

Opracowanie projektu budowlanego i wykonawczego ul. Łodygowej na odcinku od ul. Radzymińskiej do granicy miasta

RAPORT ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO

ANEKS NR 1

**Inwestor: Miasto Stołeczne Warszawa
reprezentowane przez:
Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych
Ul. Chmielna 120
00-801 Warszawa**

Wykonali: Podpis:

mgr inż. Maciej Łukaszewicz

mgr inż. Maciej Magiera

12-2008

**ILF CONSULTING ENGINEERS
Polska Sp. z o. o.**

ul. Postępu 15 B, 02-676 Warszawa, Polska
Telefon: ++48-22-430 26 00
Faks: ++48-22-430 26 01
E-mail: Info@warsaw.ilf.com



**BERATENDE
INGENIEURE
CONSULTING
ENGINEERS
INGENIEURS
CONSEILS**

SPIS TREŚCI

1 DANE OGÓLNE	2
1.1 Podstawa opracowania	2
1.2 Cel i zakres aneksu do raportu	2
2 UZUPEŁNIENIE RAPORTU	2
Ad. 1 Ochrona przed hałasem	2
Ad. 2 Ochrona powietrza	5
Ad. 2 (2) Gospodarka odpadami	6
Ad. 3 Opis wariantów	8
Ad. 4 Streszczenie	11

SPIS ZAŁĄCZNIKÓW

NR ZAŁĄCZNIKA	ZAWARTOŚĆ
ZAŁĄCZNIK 1	PISMO WOJEWODY MAZOWIECKIEGO ZN. WŚR.I.SK.6613/68/08

1 DANE OGÓLNE

1.1 Podstawa opracowania

Podstawą formalną jest umowa zawarta pomiędzy ILF Consulting Engineers Polska Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, ul. Postępu 15B a „Ingram” Inżynieria Budownictwa i Ochrony Środowiska, ul. Witkowska 38 we Wrocławiu.

Investorem jest Miasto Stołeczne Warszawa reprezentowane przez Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych, ul. Chmielna 120, 00-801 Warszawa.

1.2 Cel i zakres aneksu do raportu

Aneks opracowano w celu uzupełnienia raportu o oddziaływaniu na środowisko zgodnie z wymaganiami określonymi pismem wojewody mazowieckiego, zn. WŚR.I.SK.6613/68/08.

2 UZUPEŁNIENIE RAPORTU

Ad. 1 Ochrona przed hałasem

Ocena oddziaływania inwestycji na klimat akustyczny zawarta jest w rozdziale 4.2 raportu.

Na podstawie przeprowadzonych analiz zagospodarowania terenu oraz prognoz rozprzestrzeniania hałasu wytypowano obiekty i tereny, dla których poziom hałasu jest normowany oraz oszacowano poziom hałasu i zakres przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu w tych miejscach. W przypadku obiektów i terenów, dla których prognozuje się przekroczenia rozważono możliwość ochrony akustycznej przez budowę ekranów (rozd. 4.2.5).

Stwierdzono, że:

- Narażone na ponadnormatywny hałas obiekty, wymienione w p. 4.2.2, tabeli 9, poza obiektami z poz. 9, 10 i 11 tabeli mogą być skutecznie chronione przez ekranowanie.
- Obiekty wymienione w poz. 9, 10 i 11 tabeli, z uwagi na zagospodarowanie terenu, nie mogą być chronione przez budowę ekranów.
 - poz. 9 – 5 budynków mieszkalnych na odcinku km 0+115 – 0+165, str. prawa
 - poz. 10 – 4 budynków mieszkalnych na odcinku km 0+205 – 0+280, str. prawa

– poz. 11 – 2 budynki mieszkalne na odcinku km 0+295 – 0+315, str. prawa
Odległość wymienionych budynków od osi drogi wynosi ok. 20 m, tj. ok. 10 – 12 m od krawędzi jezdni.

Prognozuje się możliwość objęcia budynków ponadnormatywnym poziomem hałasu.

