



Warszawa, dnia 13 marca 2013 r.

**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W WARSZAWIE**

W00Ś-II.4242.41.2013.UW

POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 2, ust. 3 i 4 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227, ze zm., zwanej dalej „ustawą oos”) oraz art. 106 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013 r. poz. 267), w związku z postępowaniem w sprawie oceny oddziaływania na środowisko przeprowadzanym 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,

**uzgadniam realizację przedsięwzięcia według wariantu inwestorskiego
i określam następujące warunki:**

I. Na etapie realizacji i eksploatacji oraz użytkowania przedsięwzięcia należy podjąć następujące działania:

- 1) prace uciążliwe akustycznie prowadzone na etapie realizacji przedsięwzięcia wykonywać wyłącznie w porze dziennej, tj. w godz. od 6.00 do 22.00;
- 2) podczas realizacji przedsięwzięcia wykorzystywać sprzęt sprawny technicznie, zapewniający zabezpieczenie gruntu przed wyciekami płynów technicznych i paliw; regularnie sprawdzać stan techniczny sprzętu;
- 3) materiały pyliste zabezpieczyć przed rozwiewaniem (np. poprzez przykrywanie plandekami);
- 4) plac budowy zaopatrzyć w środki do neutralizacji rozlanych substancji ropopochodnych; w przypadku ich wycieku plamy zanieczyszczeń niezwłocznie usunąć, a zebrany materiał przekazać do utylizacji uprawnionemu odbiorcy;
- 5) plac budowy i zaplecze techniczno - socjalne wyposażyć w pojemniki (kontenery) zapewniające selektywną zbiórkę odpadów w zależności od ich rodzajów, możliwości dalszego zagospodarowania czy przetworzenia;
- 6) zapewnić ochronę środowiska gruntowo - wodnego, w szczególności przed wyciekami substancji ropopochodnych, poprzez prawidłową organizację zaplecza, utwardzenie i wydzielenie miejsc magazynowania odpadów, miejsc postoju i niezbędnych napraw maszyn oraz miejsc uzupełniania i przechowywania paliw;
- 7) wodę do celów socjalno - bytowych i na potrzeby budowy czerpać z miejskiej sieci wodociągowej;
- 8) na etapie realizacji przedsięwzięcia zapewnić pracownikom pomieszczenia sanitarne i socjalne; ścieki bytowe z zaplecza budowy odprowadzać do miejskiej sieci kanalizacji ogólnospławnej lub gromadzić w szczelnych zbiornikach bezodpływowych, a następnie przekazywać do oczyszczenia wyspecjalizowanym firmom;

- 9) w przypadku konieczności prowadzenia odwodnień budowlanych do minimum ograniczyć czas obniżania naturalnego poziomu wód gruntowych; odpompowywaną wodę odprowadzać do miejskiej sieci kanalizacji ogólnospławnej na warunkach określonych przez administratora sieci;
- 10) wody opadowe i roztopowe z powierzchni torowisk oraz nowych i przebudowywanych powierzchni drogowych odprowadzać do miejskiej sieci kanalizacji ogólnospławnej na warunkach określonych przez administratora sieci;
- 11) wody opadowe i roztopowe ujmowane w miejscach lokalizacji smarownic torów tramwajowych odprowadzać do miejskiej sieci kanalizacji ogólnospławnej po uprzednim podczyszczeniu z substancji ropopochodnych;
- 12) zapewnić stałą drożność systemu odprowadzającego wody opadowe z torowisk i powierzchni drogowych;
- 13) odpady niebezpieczne gromadzić w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach odpornych na działanie składników umieszczanych w nich odpadów, zlokalizowanych w wyznaczonym miejscu, ogrodzonym, zadaszonym, o utwardzonym podłożu; odpady przekazywać uprawnionym odbiorcom; miejsce magazynowania odpadów niebezpiecznych odpowiednio oznakować i zabezpieczyć przed dostępem dla osób nieupoważnionych;
- 14) odpady inne niż niebezpieczne magazynować w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach lub kontenerach, ustawionych w wyznaczonym i zadaszonym miejscu, o utwardzonym podłożu, a następnie przekazywać uprawnionym odbiorcom;
- 15) przed podjęciem prac ziemnych przeprowadzić inspekcję terenu pod kątem stwierdzenia obecności zwierząt oraz dokonać ich ewentualnej ewakuacji z terenu inwestycji;
- 16) prace ziemne poprzedzić usunięciem humusu; na czas robót humus odpowiednio zabezpieczyć; po zakończeniu prac humus wykorzystać do odbudowy biologicznej terenu;
- 17) w okresie rozrodczym zwierząt (od końca lutego do 15 października) prace w rejonie Wydmy Nowodworskiej oraz Kanału Winnickiego (w odległości 150 m po obu stronach istniejącej ul. Dzierżońskiej) prowadzić w porze dziennej, tj. od 6.00 do 22.00;
- 18) prace związane z realizacją muru oporowego w rejonie Wydmy Nowodworskiej (w odległości 70 m po obu stronach istniejącej ul. Dzierżońskiej) rozpocząć poza sezonem lęgowym ptaków, a więc w okresie od połowy sierpnia do końca marca;
- 19) na etapie realizacji inwestycji zagwarantować drożność korytarzy migracji oraz ochronę zbiornika wodnego zlokalizowanego w sąsiedztwie Kanału Winnickiego - roboty nie mogą spowodować jego zanieczyszczenia i przekształcenia oraz zmiany stosunków wodnych na terenach przylegających do cieku;
- 20) prace związane z wykonaniem przepustu na Kanale Winnickim prowadzić poza okresem migracji zwierząt, czyli od początku października do początku marca;
- 21) zaplecze budowy, w tym miejsca składowania materiałów budowlanych, zlokalizować na terenie przekształconym antropogenicznie, poza zasięgiem koron drzew i terenami podmokłymi;
- 22) w trakcie prac budowlanych zapewnić ochronę pni, koron i systemów korzeniowych drzew przewidzianych do adaptacji oraz ich pielęgnację; 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); pomniki przyrody zabezpieczyć poprzez tymczasowe, nie związane trwale z gruntem, wygrodenienie strefy ochrony pomników;
- 23) wycinkę drzew i krzewów poprzedzić rozpoznaniem pod kątem obecności gniazd i dziupli; w zamian za zlikwidowane miejsca lęgowe powiesić budki lęgowe w liczbie i rozmiarach dostosowanych do potrzeb poszczególnych gatunków ptaków występujących w rejonie planowanego zamierzenia inwestycyjnego;
- 24) wycinkę drzew i krzewów (ograniczoną do niezbędnego minimum) prowadzić poza sezonem lęgowym ptaków, czyli od połowy sierpnia do końca marca;
- 25) zieleni na etapie eksploatacji poddawać zabiegom pielęgnacyjnym; w przypadku realizacji trawiastego torowiska, do jego utrzymania w odpowiednim stanie technicznym, stosować biodegradowalne środki chwastobójcze;

