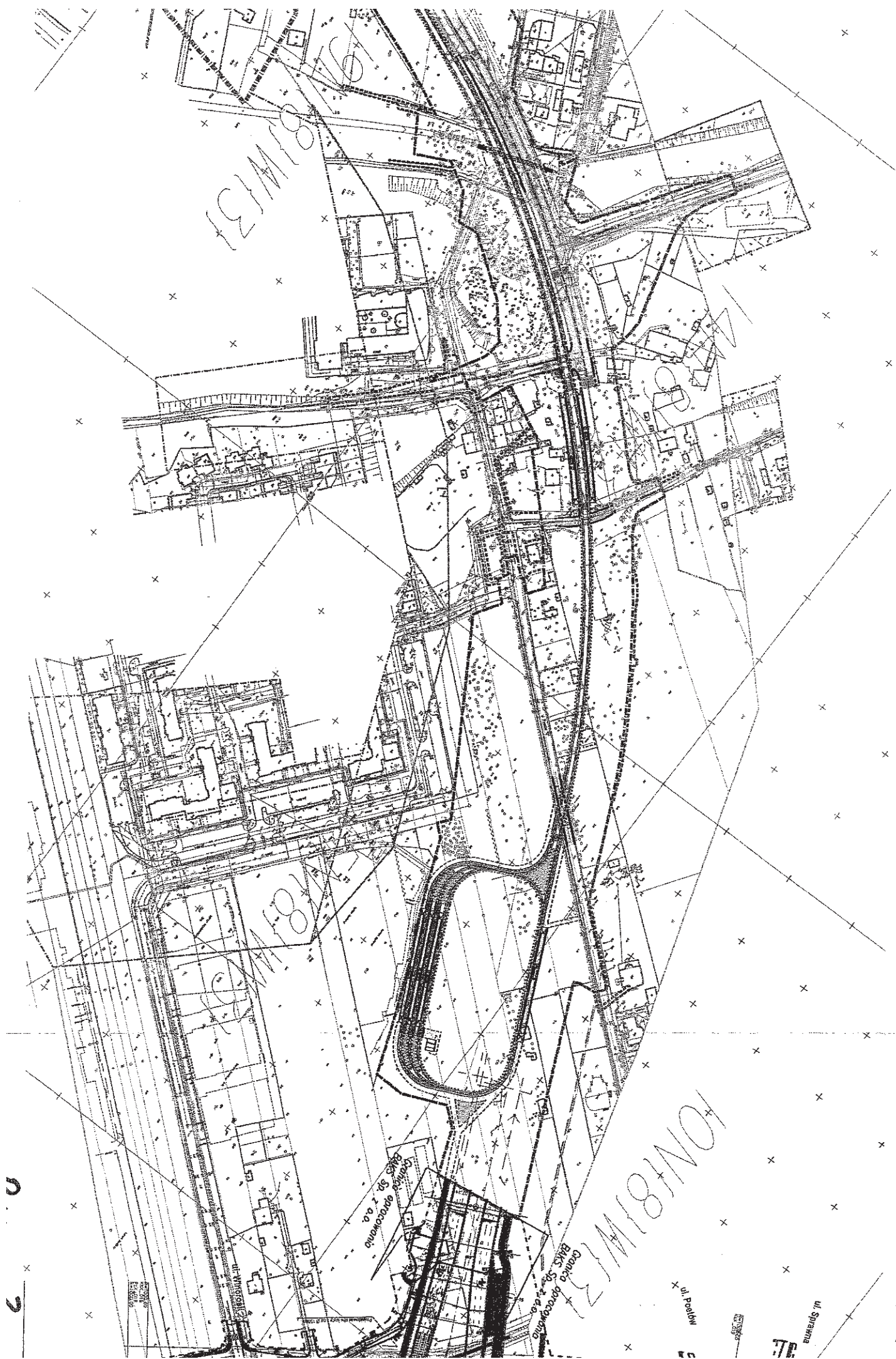
U. P. 1974

1974

Rue no 1



Вариант дорожников 1



2. 2



Zarząd
Transportu
Miejskiego

onek European Metropolitan Transport Authorities

Warszawa 11.08.2011 r.

Nasz znak:

ZTM-IPR-1-JSE-40-20-121-11

MP-Mosty Sp. z o.o.
ul. Dekerta 18
30-703 Kraków

W związku z decyzją Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Warszawie z dnia 15.07.2011 r., znak: KOC/4333/OŚ/11:

- uchylającą w całości decyzję Prezydenta m. st. Warszawy Nr 580/OŚ/2010 z dnia 8.07.2010r., znak: OŚ-IV-IKU/EMA-76242-16-145-09, ustalającą środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia polegającego na budowie linii tramwajowej na Tarchomin, na odcinku od Trasy Mostu Północnego do pętli tramwajowej Winnica wraz z rozbudową ul. Światowida, polegającą na dobudowie drugiej jezdni na odcinku od ul. Projektowanej do ul. Dzierżgońskiej oraz budowie dwóch jezdni na odcinku od ul. Dzierżgońskiej do ul. Modlińskiej w Dzielnicy Białołęka m. st. Warszawy,
 - uchylającą w całości postanowienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 6.05.2010 r., znak: RDOŚ-14-WOŚ-II-UW-6613-289/09,
 - przekazującą sprawę do ponownego rozpatrzenia przez organ pierwszej instancji,
- oraz pismem Prezydenta m. st. Warszawy znak: OŚ-IV-UII-IKU/EMA-76242-16-174-09 z dnia 27.07.2011 r. (kopia pisma w załączeniu), Zarząd Transportu Miejskiego zwraca się z prośbą o podanie kosztu i terminu wykonania zweryfikowanego raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, spełniającego warunki o których mowa w w/w piśmie Prezydenta m.st. Warszawy.