Należy zaznaczyć, że po wykonaniu przebudowy, uciążliwość drogi dla tych obiektów może się w pewnym stopniu zmniejszyć na skutek:

- Wyeliminowanie ze strumienia ruch najbardziej uciążliwych pojazdów ciężkich poprzez organizację ruchu.
- Odsunięcia osi strumienia pojazdów. Jezdnia prawa, położona bliżej zabudowy, pozostanie w istniejącej lokalizacji, jezdnia lewa zostanie zbudowana po przeciwnej stronie. Jej oś odsunięta będzie od osi istniejącej o ok. 10 m. Na nową jezdnię przeniesie się średnio 50% strumienia pojazdów.
- Poprawy płynności ruchu.
- Wykonania nowej nawierzchni.

Na obecnym etapie, w związku z brakiem możliwości ochrony akustycznej poprzez budowę ekranów, rozważono dodatkowe możliwości poprawy komfortu zamieszkania:

- Zastosowanie nawierzchni o obniżonym poziomie emisji hałasu.
Taka nawierzchnia powinna być zastosowana co najmniej na odcinku od 0+065 do 0+365. Ewentualne zastosowanie jej na pozostałych odcinkach w rejonie zabudowy chronionej ekranami umożliwi optymalizację parametrów ekranów i pozytywnie wpłynie na koszty budowy.
Hałas emitowany na styku opony z nawierzchnią ma znaczny udział w całkowitej emisji pochodzącej od ruchu pojazdów.
Nawierzchnie bitumiczne o obniżonym poziomie hałasu charakteryzują się w różnym stopniu zwiększoną porowatością oraz odpowiednim doбором uziarnienia kruszywa.
Proponuje się nawierzchnie o specjalnie dobranym uziarnieniu i porowatości w niewielkim stopniu zwiększonej w stosunku do typowego SMA. Doświadczenia z zastosowań tego typu nawierzchni w Poznaniu i we Wrocławiu wskazują, że ten rodzaj nawierzchni powoduje obniżenie poziomu hałasu powstającego na styku koła i nawierzchni rzędu 3 dB, co

należy uznać za efekt znaczący. Dotychczasowy, kilkuletni okres eksploatacji pozwala stwierdzić, że nawierzchnie te nie tracą swoich właściwości akustycznych w istotny sposób mimo braku szczególnych działań pielęgnacyjnych.

W tym przypadku nie rozważa się nawierzchni o dużej porowatości, o jeszcze lepszych właściwościach akustycznych, ze względu na konieczność wykonywania okresowych zabiegów pielęgnacyjnych na takiej nawierzchni z zastosowaniem kosztownego sprzętu w celu zachowania efektu obniżenia hałasu w dłuższym okresie oraz obniżonej trwałości spowodowanej wnikaniem znacznych ilości wody.

- Wymiana stolarki okiennej w zagrożonych budynkach na okna dźwiękoszczelne. Wstępnie zakłada się konieczność wymiany okien na elewacjach frontowych i bocznych. Dokładny zakres wymiany stolarki i dobór jej rodzaju powinny zostać określone w dokumentacji projektowej.

Należy uwzględnić następujące czynniki:

- Izolacyjność akustyczna, która musi zapewniać dotrzymanie poziomów określonych w normach budowlanych przy założeniu poziomu hałasu nocnego na zewnątrz min. 70 dB.
- W pomieszczeniach musi być zapewniona wymagana wentylacja.
- Nie jest wymagana wymiana stolarki w pomieszczeniach gospodarczych.

W przypadku ul. Łodygowej, niepewność prognozy wynika z:

- Trudnego do jednoznacznego określenia efektu zastosowania nawierzchni o obniżonym poziomie emisji hałasu.
- Istotnych, pozytywnych zmian w charakterze strumienia ruchu (odsunięcie osi, brak pojazdów ciężkich oraz trudna do uwzględnienia w obliczeniach poprawa płynności ruchu).

Dlatego należy przyjąć, że wyniki prognoz mogą być w pewnym stopniu zawyżone.