- 26) po zakończeniu prac teren inwestycji uprzątnąć i przywrócić do stanu funkcjonalności przyrodniczej - teren oczyścić, odpowiednio ukształtować i zrekultywować;
- 27) objąć nadzorem przyrodniczym: zagospodarowanie rejonu przejścia dla zwierząt, prace budowlane w rejonie Kanału Winnickiego i zbiornika wodnego, odmulanie koryta, prace w rejonie pomników przyrody, postępowanie ze zwierzętami zidentyfikowanymi w rejonie robót, wytypowanie miejsc na budki lęgowe oraz określenie ich rozmiarów;
- 28) w czasie eksploatacji planowanego przedsięwzięcia zapewnić systematyczne toczenie kół taboru tramwajowego;
- 29) w czasie eksploatacji planowanego przedsięwzięcia zapewnić systematyczne szlifowanie torowiska;
- 30) w fazie eksploatacji inwestycji przepusty, w tym obiekty przystosowane do funkcji przejść dla zwierząt, regularnie oczyszczać i konserwować;
- 31) w miejscach wykazanych jako potencjalne szlaki migracji zwierząt wprowadzić oznakowanie pionowe ostrzegające o możliwości pojawienia się zwierząt na drodze oraz ograniczające prędkość;
- 32) w przypadku pojawienia się śliskości na chodnikach i ścieżkach rowerowych stosować żwir i piasek zamiast soli;
- 33) w przypadku chemicznego zwalczania śliskości dróg, używać mniej agresywnego chlorku wapnia albo ekologicznych mieszanin różnych soli np. potasu i magnezu;
- 34) w rejonie Kanału Winnickiego, zbiornika wodnego oraz pomników przyrody stosować mechaniczne metody ochrony roślin, takie jak oddzielenia zieleni od jezdni opaskami przyjezdniowymi wykonanymi np. z kamienia, czy w postaci szczelnych mat słomiano – foliowych, chroniących rośliny przed rozpryskującym się błotem pośniegowym lub „błotochronów” wykonanych z poliwęglanów.

II. W dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ooś (w projekcie budowlanym) należy uwzględnić następujące wymagania dotyczące ochrony środowiska:

- 1) utworzenie, tam gdzie jest to możliwe, torowiska trawiastego;
- 2) zastosowanie w torowiskach o konstrukcji bezpodsypkowej podkładów betonowych z przytwierdzeniem sprężystym szyn oraz przekładek podszynowych z tworzywa sztucznego;
- 3) zastosowanie na planowanym odcinku smarownic torowych;
- 4) wyposażenie czół peronów w wykładzinę dźwiękochłonną;
- 5) wykonanie nawierzchni projektowanej jezdni w technologii SMA (mieszanka mastyksu grysowego);
- 6) zaprojektowanie sieci kanalizacyjnej w rejonie nowobudowanych powierzchni drogowych i torów tramwajowych;
- 7) zaprojektowanie systemu drenażowego, wpustów i przyłączy kanalizacyjnych do odprowadzania wód opadowych i roztopowych z powierzchni torowisk oraz z przebudowywanych i nowych powierzchni drogowych do miejskiej sieci kanalizacji ogólnospławnej;
- 8) zaprojektowanie systemów podczyszczania z substancji ropopochodnych wód opadowych i roztopowych odprowadzanych do sieci kanalizacji ogólnospławnej ujmowanych w obrębie smarownic torów tramwajowych;
- 9) zaprojektowanie nasadzeń roślinności o charakterze osłonowym i izolacyjnym (gatunki drzew i krzewów odpornych na negatywne warunki miejskie);
- 10) zaprojektowanie w okolicach Kanału Winnickiego urządzeń zabezpieczających środowisko wodno-gruntowe przed zanieczyszczeniem (np. kanalizacja, separatory);
- 11) zapewnienie bezkolizyjnej migracji zwierząt przez ul. Światowida poprzez zastosowanie obiektów (przepustów) dla małych ssaków i płazów;
- 12) zastosowanie następujących rozwiązań dla przepustu na Kanale Winnickim:
 - a) dostosowanie przepustu do następujących wymiarów: szerokość minimum 2 m, wysokość minimum 1,5 m;
 - b) zainstalowanie wewnątrz przepustu (po jego obu stronach) wyniesionych ponad zwierciadło wody półek dla zwierząt;

- c) zaprojektowanie suchych pólek w przepuszczeniu w taki sposób, by były one trwale i płynnie połączone z otoczeniem przepustu w sposób umożliwiający drobnym zwierzętom bezproblemowe wejście i zejście na półkę; półki winny mieć dno wyłożone drobnym żwirem lub wysypane warstwą gruntu mineralnego w celu ułatwienia przemieszczania się zwierząt, niedopuszczalne jest zastosowanie podłoża asfaltowego lub betonowego;
 - d) umocnienie przepustu winno ograniczać się wyłącznie do skarpy przepustu tak, aby zwierzę opuszczające konstrukcję mogło zejść na grunt rodzimy; koryto ciekła winno mieć brzożę niewybetonowane, ewentualnie umocnione materiałem naturalnym;
 - e) odpowiednie urządzenie rejonu przejścia dla zwierząt (w promieniu minimum 20 m po obu stronach przejścia) - tj. wkomponowanie w krajobraz, nasadzenia osłonowe, elementy naprowadzające do przejścia;
- 13) dokonać naturalizacji terenu zlokalizowanego pomiędzy nowym przebiegiem ul. Dzierżgońskiej i ul. Światowida, a zabudowaniami zlokalizowanymi na południe od Kanału Winnickiego poprzez wprowadzenie nasadzeń, które umożliwią stworzenie wokół Kanału Winnickiego strefy zieleni;
- 14) zamontowanie metalowych barierek: po stronie zachodniej trasy od skrzyżowania ul. Światowida z nowym przebiegiem ul. Dzierżgońskiej do nieruchomości prywatnych (na odcinku około 110 m) oraz po stronie wschodniej trasy na odcinku 20 m w rejonie Kanału (po 10 m w każdą stronę ciekła), wzdłuż wschodniej strony przebiegających po nowym śladzie ścieżki rowerowej i chodnika.

III. Przed rozpoczęciem realizacji przedsięwzięcia nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ooś.

UZASADNIENIE

W dniu 24 maja 2012 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie (zwanego dalej „RDOŚ”) wpłynął wniosek Prezydenta m. st. Warszawy z dnia 23 maja 2012 r., znak: OŚ-IV-IKU/I:MA-76242-16-203-09, o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia polegającego na budowie linii tramwajowej na Tarchomin, na odcinku od Trasy Mostu Północnego do pętli tramwajowej Winnica wraz z rozbudową ul. Światowida, polegającą na dobudowie drugiej jezdni na odcinku od ul. Projektowanej do ul. Dzierżgońskiej oraz budowie dwóch jezdni na odcinku od ul. Dzierżgońskiej do ul. Modlińskiej w Dzielnicy Białołęka m. st. Warszawy. Do pisma dołączono kserokopię wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 19 maja 2009 r. - złożonego przez Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie, którego aktualnym pełnomocnikiem jest Pan Sebastian Biernacki, raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko (zwany dalej „raportem ooś”) oraz wypis i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla terenu, na którym zlokalizowana zostanie inwestycja.

Postanowieniem z dnia 31 sierpnia 2012 r., znak: WOOŚ-II.4242.202.2012.UW, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie uzgodnił warunki realizacji 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.

W związku z przeprowadzonymi konsultacjami społecznymi Prezydent m. st. Warszawy pismem z dnia 21 grudnia 2012 r., znak: OŚ-IV-UII-IKU-76242-16-282-09, zwrócił się do RDOŚ z zapytaniem o podtrzymanie stanowiska zawartego w ww. postanowieniu. Do pisma dołączono zaktualizowany raport ooś, uwzględniający odpowiedzi na uwagi i wnioski społeczeństwa wniesione w ramach konsultacji społecznych.