KOORDYNATOR DZIAŁALNOŚCI INWESTYCYJNEJ
Zarządu Transportu Miejskiego

[Podpis]
Warszawa, 11.08.2011 r.

Do wiadomości:

- Metroprojekt Sp. z o.o., 02-142 Warszawa, ul. Solińska 19B



PREZYDENT
MIASTA STOŁECZNEGO WARSZAWY
Plac Bankowy 3/5, 00-950 Warszawa

Data: 3.08.2011
Znak: AM-WAAB-JOC-7353-331- 71 -10

Wojewoda Mazowiecki
Pl. Bankowy 3/5
00-950 Warszawa

Zgodnie z art. 133 Kpa przesyłam:

- zażalenie Pana Kamila Laskowskiego na postanowienie nr 219/BIA/2011 o podjęciu postępowania administracyjnego, + odwołanie od decyzji
- odwołanie Pana Adama Skierkowskiego pełnomocnika Pani Natalii Mikuśkiewicz od decyzji nr 205/BIA/2011 o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej budowy linii tramwajowej wraz z układem drogowym ulic Światowida i Projektowanej cz.1.

W przedmiotowej sprawie nie znaleziono podstaw do zastosowania art. 132 Kpa. Stosownie do art. 143 Kpa, wniesienie zażalenia nie wstrzymuje wykonania postanowienia.

Odnosząc się do ponoszonych zarzutów stwierdzić należy:

- kwestia odszkodowania za wywłaszczone grunty podnoszona przez Pana Laskowskiego w jego zażaleniu będzie przedmiotem odrębnego postępowania administracyjnego, stosownie do uregulowań ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.

- stanowisko Pana Adama Skierkowskiego – radcy prawnego występującego w charakterze pełnomocnika Pani Natalii Mikuśkiewicz dotyczące wadliwej kwalifikacji inwestycji poprzez uznanie iż torowisko tramwajowe jest drogą publiczną (poparte wyrokiem WSA w Warszawie sygn. I SA/Wa 1732/07 jako ugruntowane orzecznictwo w tej kwestii) jest niezasadne z uwagi na następujące okoliczności:


W pierwszej kolejności należy podkreślić, że przytoczony wyrok dotyczy rozstrzygnięcia wydanego na podstawie art. 73 ustawy z dnia 13 października 1998 r. - Przepisy wprowadzające ustawy reformujące administrację publiczną (Dz. U. Nr 133, poz. 872 ze zm.) i dróg wybudowanych przed 1999 r., a zatem nie odnosi się do ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych. Ponadto zgodnie z ustawą o drogach publicznych przedmiotowa linia tramwajowa (w tym również pętla) stanowi jeden z elementów zamierzenia budowlanego – budowy drogi, które zostało zlokalizowane w granicach pasa drogowego, spełniającego wymagania ustawowe. Zgodnie z art. 4 ustawy o drogach publicznych, użyte pojęcia oznaczają „2) droga - budowlę wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami oraz instalacjami, stanowiącą całość techniczno-użytkową, przeznaczoną do prowadzenia ruchu drogowego, zlokalizowaną w pasie drogowym; 3) ulica - drogę na terenie zabudowy lub przeznaczonym do zabudowy zgodnie z przepisami o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, w której ciągu może być zlokalizowane torowisko tramwajowe”. Granice pasa drogowego ustalone w decyzji wyznaczone są przez obiekty budowlane i urządzenia techniczne związane z prowadzeniem, zabezpieczeniem i obsługą ruchu, w tym m.in. przez ścieżkę rowerową i chodniki stanowiące integralną część drogi. Nie jest wątpliwym, iż wbrew twierdzeniom strony, ustalona linia orzecznicza wskazuje brak podstawy do żądania uprzedniej uchwały o zaliczeniu danej drogi do kategorii dróg publicznych (por. wyrok WSA sygn. IV SA/Po 152/10 „Art. 1 ust. 1 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych należy rozumieć w ten sposób, iż ustawę stosuje się do każdego procesu inwestycyjnego dotyczącego obiektów docelowo mających uzyskać status (kwalifikację) dróg publicznych. Przyjęcie stanowiska przeciwnego, to jest ograniczenie zastosowania tej ustawy jedynie do inwestycji na drogach zaliczonych do określonej kategorii drogi, powodowałoby, że w praktyce ustawa mogłaby mieć zastosowanie tylko do remontów dróg już istniejących.”; wyrok NSA w Warszawie sygn. II OSK 91/10 „Nie można na gruncie reguł językowych wykladni wyprowadzić ze sformułowania art. 1 ust. 1 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. Nr 80, poz. 721 ze zm.) normy, której treścią jest spełnienie przed złożeniem wniosku o ustalenie lokalizacji drogi publicznej przez właściwy podmiot obowiązku dokonania kategoryzacji drogi publicznej zgodnie z art. 2 u.d.p., jako jednego z czterech rodzajów tych dróg, w sposób przewidziany w art. 7 ust. 2 u.d.p., czyli w drodze uchwały rady gminy. Przepis art. 1 ust. 1 ustawy z 2003 r. nie powołuje się na konkretne przepisy ustawy o drogach publicznych, w szczególności na jej art. 7 ust. 2 w zw. z art. 2 ust. 1. Nie wskazuje tym samym na rozumienie tego terminu w ten sposób, że obejmuje on określenie rodzaju drogi publicznej, o którym mowa w art. 2 ust. 1 ustawy o drogach publicznych poprzez przewidzianą w art. 7 ust. 2 u.d.p. uchwałę rady gminy”).