Proponuje się podjęcie ewentualnej decyzji o utworzeniu obszaru ograniczonego użytkowania oraz dokładnym ustaleniu jego granic po wykonaniu analizy porealizacyjnej.

Na obecnym etapie należało by przyjąć granice obszaru ograniczonego użytkowania na odcinku od ok. km 0+115 (ul. Pszczyńska) do ok. km 0+315 (koniec obszaru o funkcji mieszkalnej wg MPZP), w pasie o szerokości min. 40 m.

Określenie granic na podstawie pomiarów w warunkach rzeczywistych pozwoli na dokładne określenie tych granic.

Ewentualne ograniczenia użytkowania powinny dotyczyć przeznaczenia terenu – wyeliminowania.

- Zabudowy mieszkalnej wszystkich grup.
- Zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży.
- Domów opieki społecznej.
- Szpitali.
- Terenów rekreacyjno-wypoczynkowych.

Ad. 2 Ochrona powietrza

1.1 Pełne wyniki obliczeń

Pełne wyniki obliczeń rozprzestrzeniania się substancji w powietrzu mają objętość ponad 1300 stron. Załączono je na płycie CD w plikach:

- MAX.pdf - stężenia maksymalne,
- SR.pdf - stężenia średnie.

1.2 Prezentacja wyników

Na zamieszczonych w raporcie wykresach przedstawiono izolinie stężeń substancji emitowanych z drogi: dwutlenku azotu i węglowodorów.

Wykresy sporządzono na tle siatki skalowanej w metrach, co umożliwi bezpośrednie określenie zasięgu przedstawionych izolinii od osi drogi.

Ponieważ nie stwierdzono przekroczeń dopuszczalnych wartości stężeń żadnej z emitowanych substancji w otoczeniu ul. Łodygowej, na wykresach naniesiono izolinie stężeń dwutlenku azotu i węglowodorów, o wartościach niższych od dopuszczalnych, ilustrujące stopień i zasięg oddziaływania drogi na stan powietrza.

Naniesienie izolinii dla stężeń dopuszczalnych nie jest możliwe, ponieważ takie stężenia nie występują.

Stwierdzono więc jednoznacznie, że wartości odniesienia poza terenem pasa drogowego będą dotrzymane.

Stężenia substancji w otoczeniu ul. Łodygowej osiągają następujące wartości:

- Tlenek węgla: maksymalne stężenia nie przekraczają 10% wartości odniesienia
- Pył PM10: maksymalne stężenia nie przekraczają 10% wartości odniesienia

- Dwutlenek azotu: maksymalne stężenia 1-godzinne wyniosą $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$, co stanowi 25% wartości odniesienia, najwyższe stężenia średnioroczne wyniosą $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$, co stanowi 12,5% wartości odniesienia,
- Węglowodory: maksymalne stężenia 1-godzinne wyniosą $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$, co stanowi 2% wartości odniesienia dla węglowodorów aromatycznych, najwyższe stężenia średnioroczne wyniosą $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$, co stanowi 12 % wartości odniesienia.

Ad. 2 (2) Gospodarka odpadami

Poniżej zestawiono oszacowane ilości podstawowych grup odpadów z oznaczeniami wg katalogu odpadów.

Należy zaznaczyć, że na obecnym etapie nie jest możliwe dokładne określenie ilości odpadów, a w niektórych przypadkach nie jest możliwe nawet przybliżone oszacowanie (np. materiały z rozbiórek budynków albo izolacji rurociągów zawierające azbest, których ilość jest nieznana w związku z nieznaną obecnie konstrukcją budynków. Materiały te mogą również w ogóle nie występować w omawianym przypadku. Ich wskazanie w wykazie wynika z potencjalnej możliwości ich wystąpienia).

