



ZNS-713/100/2009/EC

Warszawa, dnia 2009-10-21



*A. Jank*

DATA: 21.01.10

ODPIS

*p. Dyś A. Jank*

Urząd Miasta Stołecznego Warszawy  
Biuro Ochrony Środowiska  
Pl. Starynkiewicza 7/9  
02-015 Warszawa  
*O. J. Malczak*  
*21.01.10*

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w m. st. Warszawie działając na podstawie art. 77 ust.1 pkt 2 i art. 78 ust.1 pkt 2 Ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199 poz. 1227 ze zmianami) oraz na podstawie art. 1 pkt 1 i art. 10 ust. 1 pkt 3 i ust 2 Ustawy z dnia 14 marca 1985r. o Państwowej Inspekcji Sanitarnej (Dz. U. z 2006r. Nr 122 poz. 851 ze zmianami)

#### opiniuje

przedsięwzięcie polegające na budowie linii tramwajowej na Tarchomin, na odcinku od Mostu Północnego do pętli tramwajowej Winnica wraz z rozbudową ul. Światowida polegającą na dobudowie drugiej jezdni na odcinku od ul. Projektowanej do ul. Dzierżgońskiej oraz budowie dwóch jezdni na odcinku od ul. Dzierżgońskiej do ul. Modlińskiej w Dzielnicy Białołęka m.st. Warszawy i zgłasza następujące warunki jego realizacji:

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 zmianami),
2. Zaplecze budowy należy zlokalizować poza terenami sąsiadującymi z zabudową mieszkaniową, oraz obiektami oświaty,
3. Harmonogram robót budowlanych należy opracować tak, aby wykonywanie prac „głośnych” związanych z realizacją przedsięwzięcia w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej, prowadzono w porze dnia natomiast w sąsiedztwie obiektów oświatowych w porze popołudniowej i nocnej oraz w przerwach wakacyjnych.
4. Roboty budowlane należy zorganizować w sposób minimalizujący ich wpływ na stan powietrza atmosferycznego, uciążliwość hałasową i wibracyjną,
5. W trakcie budowy należy zastosować środki organizacyjne i techniczne w celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego przed zanieczyszczeniami ropopochodnymi pochodzącymi od pracujących maszyn i urządzeń,
6. W fazie realizacji przedsięwzięcia należy zapewnić możliwość selektywnej zbiórki odpadów, właściwe – zgodne z obowiązującymi przepisami – składowanie oraz ich sukcesywne wywożenie przez uprawnione firmy,
7. Wycięcia drzew kolidujących z inwestycją należy dokonać poza okresem wegetacji.

8. Należy w miejscu kolizji ulicy ze szlakiem migracji zwierząt (płazów) i wykonać bezpieczne przejście (przepust),
9. Ścieki opadowe z ulicy należy odprowadzić do kanalizacji po ich podczyszczeniu na warunkach określonych przez Miejskiego Przedsiębiorstwa Wodociągów i Kanalizacji w m.st. Warszawie
10. Należy wykonać nawierzchnię ulicy z materiału generującego obniżony poziom hałasu w kontakcie z oponami pojazdów.
11. Należy wykonać ekrany akustyczne:
  - o wysokości 3m biegnący wzdłuż ulicy po stronie wschodniej bądź wzdłuż ogrodzenia przy Szkole Podstawowej Nr 342 i Gimnazjum Nr 123
  - o wysokości ok. 2,5 – 3 m wzdłuż ogrodzenia szkoły obejmując nim zachodni narożnik boiska przy Szkole Podstawowej Nr 154
12. Po oddaniu do użytkowania drogi i linii tramwajowej, ustabilizowaniu się ruchu pojazdów należy wykonać badania i opracować analizę porealizacyjną w zakresie emisji hałasu. W przypadku potwierdzenia wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu na obszarach chronionych akustycznie należy wykonać dodatkowe zabezpieczenia akustyczne zapewniające dotrzymanie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Przedmiotowymi badaniami należy objąć również lokale mieszkalne usytuowane w budynkach wysokich ( 8 i 11 kondygnacji ) na wszystkich kondygnacjach. W przypadku gdy jedną z tych możliwości okaże się wymiana stolarki okiennej należy określić jej parametry niezbędne dla dotrzymania dopuszczalnych poziomów hałasu. Ewentualna wymiana stolarki okiennej musi być zrealizowana z zachowaniem prawidłowych warunków wentylacji pomieszczeń objętych wymianą. Ww. prace należy wykonać na koszt i staraniem inwestora budowy ul. Światowida i linii tramwajowej.
13. Należy przewidzieć możliwość ekranowania zabudowy mieszkalnej jednorodzinnej znajdującej się w sąsiedztwie inwestycji na odcinku od ul. Dzierżgońskiej do ul. Modlińskiej w przypadku stwierdzenia w analizie porealizacyjnej występowania przekroczeń poziomów dopuszczalnych na terenach występowania tej zabudowy.