Z uwagi na zmiany w przedłożonej dokumentacji - tj. wykonanie modelowania rozprzestrzeniania się hałasu w środowisku przy uwzględnieniu rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. 2007, Nr 120, poz. 862, ze zm.), a także przedłożenie uaktualnionej inwentaryzacji zieleni i projektu nasadzeń, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie pismem z dnia 28 stycznia 2013 r., znak: WOOŚ-II.4242.202.2012.UW stwierdził brak możliwości podtrzymania stanowiska zawartego w postanowieniu z dnia 31 sierpnia 2012 r., znak: WOOŚ-II.4242.202.2012.UW, gdyż wnioskowane zmiany wpływają na zasięg oddziaływania planowanego przedsięwzięcia opisanego w jego uzasadnieniu, a także na określone w nim warunki.

W związku z powyższym Prezydent m. st. Warszawy wnioskiem z dnia 1 lutego 2013 r., znak: OŚ-IV-UH-IKU-76242-16-297-09, zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie o uzgodnienie środowiskowych uwarunkowań realizacji przedsięwzięcia polegającego na budowie linii tramwajowej na Tarchomin, na odcinku od Trasy Mostu Północnego do pętli tramwajowej Winnica wraz z rozbudową ul. Światowida, polegającą na dobudowie drugiej jezdni na odcinku od ul. Projektowanej do ul. Dzierżgońskiej oraz budowie dwóch jezdni na odcinku od ul. Dzierżgońskiej do ul. Modlińskiej w Dzielnicy Białołęka m. st. Warszawy. W treści ww. wniosku zwrócono się z prośbą o dołączenie do przedmiotowego postępowania dokumentacji złożonej przy pismach Prezydenta m. st. Warszawy: z dnia 23 maja 2012 r., znak: OŚ-IV-IKU/EMA-76242-16-203-09, z dnia 25 lipca 2012 r., znak: OŚ-IV-UH-IKU/EMA-76242-16-230-09 oraz z dnia 21 grudnia 2012 r., znak: OŚ-IV-UH-IKU-76242-16-282-09.

Planowane przedsięwzięcie należy do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, o których mowa w art. 59 ust. 1 pkt 2 ustawy o oś oraz § 3 ust. 1 pkt 34, 56, 57, 63 oraz 72 lit. a rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573, ze zm.) - tj. instalacje do przesyłu pary wodnej lub ciepłej wody, z wyłączeniem osiedlowych sieci ciepłowniczych i przyłączy do budynków; drogi publiczne o nawierzchni utwardzonej, niewymienione w § 2 ust. 1 pkt 29 i 30, z wyłączeniem ich remontu i przedsięwzięć polegających na budowie, przebudowie, montażu, remoncie lub rozbiórce: zjazdu z drogi publicznej, przejazdu drogowego, pasa postojowego, pasa dzielącego, pobocza, chodnika, ścieżki rowerowej, konstrukcji oporowej, przepustu, kładki oraz obiektów i urządzeń wyposażenia technicznego dróg; linie tramwajowe, koleje napowietrzne lub podziemne - metro, kolejki linowe lub linie szczególnego charakteru, wraz z towarzyszącą infrastrukturą, używane głównie do przewozu pasażerów; kanały odkryte lub rurociągi wodociągowe magistralne do przesyłania wody oraz przewody wodociągowe magistralne doprowadzające wodę od stacji uzdatniania do przewodów wodociągowych rozdzielczych; kanały zbiorcze przeznaczone do zbierania ścieków z co najmniej dwóch kanałów bocznych. Ponadto zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397) do postępowań w sprawie decyzji, o których mowa w art. 71 ust. 1 ustawy o oś, wszczętych przed dniem wejścia w życie tego rozporządzenia stosuje się przepisy dotychczasowe.

Treść niniejszego postanowienia przygotowana została w oparciu o zgromadzony materiał dowodowy w sprawie oraz wiedzę własną organu.

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie linii tramwajowej na Tarchomin, na odcinku od Trasy M. Skłodowskiej - Curie (dawniej Trasa 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.

Realizacja inwestycji związana jest przede wszystkim z potrzebą usprawnienia szynowego systemu transportu zbiorowego w aglomeracji warszawskiej. Budowa linii tramwajowej na Tarchomin jest częścią

projektu mającego na celu połączenie Dzielnicy Białołęka i Bielany, a przez to usprawnienie układu komunikacyjnego miasta Warszawy oraz zachęcenie mieszkańców do zmiany sposobu podróżowania do centrum miasta z transportu samochodowego na bardziej przyjazną środowisku komunikację tramwajową.

Inwestycja obejmuje ul. Światowida od skrzyżowania z ul. Projektowaną - stanowiącą nową drogę dojazdową do Mostu M. Skłodowskiej - Curie (dawniej Mostu Północnego) - do ul. Leśnej Polanki oraz teren pomiędzy ul. Leśnej Polanki i skrzyżowaniami ul. Modlińskiej z ul. Poetów i ul. Sprawną. Zakres inwestycji obejmuje również odcinek ul. Projektowanej o długości około 0,35 km, łączący ul. Światowida z Trasą Mostu M. Skłodowskiej - Curie.