Etap budowy

17.01. - Odpady materiałów i elementów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (np. beton, cegły, płyty, ceramika)

w tym:

17.01.01 - Odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów

17.01.02 - Gruz ceglany

17.01.03 - Odpady innych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia

17.01.06* - Zmieszane lub wysegregowane odpady z betonu, gruzu ceglanego, odpadowych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia zawierające substancje niebezpieczne

17.01.07 - Zmieszane odpady z betonu, gruzu ceglanego, odpadowych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia inne niż wymienione w 17 01 06.
ok. 166 Mg,

17.01.80 - Usunięte tynki, tapety, okleiny itp.

17.01.81 - Odpady z remontów i przebudowy dróg

Brak ok. 6 643 Mg

Płyty betonowe ok. 841 Mg

Trylinka ok. 566 Mg

Beton cementowy ok. 1 298 Mg

Podsypka cementowo-piaskowa ok. 292 Mg

Kostka betonowa ok. 316 Mg

Kostka kamienna ok. 328 Mg

Niektóre z ww. materiałów mogą zostać wtórnie wykorzystane na tej lub na innych budowach i w takim przypadku nie będą stanowiły odpadu.

- 17.05.04 - Ziemia i gleba nie zanieczyszczona substancjami niebezpiecznymi (grunt z wykopów) – niewielka ilość (brak nasypów i wykopów, teren płaski)
- 17.03.01* - Asfalt zawierający smołę (w przypadku wystąpienia w rozbieranych nawierzchniach)
- 17.03.02 - Asfalt inny niż wymieniony w 17 03 01
Beton asfaltowy, ok. 5 612 Mg
- 17.02.01 - Z wycinki drzew i krzewów,
ok. **60 Mg**
- 17.04.05 - Żłom stalowy (głównie z demontażu barier i oznakowania pionowego)
ok. **2.2 Mg**
- 17.06.01* - Materiały izolacyjne zawierające azbest (np. z rozbiorów budynków oraz ewentualnie izolacji rurociągów)
- 17 09 04 - Zmieszane odpady z budowy, remontów i demontażu inne niż wymienione w 17 09 01, 17 09 02 i 17 09 03

Etap eksploatacji

- 20.03.03 - Odpady z czyszczenia ulic i placów,
- 17.01.81 - Odpady z remontów i przebudowy dróg (tu: z remontów).
- 20.01.21 - Lampy fluorescencyjne i inne odpady zawierające rtęć
ok. **19 szt./ rok**
- 20.02.01 - Odpady z pielęgnacji terenów zielonych
- 16 81 01* - Odpady powstałe w wyniku wypadków i zdarzeń losowych wykazujące właściwości niebezpieczne
- 16 81 02 - Odpady powstałe w wyniku wypadków i zdarzeń losowych nie wykazujące właściwości niebezpiecznych
- 20.03.01 - Nie segregowane odpady komunalne
- Odpady w okresie eksploatacji będą powstawały w ilościach typowych dla eksploatacji ulic miejskich

Ad. 3 Opis wariantów

Wariant 1 - dwujezdniowy

Wariant polega na zwiększeniu przekroju na odcinku 320 m od ul. Radzymińskiej i ograniczeniu dostępności do drogi na dalszych 910m oraz ograniczeniu dostępności do drogi na pozostałym odcinku.

Odcinek objęty opracowaniem w całości leży na terenie zabudowanym – miasto Warszawa, dzielnica Targówek. Długość remontowanego odcinka wynosi około 1590m.

W ramach przebudowy przewiduje się rozbudowę ulicy Łodygowej do przekroju 2x2 z jezdniami szerokości 7m i dwu i pół metrowym pasem dzielącym na odcinku 1230m od ulicy Radzymińskiej, oraz wykonanie dróg serwisowych na odcinkach: od 0+320 do 0+470 lewostronna; od 0+780 do 1+500 lewostronna oraz od 1+270 do 1+500 prawostronna.

Wariant 2 - jednojezdniowy

Wariant polega na zwiększeniu przekroju w okolicy skrzyżowań w celu wydzielenia lewoskrętów oraz ograniczeniu dostępności do drogi w miejscach zwiększonego natężenia punktów usługowych przez wykonanie dróg serwisowych.

Długość remontowanego odcinka wynosi około 1590m.