## UZASADNIENIE

Opinię wydaje się na wniosek Prezydenta Miasta Stołecznego Warszawy pismo znak OŚ-IV-IKU-76242-16-33-09 z dnia 30.11.2009r. rozpatrującego wniosek Zarządu Transportu Miejskiego z siedzibą przy ul. Senatorskiej 37 w Warszawie z dn. 19.05.2009r. w imieniu którego wystąpił pełnomocnika Józef Dawidowski Metroprojekt Sp. z o.o. ul. Solińska 19B w Warszawie o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie linii tramwajowej na Tarchomin, na odcinku od Mostu Północnego do pętli tramwajowej Winnica wraz z rozbudową ul. Światowida polegającą na dobudowie drugiej jezdni na odcinku od ul. Projektowanej do ul. Dzierżgońskiej oraz budowie dwóch jezdni na odcinku od ul. Dzierżgońskiej do ul. Modlińskiej w Dzielnicy Białołęka m.st. Warszawy.

Na podstawie § 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. z 2004r. Nr 257 poz. 2573 ze zm.) przedmiotowa inwestycji należy do przedsięwzięć mogących

znacząco oddziaływać na środowisko, dla których obowiązek sporządzenie raportu o oddziaływaniu na środowisko może być wymagany.

Prezydent Miasta Stołecznego Warszawy w Postanowieniu Nr 236/OŚ/2009 z dnia 19 sierpnia 2009r., (które wpłynęło do Powiatowej Stacji Sanitarno-Epidemiologicznej w m.st. Warszawie w dniu 29 grudnia 2009r.) uznał za konieczne przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia.

Przedmiotowa ul. Światowida która zostanie rozbudowana jest drogą powiatową i sklasyfikowana została jako zbiorcza Z. Przy projektowaniu rozbudowy ulicy przyjęto parametry odpowiadające ulicy zbiorczej Z:

Prędkość projektowa 50km/h,

Prędkość miarodajna 60km/h,

2 jezdnie trzypasowe (wyjątkowo dwupasowe) z pasem dzielącym, szerokość jezdni 10,0-10,5m,

Odstępy między skrzyżowaniami nie mniejsze niż 300m, dopuszcza się wyjątkowo mniejsze do 150m.

Zgodnie z „Raportem o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko„ opracowanym przez zamierzenia budowlanego „Budowa linii tramwajowej na Tarchomin wraz z układem drogowym ulic: Światowida i Projektowanej” opracowanym przez MP-MOSTY Sp. z o.o. z siedzibą w Krakowie przy ul. Stoczniovców 3 w czerwcu 2009r., inwestor zamierza wybudować **w I etapie:**

Torowisko tramwajowe po prawej (wschodniej) stronie istniejącej jezdni ul. Światowida. W ramach tego etapu projektuje się również 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 Światowida tylko na odc. Dzierżgońska – Modlińska.