W stanie aktualnym ul. Światowida jest drogą jednojezdniową biegnącą łukiem przez Tarchomin od skrzyżowania ul. Kołocińskiej i ul. Modlińskiej do ul. Leśnej Polanki. Na odcinku od ul. Leśnej Polanki do ponownego skrzyżowania z ul. Modlińską, trasa ul. Światowida będzie przebiegała po nowym śladzie.

Przedmiotowa inwestycja objęta jest dwoma obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego.

W miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego osiedla Tarchomin - Część II (Uchwała Rady m. st. Warszawy Nr XLII/1150/2012 z dnia 20 września 2012 r.) przedsięwzięcie będzie realizowane na terenie oznaczonym symbolem 1.KD-Z - ul. Światowida, dla którego plan ustala przeznaczenie podstawowe – droga publiczna klasy zbiorczej oraz ustala przebieg trasy tramwajowej, prowadzonej w pasie dzielącym drogi i wskazuje rejony lokalizacji przystanków tramwajowych (...) według rysunku planu.

W miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego Winnicy w rejonie ul. Światowida - część I (Uchwała Rady m. st. Warszawy Nr XXXII/748/2012 z dnia 23 lutego 2012 r.) przedsięwzięcie będzie realizowane na terenie oznaczonym symbolem 2.KD-Z - ul. Światowida, dla którego plan ustala przeznaczenie podstawowe – droga publiczna klasy zbiorczej oraz ustala realizację trasy tramwajowej w pasie dzielącym drogi i wskazuje rejony lokalizacji przystanków tramwajowych. Plan ustala również lokalizację pętli tramwajowej na terenie oznaczonym symbolem B2.KM/U w rejonie skrzyżowania dróg: 2.KD-Z - Światowida i 5.KD-I - Projektowana 1.

Dla pozostałych fragmentów inwestycji brak jest obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

W ramach prac koncepcyjnych wzięto pod uwagę następujące warianty dotyczące przebiegu projektowanej trasy: wariant inwestorski, wariant środowiskowy oraz wariant społeczny.

Wariant inwestorski przewiduje wybudowanie dwóch trzypasmowych jezdni (lokalnie dwupasmowych) oraz pasa dzielącego pomiędzy jezdniami, w którym znajdzie się wydzielone torowisko tramwajowe wraz ze słupami trakcyjnymi. Projektowana druga jezdnia ul. Światowida poprowadzona będzie po wschodniej stronie jezdni istniejącej. W rejonie skrzyżowania ulic: Światowida i Mehoffera, po wschodniej stronie ul. Światowida, zaprojektowano tramwajową pętlę awaryjną Mehoffera. Końcową pętlę Winnica zlokalizowano po wschodniej stronie ul. Światowida, przy skrzyżowaniu z ul. Modlińską. Po wybudowaniu pętli Winnica istniejąca pętla autobusowa Nowodwory (pomiędzy ulicami Ordonówny i Strumykową) zostanie zlikwidowana, ponieważ koliduje z projektowaną jezdnią wschodnią. Nowa pętla autobusowa usytuowana będzie na południe od pętli tramwajowej w pobliżu ul. Leśnej Polanki. Wariant środowiskowy polega na pozostawieniu istniejącej jednojezdniowej ul. Światowida i dobudowaniu jedynie samej linii tramwajowej (na odcinku od Trasy Mostu M. Skłodowskiej - Curie do pętli tramwajowej Winnica) wraz z przebudową niezbędnej infrastruktury oraz zaślepieniem istniejącej ul. Światowida na wysokości skrzyżowania z ul. Leśnej Polanki. Od tego miejsca w kierunku ul. Modlińskiej projektowane jest tylko torowisko tramwajowe z pętlą Winnica po wschodniej stronie torów. Lokalizacja i układ torów pętli będą takie same jak w przypadku wariantu inwestorskiego. Wariant społeczny pokrywa się z wariantem środowiskowym na długości istniejącego odcinka ul. Światowida do ul. Leśnej Polanki. Dodatkowo

projektowany odcinek drogi łączący ul. Światowida i Modlińską będzie nowym śladem, wykorzystuje fragment ul. Sprawnej i dalej prostopadłe dochodzi do ul. Modlińskiej. Przed skrzyżowaniem z ul. Modlińską trasa tramwajowa przechodzi na zachodnią stronę jezdni.

W wariantcie społecznym i środowiskowym połączenie nie będzie kompletne, co zmniejszy atrakcyjność wykorzystywania komunikacji publicznej na rzecz poruszania się transportem własnym. Realizacja wariantu inwestorskiego zapewni ciągłość połączenia centrum oraz lewo- i prawobrzeżnej Warszawy, a przez to także usprawni układ komunikacyjny miasta. Linia tramwajowa będzie połączona z centrum prawobrzeżnej części miasta trasą w ciągu ul. Jagiellońskiej. Bielany i Żoliborz połączone zostaną poprzez węzeł Młociny, zaś centrum z lewej strony Wisły będzie dostępne dzięki I linii metra. W związku z tym do realizacji wybrano wariant inwestorski.