W ramach przebudowy przewiduje się rozbudowę ulicy Łodygowej do przekroju 1x3 w okolicy skrzyżowań, oraz wykonanie dróg serwisowych na odcinkach: od 0+320 do 0+410 lewostronna; od 0+840 do 1+540 lewostronna oraz od 1+1300 do 1+590 prawostronna.

Wariant bezinwestycyjny

Wariant bezinwestycyjny polega na pozostawieniu ul. Łodygowej bez przebudowy w stanie istniejącym.

Istniejąca ulica Łodygowa na odcinku od ulicy Radzymińskiej do granicy miasta ma nawierzchnię bitumiczną o szerokości poza skrzyżowaniami od 6,2 do 7,3m oraz na większości odcinka obustronne chodniki z płyt betonowych.

Wzdłuż ulicy z powodu dużego zagęszczenia zabudowy znajduje się wiele zjazdów zarówno indywidualnych jak i publicznych. Znajdują się tam między innymi trzy stacje benzynowe, dwie po stronie południowej i jedna po stronie północnej.

Poza początkowym, skanalizowanym odcinkiem o długości poniżej 100 m, droga nie posiada zorganizowanego systemu odwodnienia. Woda z jezdni odprowadzana jest powierzchniowo bezpośrednio na teren oraz lokalnie od rowów bezodpływowych.

Droga nie jest wyposażona w urządzenia ochrony środowiska.

Podstawowym problemem jest zbyt mała przepustowość ulicy, która stanowi połączenie osiedli podmiejskich z Warszawą. Występują tu szczyty poranne i popołudniowe, wynikające głównie w dojazdów do pracy, powodujące długotrwałe zatory.

Ponadto sukcesywnie pogarszać się będą warunki bezpieczeństwa.

Pozostawienie drogi bez przebudowy przyczyni się do dalszego zmniejszania swobody ruchu oraz rosnącej uciążliwości drogi. Nie będzie możliwe również ograniczenie wpływu na otoczenie poprzez budowę ekranów akustycznych i prawidłowego układu odwodnienia.

Porównanie wariantów 1 i 2

Zasadniczą różnicą pomiędzy rozważanymi wariantami inwestycyjnymi jest rozwiązanie jezdni głównej. Wariant 1 dwujezdniowy wpłynie w większy sposób na poprawę bezpieczeństwa ruchu ze względu na następujące czynniki:

- Fizyczne oddzielenie kolizyjnych (przeciwnych) kierunków ruchu poprzez zastosowanie 2,5 metrowego pasa dzielącego.
- Zmniejszenie ilości punktów kolizji – ze względu na możliwość wyjazdu ze zjazdów indywidualnych oraz publicznych tylko na prawe skrzyż.

Wariant dwujezdniowy wpłynie na zwiększenie przepustowości ul. Łodygowej, a co za tym idzie zmniejszenie kolejek pojazdów.

Ponadto zastosowanie wariantu dwujezdniowego z zawężeniem do jednej jezdni przed przejazdem kolejowym stanowi etapowe rozwiązanie umożliwiające w przyszłości wykonanie przedłużenia dwóch jezdni do Ząbek.

W zakresie oddziaływania na środowisko i zdrowie ludzi również wariant dwujezdniowy wykazuje przewagę. Odsunięcie osi ruchu w kierunku północnym zmniejszy oddziaływanie akustyczne na zabudowę mieszkalną po lewej stronie początkowego odcinka ulicy, gdzie nie jest możliwa budowa ekranów akustycznych.

Większa przepustowość, poprawiająca płynność ruchu ograniczy także emisję zanieczyszczeń powietrza.

Porównanie z wariantem bezinwestycyjnym

Proponowane rozwiązania zapewnią stałe oddzielenie ruchu kołowego od rowerowego i pieszego – każdy z uczestników ruchu będzie posiadał wydzielone strefy w pasie drogowym poprzez odpowiednio: jezdnie, chodniki oraz ścieżki rowerowe.

W stanie istniejącym ruchu kołowy i rowerowy odbywa się jezdnią a ruch pieszy – poboczem.