Zal. akta sprawy
(wg wykazu)

Otrzymują:
strony postępowania
wg. rozdzielnika w aktach sprawy.

Do wiadomości:

1. Wydział Architektury i Budownictwa w Dzielnicy Białoleka
2. Powiatowy Inspektor Nadzoru Budowlanego
ul. Bagateli 14
00-585 Warszawa

Z up. PREZYDENTA M. ST. WARSZAWY

Agnieszka Kowalczyk
Naczelnik Wydziału
Administracji Architektury i Planowania Przestrzennego
Biura Architektury i Planowania Przestrzennego

**PREZYDENT
MIASTA STOLECZNEGO WARSZAWY
-207-**

OS-IV-UII-IKU/EMA-76242-16-14-09

IPR

IPR
2011-07-28
Ryszard Górecki

IPR
2011-07-28
Leszek Rurta

DYREKTOR
Zarząd Transportu Miejskiego
Leszek Rurta

Warszawa, dnia 27 LIP. 2011

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJ		Zarząd Transportu Miejskiego 28-c
L.dz.....		 ZTM-KG-K/11258/11 ZTM-KG-K/11258/11 2011-07-28 G ZTM-IPR-1-TWJ-40-104-6-11
data	2011-07-28	
L.dz.....	Data.....	
L.dz.....	Data.....	
Znak sprawy.....		

Józef Dawidowski
adres do korespondencji:
Biuro Projektów
METROPROJEKT Sp. z o.o.
ul. Solińska 19 B
02-142 Warszawa

W nawiązaniu do wniosku z dnia 19.05.2009r., w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie linii tramwajowej na Tarchomin, na odcinku od Mostu Północnego do pętli tramwajowej Winnica, wraz z rozbudową ul. Światowida, polegającą na dobudowie drugiej jezdni na odcinku od ul. Projektowanej do ul. Dzierżgońskiej oraz budowie dwóch jezdni na odcinku od ul. Dzierżgońskiej do ul. Modlińskiej, w Dzielnicy Białołęka m.st. Warszawy, w związku z decyzją Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Warszawie z dnia 15.07.2011 r., znak: KOC/4333/Oś/11:

- uchylającą w całości decyzję Prezydenta m.st. Warszawy Nr 580/OŚ/2010 z dnia 8.07.2010r., znak: OŚ-IV-IKU/EMA-76242-16-145-09, ustalającą środowiskowe uwarunkowania realizacji ww. przedsięwzięcia,
- uchylającą w całości postanowienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 6.05.2010 r., znak: RDOŚ-14-WOOS-II-UW-6613-289/09,
- przekazującą sprawę do ponownego rozpatrzenia przez organ pierwszej instancji,

wzywam w trybie art. 50 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. z 2000r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.), do złożenia wyjaśnień w zakresie:

- opisu analizowanych wariantów, w tym racjonalnego wariantu alternatywnego (z pętlą tramwajową w miejscu przewidzianym pod funkcje komunikacyjne w obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego Winnicy Północnej, zatwierdzonego uchwałą nr LVIII/843/02 Rady Gminy Warszawa - Białołęka z dnia 27.09.2002 r.) oraz wariantu najkorzystniejszego dla środowiska (np. realizacja samej linii tramwajowej lub wariantu polegającego na realizacji linii

1

tramwajowej wraz z przedłużeniem ul. Światowida, bez jej poszerzenia o drugą jezdnię) wraz z uzasadnieniem ich wyboru,