W wariantcie inwestorskim długość nowej ul. Światowida wynosi 4,38 km (w osi pasa dzielącego pomiędzy jezdniami), natomiast długość torowiska w ciągu ul. Światowida do rozjazdu na pętli Winnica w poszczególnych wariantach przedsięwzięcia wynosi 4,18 km.

W południowo - zachodnim narożniku skrzyżowania ul. Światowida i Modlińskiej zlokalizowana zostanie pętla Winnica, która stanowić będzie zintegrowany węzeł przesiadkowy. Po wschodniej stronie ul. Światowida zaprojektowano pętlę tramwajową z 3 torami postojowymi i platformami przystankowymi dla wysiadających (każda o długości 65 m) oraz dodatkową platformą dla wsiadających zlokalizowaną na wylocie z pętli. Dodatkowa platforma będzie połączona z przystankiem autobusowym dla pasażerów wysiadających z autobusów jadących od ul. Modlińskiej. Nowa pętla autobusowa będzie zlokalizowana na południe od pętli tramwajowej i będzie się składać z dwóch peronów oraz awaryjnej zatoki. Cały węzeł przesiadkowy zaprojektowany zostanie w poziomie terenu. Wjazd i wyjazd z pętli odbywał się będzie z ul. Światowida poprzez przejazdy w poziomie jezdni na skrzyżowaniu z ul. Projektowaną. Pętla awaryjna Mehoffera będzie pełnić funkcję tymczasowej pętli tramwajowej na czas budowy torowiska i drugiej jezdni ul. Światowida, a po wybudowaniu całego odcinka torowiska i pętli Winnica obsługiwała będzie pasażerów w przypadku awarii bądź skrócenia linii.

Oddziaływania powstałe na etapie realizacji przedsięwzięcia będą miały charakter przejściowy i krótkotrwały. W celu minimalizacji oddziaływania akustycznego prace uciążliwe akustycznie wykonywane będą wyłącznie w porze dziennej, tj. w godz. od 6.00 do 22.00.

Na etapie eksploatacji planowanej inwestycji dochodzić będzie do kumulacji oddziaływań akustycznych pochodzących z hałasu drogowego oraz tramwajowego. Na podstawie przedłożonej dokumentacji zawierającej obliczenia rozprzestrzeniania się hałasu wykonane z uwzględnieniem rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. 2007, Nr 120, poz. 862, ze zm.) stwierdza się, że dopuszczalne poziomy hałasu na terenach chronionych akustycznie będą dotrzymane.

W projekcie przedmiotowej trasy wprowadzono szereg zabezpieczeń minimalizujących emisję hałasu do środowiska. W torowiskach o konstrukcji bezpodsypkowej zastosowane zostaną podkłady betonowe z przytwierdzeniem sprężystym szyn, a także przekładki podszynowe z tworzywa sztucznego. W miarę możliwości torowiska wydzielone wykonane zostaną jako torowiska trawiaste, pozwalające na obniżenie emisji hałasu spowodowanego eksploatacją linii. Ponadto na planowanym odcinku zamontowane zostaną smarownice, chroniące przed bocznym zużyciem się szyn i rantów kół jezdnych, zaś czoła peronów wyposażone zostaną w wykładzinę dźwiękochłonną. W czasie eksploatacji planowanego przedsięwzięcia zapewnione będzie systematyczne toczenie kół taboru tramwajowego, celem usunięcia nalep i płaszczyzn oraz systematyczne szlifowanie torowiska.

Dodatkowo w celu minimalizacji uciążliwości akustycznej powodowanej ruchem samochodowym, nawierzchnia nowoprojektowanej jezdni wykonana zostanie w technologii SMA (mieszanka mastyksu grysowego). Wzdłuż drogi zostaną zaprojektowane i wykonane nasadzenia roślinności o charakterze

osłonowym i izolacyjnym, złożone z gatunków drzew i krzewów odpornych na niekorzystne warunki miejskie.

W trakcie realizacji przedsięwzięcia wystąpi emisja substancji do powietrza spowodowana eksploatacją sprzętu budowlanego i środków transportu. Uciążliwość związana z realizacją przedsięwzięcia będzie okresowa i ustąpi po zakończeniu prac budowlanych. W celu zminimalizowania emisji substancji do powietrza, podczas prowadzenia prac budowlanych stosowany będzie sprzęt sprawny technicznie, eksploatowany i konserwowany w sposób prawidłowy. W trakcie realizacji przedsięwzięcia materiały pyliste będą zabezpieczone przed rozwiewaniem (np. poprzez przykrywanie plandekami skrzyń ładunkowych pojazdów). Ponadto teren inwestycji utrzymywany będzie w należyтым porządku.

Przeprowadzona w raporcie oos analiza rozprzestrzeniania się substancji w powietrzu wykazała, że przy zachowaniu warunków określonych w sentencji niniejszego postanowienia, zostaną dotrzymane dopuszczalne poziomy substancji w powietrzu.