Ponadto wszystkie przejścia dla pieszych oraz skrzyżowania z ulicami Wyspowa / Potulicką, Wolińską oraz Klamrową będą wyposażone w sygnalizacje świetlną, która w sposób istotny wpłynie na zmniejszenie liczby wypadków.

Zastosowane rozwiązanie projektowe zapewnia również segregację ruchu kołowego. Zaprojektowane drogi serwisowe (klasy L) zapewniają dojazd do posesji prywatnych i do posesji, na których prowadzona jest działalność gospodarcza co powoduje zmniejszenie zagrożenia wynikającego z bezpośredniego włączania się pojazdów z zjazdów indywidualnych i publicznych w ul. Łodygową (klasy G).

Zastosowanie dróg serwisowych, zapewnienie (tam gdzie jest to możliwe) dojazdu do istniejących zakładów handlowo -usługowych od strony ulic lokalnych (a nie jak obecnie od ul. Łodygowej) oraz zaprojektowanie zatok dla przystanków autobusowych wpłynie na poprawienie płynności ruchu na ul. Łodygowej.

Wykonanie przebudowy ul. Łodygowej wpłynie również na poprawę warunków ruchu pojazdów komunikacji miejskiej oraz jej pasażerów – poprzez zaprojektowanie zatok autobusowych, ustawienie wiat przystankowych na każdym z przystanków oraz zapewnienie normatywnych peronów dla oczekujących.

Wykonanie nowej nawierzchni oraz ustawienie krawężników wpłynie na zdecydowaną poprawę komfortu jazdy oraz zmniejszy ilość emitowanego hałasu.

W porównaniu z wariantem bezinwestycyjnym (zerowym), niezależnie od przyjętego wariantu inwestycyjnego nastąpi zdecydowana poprawa bezpieczeństwa ruchu, m. in. przez wydzielenie ruchu pieszo rowerowego, budowę zatok autobusowych, wykonanie nowej nawierzchni i prawidłowe odwodnienie drogi, decydujące o bezpieczeństwie w okresie opadów.

Różnice pomiędzy wariantami inwestycyjnymi w zakresie oddziaływania na środowisko i zdrowie ludzi przedstawiono w części dotyczącej porównania wariantów 1 i 2.

W porównaniu z wariantem bezinwestycyjnym (zerowym), oba warianty inwestycyjne spowodują znaczną poprawę warunków środowiskowych i podwyższą komfort zamieszkania.

Rozbudowa umożliwi wykonanie ekranów akustycznych chroniących część zabudowy mieszkalnej. Wykonanie nowego układu odwodnienia, z odprowadzeniem wód opadowych do kanalizacji miejskiej, wyeliminuje całkowicie negatywne oddziaływanie eksploatacji drogi na środowisko gruntowo- wodne. Zwiększenie swobody ruchu przyczyni się do zmniejszenia całkowitej emisji z drogi i poprawi warunki przewietrzania pasa drogowego. Natomiast poprawa bezpieczeństwa ruchu, poza ewidentnym wpływem na zdrowie i życie ludzi ograniczy również ryzyko występowania poważnych awarii, w wyniku których do środowiska mogą przedostawać się znaczne ilości substancji niebezpiecznych.

Uzasadnienie wyboru wariantu

Jako preferowany został wybrany wariant 1.

Wybór wariantu preferowanego oparty został o analizę porównawczą, której najważniejsze aspekty przedstawiono powyżej.

Nie ma wątpliwości, że korzyści płynące z poprawy układu komunikacyjnego jak również ograniczenie uciążliwości obecnego rozwiązania, zarówno dla mieszkańców jak i użytkowników drogi uzasadniają wykonanie inwestycji.

Natomiast wybór wariantu 1 podyktowany jest lepszymi warunkami ruchu i poprawą bezpieczeństwa użytkowników drogi. Przekłada się to na zmniejszenie całkowitej emisji z drogi, oraz zmniejszenia prawdopodobieństwa zagrożeń wynikających z poważnych awarii i kolizji.