2

- pełnej oceny wpływu planowanego przedsięwzięcia na poszczególne elementy środowiska (raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko uwzględnił jedynie wpływ samej linii tramwajowej z wyłączeniem wpływu dwujezdniowej drogi),
- uzasadnienia proponowanego przez Inwestora wariantu, ze wskazaniem jego oddziaływania na środowisko,
- rozważenia przesunięcia przystanku autobusowego planowanego w rejonie ul. Światowida i ul. Dzierżgońskiej o ok. 80 m na południe,
- opisu elementów przyrodniczych środowiska objętych zakresem przewidywanego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko, w tym elementów środowiska objętych ochroną na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2009 r. Nr 151, poz. 1220 ze zm.) - przedstawienia inwentaryzacji elementów środowiskowych,
- wskazania miejsc planowanych nasadzeń zastępczych,
- przeanalizowania możliwości utworzenia wokół Kanału Winnickiego terenu zieleni naturalnej,
- przedstawienia szlaków migracji zwierząt ze zróżnicowaniem na grupy,
- przedstawienia propozycji rozwiązań mających na celu zachowanie szlaków migracji zwierząt (w tym migracji drobnej fauny np. jeże, kręty, zające) i powiązań przyrodniczych danego terenu ze szczególnym uwzględnieniem powiązań ekologicznych pomiędzy obszarem Natura 2000 Dolina Środkowej Wisły PLB 140004 i projektowanym z Dyrektywy Siedliskowej obszarem Natura 2000 Kampinoska Dolina Wisły, a Laskiem Henrykowskim, Laskiem na Nowodworach i Kępą Tarchomińską oraz korytarzy migracji zwierzyny drobnej i średniej pomiędzy ww. terenami oraz pomiędzy Wisłą, a terenami leśnymi Henrykowa i Dąbrówki Szlacheckiej,
- opisu metod prognozowania zastosowanych przez wnioskodawcę oraz opisu przewidywanych znaczących oddziaływań planowanego przedsięwzięcia na środowisko, obejmujący bezpośrednio, pośrednio, wtórne, skumulowane, krótko-, średnio- i długoterminowe, stałe i chwilowe oddziaływania na środowisko, wynikające z istnienia przedsięwzięcia, wykorzystywania zasobów środowiska, emisji (w szczególności powiązanie planowanego przedsięwzięcia z budową ul. Modlińskiej, budową ul. Mehoffera Bis i Mostu Północnego),

?

- streszczenia w języku niespecjalistycznym, zweryfikowanego po uzupełnieniu raportu o ww. elementy.

Ponadto informuję, że z decyzji Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Warszawie z dnia 15.07.2011 r., znak: KOC/4333/Oś/11, wynika, że „raport o oddziaływaniu na środowisko modernizacji i rozbudowy ul. Modlińskiej, do której włączona zostanie planowana ul. Światowida powinien zostać włączony do materiału dowodowego w niniejszej sprawie i uwzględniony w raporcie oddziaływania na środowisko planowanej inwestycji”.

Ww. wyjaśnienia należy złożyć w formie zweryfikowanego raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, spełniającego wymogi art. 66 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227, z późn. zm.), w trzech egzemplarzach, wraz z jego zapisem w formie elektronicznej, na informatycznym nośniku danych w siedzibie Biura Ochrony Środowiska Urzędu m.st. Warszawy, Plac Starynkiewicza 7/9, w terminie 30 dni, od daty doręczenia niniejszego pisma.

W przypadku nieuzupełnienia wniosku w terminie 30 dni, od daty doręczenia niniejszego pisma, sprawa zostanie rozpatrzona w oparciu o posiadane materiały. Brak uzupełnienia może stanowić przesłankę do odmowy wydania decyzji środowiskowej.

Z up. PREZYDENTA M. ST. WARSZAWY

Jacek Lalo
Naczelnik
Wydziału Uzgodnień Inwestycyjnych
i Ochrony Powietrza
Biura Ochrony Środowiska

Otrzymują:
Wg rozdzielnika.

Do wiadomości:
Zarząd Transportu Miejskiego m.st. Warszawy
ul. Żelazna 61
00-848 Warszawa.

Sprawę prowadzi: Elżbieta Malessa, tel. 257 93 96
Biuro Ochrony Środowiska
Wydział Uzgodnień Inwestycyjnych i Ochrony Powietrza
Pl. Starynkiewicza 7/9, 02-015 Warszawa.

„Raport...” powinien być wykonany i zredagowany wg art. 66 ust. 1 Ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2008 nr 199 poz. 1227).

1. Opis planowanego przedsięwzięcia, a w szczególności:

a) charakterystykę całego przedsięwzięcia i warunki użytkowania terenu w fazie budowy i eksploatacji lub użytkowania,

pkt 2.1 i 2.2 z Raportu można przedstawić jako charakterystykę... oraz pkt. 2.3. jako warunki użytkowania..., ponadto powinien się tu znaleźć pkt 3.1 Brakuje również charakterystyki przedsięwzięć dla poszczególnych wariantów (z opisem rozwiązań technologicznych i lokalizacyjnych)

b) główne cechy charakterystyczne procesów produkcyjnych,

pkt 2.4. oraz aktualizacja wg. projektu

c) przewidywane rodzaje i ilości zanieczyszczeń, wynikające z funkcjonowania planowanego przedsięwzięcia

Brak danych, pkt 8 art. wymaga szczegółowego opisu przewidywanych znaczących oddziaływań planowanego przedsięwzięcia na środowisko..., jednakże należy tu wspomnieć o emisji hałasu i drgań, zanieczyszczeniach pyłowych, powstających ściekach, zasoleniu gleb.

