

**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. Dzierżgońskiej oraz budowie dwóch jezdni na odcinku od ul. Dzierżgońskiej 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 ciek 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. Grzymaliów 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 Tumasz – 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 Tumasz, 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. wnioskuję 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. wnioskuję, aby przy wyznaczeniu ostatecznego przebiegu końcowego odcinka ul. Światowida, od ul. Leśnej Polanki do ul. Modlińskiej, kierować się głównie wpływem inwestycji na środowisko,
4. wnioskuję aby w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w pełni przeanalizować wariant „społeczny” przebiegu ulicy,
5. wnioskuję o powtórne przeanalizowanie problemu przejścia między Wydumą Nowodworską a Pomnikiem Przyrody nr 600 (lipa),
6. wnioskuję o wykonanie wariantowania pętli Winnica niezależnie od wariantowania przebiegu ulicy Światowida,
7. wnioskuję 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 Zwyczajnie „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 komunikacją 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 niepodjęcia 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 wpisanym 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 Wydmy Nowodworską i dojście do ul. Modlińskiej. Przejście pasa drogowo - torowego przez Wydmy jest więc koniecznością. Najkorzystniejsze dla środowiska jest takie usytuowanie tego przejścia przez Wydmy, 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 Prząsniczek, rozdzielenia 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. Strumykowa, 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