Ponadto, wariant 1, przez odsunięcie osi ruchu w kierunku zachodnim o ok. 10 m może w pewnym stopniu spowodować obniżenie poziomu hałasu w rejonie najbardziej zagrożonej zabudowy.

Ad. 4 Streszczenie

Streszczenie, obejmujące cały zakres informacji zawartych w raporcie załączono jako osobny zeszyt.

ZAŁĄCZNIKI



WOJEWODA MAZOWIECKI

ILF Consulting Engineers
2008 -11- 25
Konw. Sidniekiewicz Wigniewski
WPŁYNEŁO
PODPIS <i>ad</i>

Warszawa, dnia 14 listopada 2008 r.

WŚR.I.SK.6613/68/08

Pełnomocnik Damian Tomaszewski

ILF Consulting Engineers Sp. z o.o.

ul. Postępu 15 B,

02-676 Warszawa

W oparciu o art. 50 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego w związku z toczącym się postępowaniem w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie ul. Łodygowej od skrzyżowania z ul. Radzymińską do granicy miasta po przeprowadzeniu analizy raportu o oddziaływaniu na środowisko wzywam do jego uzupełnienia o następujące informacje:

1. W zakresie ochrony przed hałasem – z przedłożonego raportu wynika, że eksploatacja przedsięwzięcia może powodować przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu poza terenem, do którego prowadzący ma tytuł prawny.

W raporcie stwierdzono ponadto, że zabezpieczenia akustyczne terenów wymagających takiej ochrony (w postaci ekranów akustycznych) nie będą prawdopodobnie możliwe do wykonania. Powyższe przesłanki mogą stanowić podstawę (zgodnie z art. 135 ustawy Poś) do utworzenia dla rozpatrywanej trasy komunikacyjnej obszaru ograniczonego użytkowania. Raport należy zatem uzupełnić zgodnie z art. 52 ust. 1 pkt. 9 ustawy Poś o określenie granic takiego obszaru, ograniczeń w zakresie przeznaczenia terenu, wymagań technicznych dotyczących obiektów budowlanych sposobów korzystania z nich.

2. W zakresie ochrony powietrza – raport należy uzupełnić o pełne wyniki obliczeń rozprzestrzeniania się substancji w powietrzu oraz o czytelną interpretację graficzną wyników tych obliczeń, pozwalającą na jednoznaczne stwierdzenie dotrzymania wartości odniesienia substancji w powietrzu poza terenem pasa drogowego.

2. W zakresie gospodarki odpadami – należy podać przybliżone ilości odpadów powstających na każdym etapie realizacji, eksploatacji i likwidacji przedsięwzięcia. Zgodnie z ustawą

o odpadach z dnia 27 kwietnia 2001 roku (Dz. U. z 2007 r. Nr 39 poz. 251 z późn. zm.) wytwórca odpadów jest zobowiązany do przedłożenia informacji o wytwarzanych odpadach.

3. W raporcie nie przedstawiono wyczerpującego opisu analizowanych wariantów przedsięwzięcia, w tym wariantu: a) polegającego na niepodejmowaniu przedsięwzięcia; b) najkorzystniejszego dla środowiska, wraz z uzasadnieniem wybranego przez wnioskodawcę ze wskazaniem jego oddziaływania na środowisko.
4. Brak jest streszczenia w języku niespecjalistycznym całego zakresu informacji zawartych w raporcie.

W związku z powyższymi uwagami wnosi się o uzupełnienie raportu, w terminie 14 od daty otrzymania, w opisanym zakresie.

Brak uzupełnienia raportu skutkuje przedłużeniem terminu wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.

z up. WOJEWODY MAZOWIECKIEGO

Teresa Stępczewska
Dyrektor
Wydziału Środowiska i Rolnictwa

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy
Inspektor Sanitarny w Warszawie
ul. Kochanowskiego 21
01-864 Warszawa
2. Zarząd Miejskich
Inwestycji Drogowych
ul. Chmielna 120
00-801 Warszawa