2. Opis elementów przyrodniczych środowiska objętych zakresem przewidywanego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko, w tym elementów środowiska objętych ochroną na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

Brak charakterystyki fauny, szczególnie dla terenu Wydmy Nowodworskiej – jeśli w dalszej części mowa jest o kolizjach ze szlakami migracyjnymi zwierząt to należy wskazać jakie zwierzęta migrują, gdzie są ich szlaki (forma graficzna), zaproponować korytarze ekologiczne.

Opis Kanału Winnickiego jest bardzo ogólny - czy budowa nie wpłynie na obniżenie zwierciadła wody w przylegającym stawie? W jaki sposób zostanie rozwiązana migracja płazów jeśli nawet nie ma danych jakie płazy tam występują i jakie są zagrożenia?

Charakterystyka warunków glebowych, wodnych, geologicznych, istniejącym hałasie akustycznym, czy istniejącej faunie lub grzybach przedstawiona jest tylko dla Wydmy Nowodworskiej, a nie dla całego przedsięwzięcia. Jako metodę inwentaryzacji przyrodniczej wskazano metodę siedliskową, może można skorzystać z innych rozwiązań.

3. Opis istniejących w sąsiedztwie lub w bezpośrednim zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia zabytków chronionych na podstawie przepisów o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.

Brak danych, znane zabytki to: budynek Garbarni "Dąbrówka", ok. 500 m od ul. Światowida zespół budynków Warszawskiego Wyższego Seminarium Duchownego (część objęta ochroną konserwatorską) oraz zabudowania parafii pw. św. Jakuba., ok. 1 km od ul. Światowida kamienica z oficyną wpisana do rejestru zabytków.

4. Opis przewidywanych skutków dla środowiska w przypadku niepodejmowania przedsięwzięcia.

Brak danych, pojedyncze informacje w treści opisywanych wariantów.

5. Opis analizowanych wariantów, w tym:

a) wariantu proponowanego przez wnioskodawcę oraz racjonalnego wariantu alternatywnego,

b) wariantu najkorzystniejszego dla środowiska

wraz z uzasadnieniem ich wyboru.

Należy przedstawić co najmniej trzy przedsięwzięcia.

Brak wariantu środowiskowego.

Przedsięwzięcie powinno być analizowane jako całość, bez dzielenia na konfliktogenne i zgodne w odniesieniu do przebiegu trasy. Ponadto na przedsięwzięcie składa się zarówno budowa torowiska jak i rozbudowa ul. Światowida, a wariantować należy przedsięwzięcie a nie jego osobne elementy. Fakt, że rozbudowa ul. Światowida jest już w planach zagospodarowania przestrzennego nie zwalnia z obowiązku wariantowania np. w ujęciu technologicznym. Dla ul. Światowida powinny zostać podane podstawowe parametry techniczne drogi publicznej (m. in. prędkość projektowa, przekrój poprzeczny, wyposażenie w urządzenia do obsługi ruchu pieszego i rowerowego, liczba pasów ruchu)

Przykładem braku wariantowania jest opis rozwiązań pętli Winnica.

Wariantowanie ma wykazać, że wybór inwestora jest najlepszy pod względem społecznym, ekonomicznym, środowiskowym, technologicznym. Dlatego każdy wariant powinien być szeroko opisany i uzasadniony, w jakim zakresie mógł uwzględniony, np.

- w wariancie społecznym wykazać ile osób postuluje za zmianami w przebiegu trasy, i jaki stanowią oni procent osób bezpośrednio zainteresowanych lub

- w wariancie środowiskowym można wskazać zalety budowy samego torowiska i torowiska z rozbudowaną ul. Światowida, odnieść się do zastosowanej technologii, wyboru przebiegu trasy lub

- w wariancie możliwości przebiegu trasy wskazać rozwiązania korzystniejsze dla środowiska akcentując wybór wariantu inwestorskiego lub

- w wariancie technologicznym odwołać się do aspektów ekonomicznych i rozwiązań środowiskowych akcentując wybór wariantu inwestorskiego lub

- w wariancie „0” uzasadnić straty jakie poniesie społeczeństwo w przypadku nie podejmowania inwestycji

W tym punkcie opisujemy możliwe warianty wraz z uzasadnieniem dla każdego z nich.

6. Określenie przewidywanego oddziaływania na środowisko analizowanych wariantów, w tym również w przypadku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej, a także możliwego transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Każdy wariant należy przeanalizować pod względem oddziaływań na środowisko, należy pamiętać że ludzie to też środowisko.

7. Uzasadnienie proponowanego przez wnioskodawcę wariantu, ze wskazaniem jego oddziaływania na środowisko, w szczególności na:

a) ludzi, rośliny, zwierzęta, grzyby i siedliska przyrodnicze, wodę i powietrze,

b) powierzchnię ziemi, z uwzględnieniem ruchów masowych ziemi, klimat i krajobraz,

c) dobra materialne,

d) zabytki i krajobraz kulturowy, objęte istniejącą dokumentacją, w szczególności rejestrem lub ewidencją zabytków,

e) wzajemne oddziaływanie między elementami, o których mowa w lit. Ad.