Na etapie realizacji planowanego przedsięwzięcia wykorzystanie terenu inwestycji będzie prowadzone w sposób zapewniający ochronę środowiska gruntowo - wodnego, w szczególności przed wyciekami substancji ropopochodnych, poprzez wydzielenie i utwardzenie miejsca przeznaczonego na odpady oraz parkowanie, tankowanie i obsługę pojazdów oraz maszyn na terenie o szczelnym podłożu. Plac budowy zostanie wyposażony w środki do neutralizacji rozlanych substancji ropopochodnych. W przypadku wycieku zanieczyszczenie będzie niezwłocznie usuwane, zaś zebrany materiał przekazany do utylizacji uprawnionemu odbiorcy. Powstające w trakcie budowy odpady magazynowane będą w przeznaczonych do tego pojemnikach lub kontenerach w wydzielonym miejscu o utwardzonym podłożu, a po zebraniu odpowiedniej ich ilości przekazywane uprawnionym odbiorcom w celu odzysku lub unieszkodliwienia. W trakcie budowy zorganizowane zostanie zaplecze socjalne dla pracowników.

W przypadku konieczności przeprowadzenia odwodnień budowlanych czas obniżania naturalnego poziomu wód gruntowych zostanie ograniczony do minimum. Odpompowywana woda odprowadzana będzie do miejskiej sieci kanalizacji ogólnospławnej na warunkach określonych przez administratora sieci.

Wszystkie sieci uzbrojenia terenu kolidujące z projektowaną inwestycją, zostaną przebudowane lub zabezpieczone na skrzyżowaniach z układem drogowo - torowym. Odcinki sieci uzbrojenia terenu nieczynne i wyłączone z eksploatacji, zlokalizowane w obszarze pasa drogowego, zostaną zdemontowane.

W rejonie nowobudowanych powierzchni drogowych i torów tramwajowych zaprojektowana zostanie sieć kanalizacyjna.

W celu odprowadzania wód opadowych i roztopowych z powierzchni torowisk oraz z przebudowywanych i nowych powierzchni drogowych do miejskiej sieci kanalizacji ogólnospławnej zaprojektowany zostanie system drenażowy oraz system wpustów i przyłączy kanalizacyjnych. Woda z drenażu odprowadzana będzie do kanalizacji deszczowej powiązanej z odwodnieniem jezdni. Zaprojektowane zostaną również systemy podczyszczania wód opadowych i roztopowych ujmowanych w obrębie smarownic torów z substancji ropopochodnych. Podczyszczone ścieki opadowe odprowadzane będą do sieci kanalizacji ogólnospławnej.

Podczas eksploatacji inwestycji zapewniona zostanie stała drożność systemu odprowadzającego wody opadowe z torowisk oraz powierzchni drogowych.

Jednocześnie stwierdza się, że ze względu na charakter i skalę przedsięwzięcia, jego realizacja nie zagrozi osiągnięciu celów środowiskowych założonych w Planie Gospodarowania Wodami Dorzecza Wisły.

W przedłożonym raporcie oos zawarto wyszczególnienie rodzajów i ilości odpadów mogących powstawać na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia wraz z informacją o sposobie gospodarowania nimi

na terenie planowanej inwestycji. Odpady inne niż niebezpieczne gromadzone będą selektywnie w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach, zlokalizowanych w wyznaczonym, ogrodzonym, zadaszonym miejscu o utwardzonym podłożu. Miejsce gromadzenia tego rodzaju odpadów zabezpieczone zostanie przed wpływem warunków atmosferycznych. Po zebraniu odpowiedniej partii odpady przekazywane będą uprawnionym odbiorcom. Odpady niebezpieczne gromadzone będą w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach odpornych na działanie składników umieszczanych w nich odpadów, zlokalizowanych w wyznaczonym, ogrodzonym, zadaszonym miejscu o utwardzonym podłożu. Po zebraniu odpowiedniej partii odpady przekazywane będą uprawnionym odbiorcom. Miejsce magazynowania odpadów niebezpiecznych zostanie oznaczone i zabezpieczone przed dostępem osób nieupoważnionych.

Mając na uwadze ochronę zwierząt, na etapie realizacji inwestycji przed podjęciem prac przeprowadzona zostanie kontrola terenu pod kątem ich obecności oraz dokonana ewentualna ewakuacja osobników z obszaru działań. Ponadto w celu ochrony zwierząt, ze szczególnym uwzględnieniem ptactwa, wprowadzono czasowe ograniczenie prowadzenia prac w rejonie Wydmy Nowodworskiej. W celu ograniczenia negatywnych oddziaływań na awifaunę usunięcie roślinności zostanie wykonane poza okresem lęgowym ptaków.