**W II etapie** inwestor zamierza wybudować: drugą jezdnię ul. 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 jezdni ul. Światowida. Przebiegać będzie od Trasy Mostu Północnego do pętli Winnica – łącznie 4,4km. Szerokość torowiska na szlaku wyniesie 8m oraz 13,5m na przystankach. Przystanki tramwajowe usytuowano w rejonie skrzyżowań: Myśluborska, Cmielowska, Mehoffera, Stefanika, Ordonówny, Strumykowej, Leśnej Polanki, Pętla Winnica. Podstawowym typem konstrukcji na szlaku jest nowoczesna konstrukcja podsypkowa, wyposażona w odwodnienie wzdłużne. Na przejazdach i wzdłuż peronów przystankowych oraz w strefie zwrotnic (węzłów rozjazdowych) zastosowana zostanie konstrukcja bezpodsypkowa z elementami wibroizolacyjnymi, z zabudową mieszankami mineralno-asfaltowymi. Ponadto na części odcinków szlakowych z uwagi na bliskość występowania przejazdów, zastosowano konstrukcję bezpodsypkową.

Projekt drogowy obejmuje ulicę Światowida od skrzyżowania z ul. Projektowaną (łączy 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. Dotychczas istnieje jedna (zachodnia) jezdnia ul. Światowida do ul. Leśnej Polanki. Od tego miejsca do skrzyżowania z ul. Modlińską, ul. Światowida będzie biegła po nowej trasie.

Zaprojektowano 2 jezdnie trzypasowe (wyjątkowo dwupasowe) o szerokości 10,0-10,5m 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 Strumykowej 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 3,0m a długość 40m. Szerokość peronów przystankowych wynosi 3,5m. Średnia odległość między przystankami wynosi od ok.550m do ok.750m.

Na ul. Światowida zaprojektowano skrzyżowania skanalizowane z wszystkimi relacjami skrętnymi z następującymi ulicami:

Myśluborską, Ćmielowską, Mehoffera, Stefanika, Ordonówny, Strumykową, Dzierżgońską – Leśnej Polanki, Poetów – ul. Projektowaną 2 (prowadzącą do pętli Winnica).

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

W trakcie prowadzonych prac nad przygotowaniem inwestycji rozpatrzono trzy zakresy realizacji inwestycji: zakres bezinwestycyjny (I), zakres z samą linią tramwajową ((II), zakres z linią tramwajową i modernizacją ulicy Światowida (III).

Rozpatrywano również dwa warianty inwestycji pod kątem przebiegu trasy ulicy. Na odcinku od Trasy Mostu Północnego do ul. Dzierżgońskiej trasa przebiegu linii tramwajowej i modernizacji układu drogowego przebiega w korytarzu zarezerwowanym dla inwestycji komunikacyjnych i nie wywołuje konfliktów. Natomiast dla odcinka od ul. Dzierżgońskiej do ul. Modlińskiej opracowano dwa warianty: społeczny i inwestorski.

W wariantcie inwestorskim trasa ulicy przebiega po trasie wcześniej planowanej linii metra oraz (między innymi lokalizacja pętli Winnica w dowiązaniu do wykonanego projektu ul. Modlińskiej (węzeł ul. Modlińskiej ze Światowida i ul. Mehoffera-Bis),

W wariantcie społecznym trasa ulicy przebiega na północ od trasy inwestorskiej oraz pętla tramwajowa zlokalizowana została na terenie przeznaczonym pod obiekty końcowej stacji wcześniej planowanego metra. W obu wariantach lokalizacja inwestycji wymaga przejścia przez Wydnię Nowodworską.

Ostatecznie do dalszego opracowania przyjęto wariant inwestorski.

Zgodnie z informacjami zawartymi w Raporcie przebieg i lokalizacja inwestycji są zgodne z miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego:

- Miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego Winnicy Południowej zatwierdzonym uchwałą nr LVIII/842/02 Rady Gminy Warszawa – Białoleka z dnia 27.09.2002r.,

- Miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego Winnicy Północnej zatwierdzonym uchwałą nr LVIII/843/02 Rady Gminy Warszawa –Białoleka z dnia 27.09.2002r.,

oraz projektem miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Winnicy w rejonie ul. Światowida o przystąpieniu do sporządzania którego zdecydowała Rada m.st. Warszawy Uchwałą NrLXXXII/2745/2006 z dnia 10 października 2006r.