Wybór wariantu inwestorskiego ma pokazać, że uwzględnia on najlepsze możliwe połączenie aspektów środowiskowych, społecznych, technologicznych i ekonomicznych. Należy udowodnić, że każdy inny wariant jest niekorzystny np. pod względem ekonomicznym lub społecznym (interes społeczny to także sam fakt wybudowania torowiska). Ponadto wybór lokalizacji pętli uzasadniono sugestiami Urzędu Dzielnicy, bez odwołania się do kwestii ekonomicznych, lokalizacyjnych czy środowiskowych.

Uzasadnienie powinno się odnieść do wszystkich elementów lit a-e.

8. Opis metod prognozowania zastosowanych przez wnioskodawcę oraz opis przewidywanych znaczących oddziaływań planowanego przedsięwzięcia na środowisko, obejmujący bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótko-, średnio- i długoterminowe, stałe i chwilowe oddziaływania na środowisko, wynikające z:

- a) istnienia przedsięwzięcia,
- b) wykorzystywania zasobów środowiska,
- c) emisji

W Raporcie w pkt 5 zawarty jest wiele informacji dotyczących emisji, jednakże niewiele o samym oddziaływaniu istniejącego przedsięwzięcia lub wykorzystania zasobów środowiska.

Brak jest informacji o oddziaływaniach skumulowanych tj. rozbudowie ul. Modlińskiej, budowie TMP, budowie trasy tramwajowej Tarchomin – Żerań FSO, budowie ul. Mehofferabisa, budowie Traktu Nadwiślańskiego.

9. Opis przewidywanych działań mających na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, w szczególności na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru.

Opis zawarty w Raporcie jest niepełny, natomiast w wielu miejscach można znaleźć informacje planowanych działań (pkt 5, 6 oraz częściowo podsumowanie), brak informacji o:

- szlakach migracyjnych (korytarzach ekologicznych) dla zwierząt,
- działaniach podjętych w trakcie trwania budowy dotyczących gospodarki odpadami (właściwe gromadzenie),

10. Dla dróg będących przedsięwzięciami mogącymi zawsze znacząco oddziaływać na środowisko:

a) określenie założeń do:

- ratowniczych badań zidentyfikowanych zabytków znajdujących się na obszarze planowanego przedsięwzięcia, odkrywanych w trakcie robót budowlanych,
- programu zabezpieczenia istniejących zabytków przed negatywnym oddziaływaniem planowanego przedsięwzięcia oraz ochrony krajobrazu kulturowego,

b) analizę i ocenę możliwych zagrożeń i szkód dla zabytków chronionych na podstawie przepisów o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, w szczególności zabytków archeologicznych, w sąsiedztwie lub w bezpośrednim zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia.

Śladowe dane w ‘Streszczeniu’ i ‘Podsumowaniu’ wymagające uzupełnienia.

11. Jeżeli planowane przedsięwzięcie jest związane z użyciem instalacji, porównanie proponowanej technologii z technologią spełniającą wymagania, o których mowa w art. 143 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska.

Brak danych, jeśli przedsięwzięcie nie obejmuje swym zakresem użycia instalacji to też należy to wskazać.

12. Wskazanie, czy dla planowanego przedsięwzięcia jest konieczne ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska, oraz określenie granic takiego obszaru, ograniczeń w zakresie przeznaczenia terenu, wymagań technicznych dotyczących obiektów budowlanych i sposobów korzystania z nich; nie dotyczy to przedsięwzięć polegających na budowie drogi krajowej.

Brak danych.

13. Przedstawienie zagadnień w formie graficznej.

Rysunki załączone do ROŚ w skali 1:1000 w legendzie posiadają błędne oznaczenie dotyczące granic przedsięwzięcia wg m.p.z.p., ponadto gdy Raport będzie uzupełniany o projekt nasadzeń lub opisywane warianty to należy to załączyć również ich formy graficzne.

14. Przedstawienie zagadnień w formie kartograficznej w skali odpowiadającej przedmiotowi i szczegółowości analizowanych w raporcie zagadnień oraz umożliwiającej kompleksowe przedstawienie przeprowadzonych analiz oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Bez zastrzeżeń

15. Analizę możliwych konfliktów społecznych związanych z planowanym Przedsięwzięciem. *Brak właściwej analizy konfliktów społecznych, wskazano jedynie kto był zgłaszającym uwagi (bez ich przytoczenia) oraz przedstawiono jeden przykład analizy zgłoszonej uwagi. W tym punkcie należy nie tylko odnieść się do poszczególnych uwag zgłoszonych w trakcie opiniowania Raportu ale także opisać „możliwe konflikty”. Brak konsultacji społecznych.*

16. Przedstawienie propozycji monitoringu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na etapie jego budowy i eksploatacji lub użytkowania, w szczególności na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru.

Propozycja monitoringu to nie tylko wskazanie obszarów jakie zostaną nim objęte, ale także sposobów w jaki to należy wykonać.