W ramach realizacji inwestycji konieczna będzie likwidacja zadrzewień stanowiących potencjalne siedlisko różnych gatunków ptaków. Mając na uwadze wymóg ochrony zwierząt w sentencji niniejszego postanowienia wskazano konieczność przeprowadzenia kontroli pod kątem występowania miejsc lęgowych ptaków, a w przypadku ich identyfikacji - realizacji stosownych rozwiązań zastępczych, tj. budki lęgowe. W celu minimalizacji ewentualnego negatywnego oddziaływania na walory przyrodnicze w rejonie zamierzenia wykonane zostaną nasadzenia osłonowo - izolacyjne. Podczas prac zapewniona zostanie odpowiednia ochrona zadrzewień, ze szczególnym uwzględnieniem pomników przyrody. Wokół Kanału Winnickiego utworzona zostanie strefa zieleni, zaś w celu uniemożliwienia penetracji i zadeptywania terenów zlokalizowanych wokół ww. Kanału i zbiornika wodnego zamontowane zostaną barierki.

Mając na uwadze konieczność zapewnienia migracji zwierząt i zachowania różnorodności genetycznej w rejonie inwestycji, zarówno na etapie realizacji, jaki i eksploatacji inwestycji, utrzymana będzie drożność lokalnych korytarzy migracji. Przepust nad Kanałem Winnickim dostosowany będzie do następujących wymiarów: szerokość minimum 2 m, wysokość minimum 1,5 m. Tereny wokół Kanału zostaną odpowiednio zagospodarowane. Wprowadzone zostanie także pionowe oznakowanie drogi. W celu ochrony płazów i ich potencjalnych siedlisk prace wykonywane będą w okresach określonych w sentencji niniejszego postanowienia oraz pod nadzorem przyrodniczym tak, aby nie dopuścić do zanieczyszczenia i zasypania zbiornika wodnego zlokalizowanego przy Kanale Winnickim, czy też zmiany stosunków wodnych na terenach przylegających do ww. ciek. Zaprojektowane zostaną również urządzenia zabezpieczające środowisko gruntowo - wodne.

W celu umożliwienia szybkiej regeneracji środowiska humus, pozyskany z terenu prac i odpowiednio zdeponowany na czas robót, zostanie wykorzystany po zakończeniu prac do odbudowy biologicznej terenu. Dodatkowo zapewniony zostanie odpowiedni wybór miejsc przeznaczonych na organizację zaplecza budowy i składowanie materiałów budowlanych. Prace prowadzone będą w sposób zapewniający ochronę środowiska gruntowo - wodnego. Roboty objęte zostaną nadzorem przyrodniczym. Po zakończeniu prac teren inwestycji zostanie uprzątnięty.

Podczas eksploatacji inwestycji w celu ograniczenia zasolenia gleby, a tym samym ochrony roślinności i środowiska gruntowo - wodnego, stosowany będzie żwir i piasek. W przypadku konieczności zastosowania środków chemicznych mających na celu wyeliminowanie śliskości dróg stosowany będzie mniej agresywny chlorek wapnia oraz ekologiczne mieszaniny soli magnezu i potasu.

Na etapie eksploatacji przedmiotowego przedsięwzięcia zieleni poddawana będzie odpowiedniej pielęgnacji, co zapewni utrzymanie jej w stanie właściwym do pełnienia funkcji izolacyjnej.

Lokalizacja planowanego przedsięwzięcia oraz jego charakter, wyklucza możliwość oddziaływania na obszary położone poza granicami Polski, a tym samym nie oddziałuje transgranicznie.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie prowadząc postępowanie nie stwierdził konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ooś, biorąc pod uwagę w szczególności następujące okoliczności:

- 1) posiadane na etapie wydawania postanowienia dane na temat przedsięwzięcia i elementów przyrodniczych środowiska objętych zakresem przewidywanego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko pozwalają wystarczająco ocenić jego oddziaływanie na środowisko i ustalić warunki jego realizacji;
- 2) ze względu na rodzaj i charakterystykę przedmiotowej inwestycji oraz jej powiązania z innymi przedsięwzięciami istnieje możliwość kumulowania ich wzajemnych oddziaływań, jednakże zważywszy na lokalizację analizowanego przedsięwzięcia w rejonie o wysokim tle akustycznym stwierdza się, że jego eksploatacja nie pogorszy obecnego klimatu akustycznego;
- 3) nie stwierdza się możliwości niekorzystnego oddziaływania przedsięwzięcia na obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk albo siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody.

Mając na uwadze powyższe należy przyjąć, że planowane przedsięwzięcie nie powinno w sposób znaczący oddziaływać na środowisko.

Wobec powyższego postanowiono jak w sentencji.

Niniejsze postanowienie ma charakter uzgodnienia i nie zwalnia Inwestora/Wnioskodawcy od uzyskania wymaganych odrębnymi przepisami decyzji, uzgodnień lub zezwoleń.

POUCZENIE

W świetle art. 77 ust. 7 ustawy ooś na niniejsze postanowienie nie przysługuje zażalenie.



REGIONALNY DYREKTOR
Ochrony Środowiska w Warszawie

Aleksandra Atłowska

Otrzymują:

1. Prezydent m. st. Warszawy;
2. Sebastian Biernacki - pełnomocnik ZTM;
3. a/a.