Generalnie teren przewidziany pod przedsięwzięcie tj. linię tramwajową oraz rozszerzenie do dwóch jezdni ul. Światowida (na końcowym odcinku budowa obu jezdni) jest wolny od obiektów o charakterze trwałym. Wyjątek stanowi obszar na terenie ulicy Leśnej Polanki do końca trasy – pętla przy ul. Modlińskiej, gdzie istnieje rozproszona zabudowa indywidualna z domami mieszkalnymi i gospodarczymi.

W sąsiedztwie lokalizacji inwestycji występuje między innymi: zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna 3-kondygnacyjna, 4-kondygnacyjna, wysoka zabudowa wielorodzinna 8

kondygnacyjna, 11-kondygnacyjna oraz obiekty: Szkoły Podstawowej 314 położonej w głębi pomiędzy budynkami NR 3 i 5 zlokalizowanymi przy ul. Atutowej, przy ul. Erazma obiekty Szkoły Podstawowej nr 344 i Białoleckiego Ośrodka Sportu, przy ul. Strumykowej Szkoła Podstawowa nr 342 i Gimnazjum nr 123 wraz z zespołem boisk, w głębi Osiedla Ciołoksza Przedszkole Publiczne nr 76, na wydmie przy ul. Leśnej Polanki Szkoła podstawowa nr 154 i tereny leśne.

W celu oceny klimatu akustycznego jaki będzie panował na terenach sąsiednich projektowanej ulicy i linii tramwajowej w trakcie budowy przeprowadzono szacunkowe obliczenia zasięgu hałasu powstającego w wyniku prowadzenia prac. Izolinia 55dB, która odpowiada dopuszczalnej wartości poziomu hałasu pochodzącego od prac budowlanych prowadzonych w porze dziennej na terenach zabudowy mieszkaniowej może mieć zasięg ok. 150m. Oznacza to, że w trakcie budowy mogą występować przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu na elewacjach budynków mieszkalnych i terenach oświaty. Będą to jednak sytuacje krótkotrwałe, występujące w miejscach nasilenia prac.

Ponieważ skuteczne ekranowanie placu budowy jest rozwiązaniem niewykonalnym ograniczenie uciążliwości akustycznej powodowanej prowadzeniem robót budowlanych powinno nastąpić poprzez ustalenie harmonogramu ich wykonywania w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej do pory dnia natomiast w sąsiedztwie obiektów oświaty w porze popołudniowej lub nocnej.

Dla etapu funkcjonowania inwestycji przeprowadzono obliczenia akustyczne dla pory nocnej w płaszczyźnie na wysokości 4m, oraz w porze dnia w płaszczyźnie na wysokości 1,5m dla zakresu III inwestycji.

Przeprowadzona analiza wykazała, że również w trakcie funkcjonowania inwestycji mogą wystąpić przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu na elewacjach budynków mieszkalnych w granicach 5dB. Na terenach oświaty w porze dziennej mogą występować przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu. Na terenie Szkoły Podstawowej z oddziałem integracyjnym Nr 342 i Gimnazjum nr 123 znajdujących się przy ul. Światowida po modernizacji ulicy źródło hałasu przybliży się do granicy szkoły. Proponuje się ekran akustyczny o wysokości 3m biegnący wzdłuż ulicy po stronie wschodniej bądź ze względów technicznych wzdłuż ogrodzenia. Drugi ekran akustyczny należy wykonać w rejonie Szkoły Podstawowej Nr 154 znajdującej się na Wydmie Nowodworskiej przy ul. Leśnej Polanki. Proponuje się ekran akustyczny o wysokości ok. 2,5 – 3m wzdłuż ogrodzenia szkoły obejmując nim zachodni narożnik boiska.