Ponadto monitoringiem na etapie budowy oraz eksploatacji należy objąć:

- drobne zwierzęta (m. in. wykonać ocenę wytyczonych szlaków migracyjnych czy skuteczności przepustu zapewniającego migrację płazów),
- wskazać że monitoring zieleni to zarówno zabezpieczenie drzew w trakcie budowy (z uwzględnieniem bryły korzeniowej) jak i opieka nad nasadzeniami,
- wody powierzchniowe – staw przylegający do Kanalu Winnickiego,

17. Wskazanie trudności wynikających z niedostatków techniki lub luk we współczesnej wiedzy, jakie napotkano, opracowując raport.

W chwili obecnej projekt jest na ukończeniu jest, więc wiele informacji w Raporcie można uściślić, ponadto wybór metod badawczych powinien być uzasadniony i jednoznaczny, dopasowany do analizowania danych w opisywanym przedsięwzięciu.

18. Streszczenie w języku niespecjalistycznym informacji zawartych w raporcie, w odniesieniu do każdego elementu raportu.

W streszczeniu nie mogą pojawiać się odniesienia „patrz pkt 11”. Brak jest odniesień do wielu elementów Raportu m. in. drgań, oddziaływań transgenicznych, lub wskazane są tematy nie ujęte w Raporcie np. oddziaływanie przedsięwzięcia na zabytki. Podsumowanie „Streszczenia” powtarza uzadnienie wyboru wariantu inwestorskiego.

19. Nazwisko osoby lub osób sporządzających raport.

Bez zastrzeżeń.

20. Źródła informacji stanowiące podstawę do sporządzenia raportu.

Należy sprecyzować akty prawne polskie i UE, badania naukowe, atlasy itp.

21. Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko powinien uwzględniać oddziaływanie przedsięwzięcia na etapach jego realizacji, eksploatacji lub użytkowania oraz likwidacji.

Brak odniesień do etapu likwidacji przedsięwzięcia.

W Raporcie należy także:

- uszczegółwić dane w Tabelcy 11, a dokładnie „sposób zagospodarowania odpadów”. Jako sposób wskazano „należy podpisać umowę na odbiór przez firmę zbierającą odpady komunalne...”. Powstałe odpady w trakcie budowy np. odpady betonu, kable, materiały izolacyjne, materiały konstrukcyjne zawierające gips nie są odpadami komunalnymi i jako takie nie mogą zostać odebrane przez ww. firmę (odpady komunalne - rozumie się przez to odpady powstające w gospodarstwach domowych, a także odpady niezawierające odpadów niebezpiecznych pochodzące od innych wytwórców odpadów, które ze względu na swój charakter lub skład są podobne do odpadów powstających w gospodarstwach domowych),
- zaktualizować terminy wykonania inwestycji,
- wprowadzić dane, które pojawiają się w projekcie budowlanym np. o stopniu naruszenia Wydmy Nowodworskiej czy ilości powstających odpadów,
- uwzględnić zaktualizowana dokumentacja „Inwentaryzacja terenów zielonych”, czy ten dokument nie powinien być załącznikiem do Raportu?
- przedstawić projekt nasadzeń,
- uściślić informacje związane z m.p.z.p. np. powołano się na zapisy planów miejscowych, choć od 01.04.2004 r. omawiany odcinek ul. Światowida nie jest objęty jakimkolwiek planem miejscowym.
- przedstawiona na str. 105 roczna róża wiatrów ze stacji meteorologicznej Warszawa-Okęcie pochodzi z lat 1966-1995. Za istotny brak należy uznać informacji, czy nie były dostępne dane do roku 2010,
- zadbać o spójność podawanych informacji np. że korytarz ul. Światowida jest zgodny z zapisami tych aktów prawa miejscowego, pomimo, iż już dwie strony dalej (str. 56) zamieszczono rysunek m.p.z.p. Winnicy Północnej obrazujący odmienny stan rzeczy.
- zadbać o unikanie takich sformułowań jak: „Jednak stosowanie ekranów akustycznych jako ochrony przed hałasem dla osiedli mieszkaniowych wielorodzinnych jest w rozpatrywanym przypadku nieracjonalne” (str 10.),
- poprawić liczne literówki, błędy stylistyczne, powtórzenia (np. str. 53),

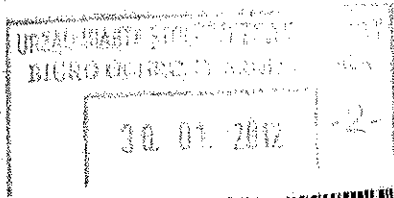
Zakres robót obejmuje również budowę podstacji trakcyjnej, informacja ta pojawia się tylko w zakresie robót związanych z budowa torowiska i nie jest w żaden sposób analizowana w Raporcie np. pod kątem promieniowania elektromagnetycznego.