W ocenie Autorów Raportu stosowanie ekranów akustycznych jako ochrony przed hałasem dla osiedli mieszkaniowych wielorodzinnych jest w rozpatrywanym przypadku nieracjonalne. W celu szczegółowego zidentyfikowania miejsc, w których mogą wystąpić przekroczenia wartości dopuszczalnych poziomów hałasu w trakcie eksploatacji inwestycji zaproponowano wykonanie pomiarów hałasu w ramach analizy poralizacyjnej. Dla terenów, gdzie mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska należy przeanalizować potrzebę wymiany stolarki okiennej na stolarkę o większej izolacyjności akustycznej z zastosowaniem odpowiedniego systemu wentylacji.

Przeprowadzono również analizę wpływu inwestycji na stan powietrza w trakcie funkcjonowania inwestycji. Z analiz obliczeniowych wynika, że jedynymi zanieczyszczeniami, które mogą mieć wpływ na stan jakości powietrza wokół analizowanej trasy są ditlenek azotu, oraz pył zawieszony a oddziaływanie takich zanieczyszczeń jak: ditlenek siarki, tlenek węgla i benzen będzie znikome, także w odniesieniu do tła tych zanieczyszczeń i nie będzie miało jakiegokolwiek wpływu na stan jakości powietrza w rejonie. Dla wszystkich etapów i zakresów funkcjonowania inwestycji wartości stężeń średniorocznych z tłem będą znacznie niższe od wartości dopuszczalnych. W żadnym z

analizowanych etapów nie będzie występowało przekraczanie dopuszczalnych poziomów stężeń 1 godzinnych D<sub>1</sub> (zerowa częstość przekraczania dwutlenku azotu i dwutlenku siarki). Emisja zanieczyszczeń pyłowych i gazowych do powietrza będzie występowała w trakcie budowy. W celu jej ograniczenia niezbędna jest właściwa organizacja pracy i zaplecza budowy oraz opracowanie harmonogramu robót oraz właściwy dobór sprzętu budowlanego. Realizacja inwestycji spowoduje ingerencję w środowisko gruntowo-wodne i przyrodnicze z uwagi na przebieg trasy w części po terenach biologicznie czynnych: Wydmy Nowodworskiej, Kanału Winnickiego.

Z uwagi na lokalizację inwestycji w części na terenach biologicznie czynnych należy zastosować zarówno w trakcie budowy jak i eksploatacji rozwiązania minimalizujące oddziaływanie inwestycji na świat roślinny i zwierzęcy.

Odprowadzanie wód opadowych i roztopowych z ulicy Światowida przewiduje się do sieci kanalizacyjnej miejskiej z koniecznością ich podczyszczania.

Inwestycja oprócz budowy ulicy i linii tramwajowej obejmuje przebudowę i budowę sieci i urządzeń energetycznych i teletechnicznych oraz przebudowę kolizji z istniejącymi sieciami uzbrojenia terenu. W trakcie tych prac powstawać będzie znaczna ilość odpadów (np. wierzchnia warstwa ziemia, ziemia z wykopów pod odwodnienie, materiały budowlane i instalacyjne, odpady komunalne z zaplecza budowy), które powinny być ponownie wykorzystane w miejscu ich powstawania, selektywnie zbierane, przekazane do odzysku lub oddane do utylizacji.

Biorąc pod uwagę powyższe Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w m. st. Warszawie uznał zgłoszenie uwag zawartych w sentencji postanowienia za konieczne z punktu widzenia ochrony środowiska i zdrowia ludzi.

Z uwagi na fakt, że liczba stron w postępowaniu przekracza 20, w postępowaniu stosowany jest art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego.

z up. PAŃSTWOWEGO POWIATOWEGO  
INSPEKTORA SANITARNEGO w m. st. Warszawie  
Zastępcę Państwowego Powiatowego  
Inspektora Sanitarnego w m. st. Warszawie  
*Łukasz Kaczyński*

Otrzymują:

1. Adresat:
2. Józef Dawidowski – pełnomocnik  
Metroprojekt Sp. z o.o.  
Ul. Solińska 19B  
02-142 Warszawa
3. Strony postępowania zawiadomione zgodnie z art. 49 K.P.A. poprzez wywieszenie opinii na tablicy w siedzibie Powiatowej Stacji Sanitarno-Epidemiologicznej w m. st. Warszawie przy ul. Jana Kochanowskiego 21,
4. a/a.