GENERALNA DYREKCJA OCHRONY ŚRODOWISKA

Departament Ocen Oddziaływania na Środowisko

DOOŚdk.4200.55.2011.PD-1



*p. K.S. Wieteska
prosy o badanie
dla Pracowni
Wycieków IV*

Warszawa, dn. 24

Nr 4 J. Kolo

PRZYJĘCIE WYKONANIA	INWYKONACJA
data odbioru	akceptacja
pilne do dnia	<input checked="" type="checkbox"/> Wykazystania
zgodnie z RPA	<input type="checkbox"/> Nie wiadomo
ROZKAZ/PROSZĘ O:	
<input type="checkbox"/> wszczęcie procedury/postępowania	
<input type="checkbox"/> wykonanie prac/załącznik	
<input type="checkbox"/> przygotowanie projektu odpowiedzi	
<input type="checkbox"/> przygotowanie projektu odpowiedzi na	
podpis 2-cy Prezydenta/Prezydenta	
Lwówczewski	
zestawienie zbiorcze	
<input type="checkbox"/> rozprawę	
<input type="checkbox"/> referat	
DATA	PODPIS
<i>30.01.2012</i>	<i>[Signature]</i>

Urząd Miasta Stołecznego Warszawy
Biuro Ochrony Środowiska
 pl. Starynkiewicza 7/9
 02-015 Warszawa

W odpowiedzi na pismo z dnia 1 grudnia 2011 r., znak: OŚ-IV-UII-GHP-6220-158-22-11, w sprawie badania zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, przedstawiam poniższe informacje.

Zgodnie z art. 80 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.) właściwy organ wydaje decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach po stwierdzeniu zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony. Nie dotyczy to: decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej dla drogi publicznej, dla linii kolejowej o znaczeniu państwowym, dla przedsięwzięć EURO 2012, dla przedsięwzięć wymagających koncesji na poszukiwanie i rozpoznawanie złóż kopalin, dla inwestycji w zakresie terminalu, dla inwestycji związanych z regionalnymi sieciami szerokopasmowymi, dla budowli przeciwpowodziowych realizowanych na podstawie ustawy z dnia 8 lipca 2010 r. o szczególnych zasadach przygotowania do realizacji inwestycji w zakresie budowli przeciwpowodziowych oraz dla inwestycji w zakresie budowy obiektów energetyki jądrowej lub inwestycji towarzyszących. Jeśli zamierzenie budowlane objęte wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach składa się z kilku przedsięwzięć, z których część wymaga zbadania zgodności z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, a część tego nie wymaga, organ bada zgodność jedynie w odniesieniu do tych przedsięwzięć, co do których istnieje taki wymóg. Jeśli któreś z przedsięwzięć, składających się na zamierzenie budowlane, dla których trzeba badać zgodność z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, jest niezgodne z ustaleniami planu, nie istnieje możliwość wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla całości inwestycji.

Droga stanowi budowlę wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami oraz instalacjami, stanowiącą całość techniczną-użytkową, przeznaczoną do prowadzenia ruchu drogowego, zlokalizowaną w pasie drogowym. W przedstawionym przypadku, kiedy przedmiot postępowania składa się z kilku przedsięwzięć, to w stosunku do elementów opisanych przez inwestora, zakwalifikowanych jako przedsięwzięcia znacząco lub potencjalnie oddziaływujące na środowisko nie będących, w myśl ustawy z dnia 21 marca 1985 r. *o drogach publicznych* (Dz. U. z 2007 r., Nr 19, poz. 115), częścią drogi, należy dokonać sprawdzeń, o których mowa w art. 80 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.).

DYREKTOR
Departamentu Ocen Oddziaływania
na Środowisko

Andrzej Dziura

Otrzymuje:

1. adresat
2. a/a.

Mazowiecki Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska

00-716 WARSZAWA
ul. Bartycka 110A
tel.: 22 651 07 07; 22 651 06 60

fax: 22 651 06 76
e-mail: warszawa@wios.warszawa.pl
http://www.wios.warszawa.pl

Warszawa 2012.04.05

MO.7016.1.73.2012.IW

EKKOM Sp. z o.o.
ul. Wadowicka 8i
30 - 415 KRAKÓW

Odpowiadając na wniosek z dnia 02.04.2012 r. informuję, że aktualny stan jakości powietrza (wartości uśrednione dla roku) dla rejonu budowy linii tramwajowej na Tarchomin na odcinku od Mostu M. Skłodowskiej-Curie do pętli tramwajowej Winnica wraz z rozbudową ul. Światowida w Warszawie wynosi:

- dwutlenek azotu - 24 $\mu\text{g}/\text{m}^3$,
- dwutlenek siarki - 8 $\mu\text{g}/\text{m}^3$,
- tlenek węgla - 600 $\mu\text{g}/\text{m}^3$,
- pył zawieszony PM10 - 37 $\mu\text{g}/\text{m}^3$,
- benzen - 2,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$,
- ołów - 0,05 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Aktualny stan jakości powietrza określono dla substancji wymienionych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 3 marca 2008 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. nr 47, poz. 281).

Z upoważnienia
Mazowieckiego Wojewódzkiego
Inspektora Ochrony Środowiska
NACZELNIK WYDZIAŁU
MONITORINGU ŚRODOWISKA
E. Pacholska
Ewa Pacholska