



**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W WARSZAWIE**

URZĄD MIASTA STOŁECZNEGO  
WARSZAWY  
BIURO OCHRONY ŚRODOWISKA  
RDOS-14-WOOS-II-UW-6613-289



OS-K/4692/10 2010-05-10 Bonisławski

DATA: 30.05.2010  
PODPIS: [Signature]

bez terminu	<input checked="" type="checkbox"/>
zgodnie z KPA	<input checked="" type="checkbox"/>
pełne do dnia	<input checked="" type="checkbox"/>
do wykorzystania	<input checked="" type="checkbox"/>
akceptuję	<input checked="" type="checkbox"/>
60/09	

TERMIN WYKONANIA INFORMACJA  
Pan/Pani: [Signature]

Warszawa, dnia 06 maja 2010 r.

P. Tomczak  
12 MAJ 2010  
P. E. Malenka  
12 05 2010

*dobro*  
*J. Kolo + wysniew*  
*M. H. Skowron*  
**Postanowienie**

Na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 1, art. 77 ust. 3, 4 i 7 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”), a także § 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 (Dz. U. Nr 257 poz. 2573, ze zm.), w związku z postępowaniem w sprawie oceny oddziaływania na środowisko przeprowadzonym dla przedsięwzięcia polegającego na budowie linii tramwajowej na Tarchomin, na odcinku od Mostu Północnego do pętli tramwajowej Winnica wraz z rozbudową ul. Światowida, polegającą na dobudowie drugiej jezdni na odcinku od ul. Projektowanej do ul. Dzierżgońskiej oraz budowie dwóch jezdni na odcinku od ul. Dzierżgońskiej do ul. Modlińskiej, w Dzielnicy Białołęka m.st. Warszawy

**uzgadniam realizację przedsięwzięcia i określam następujące warunki:**

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

- 1) prace realizacyjne uciążliwe akustycznie prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godz. od 6.00 do 22.00;
- 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;
- 3) maszyny i urządzenia wykorzystywane na placu budowy usytuować w sposób minimalizujący możliwość nakładania się na siebie hałasu, w celu ochrony terenów chronionych akustycznie;
- 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;
- 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;
- 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;
  - 7) zapewnić pracownikom pomieszczenia sanitarne i socjalne celem zagwarantowania odpowiednich warunków sanitarno-higienicznych na terenie budowy;
  - 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;
  - 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;
  - 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;
  - 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;
  - 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;
  - 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;
  - 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;
  - 15) miejsce ewentualnego przechowywania materiałów pędnych i smarów, a także stanowisk postojowych pojazdów oraz maszyn roboczych zorganizować w sposób uniemożliwiający zanieczyszczenie gleb substancjami ropopochodnymi;
  - 16) w czasie eksploatacji planowanego przedsięwzięcia zapewnić systematyczne toczenie kół taboru tramwajowego, celem usunięcia nalep i płaszczyn;
  - 17) w czasie eksploatacji planowanego przedsięwzięcia zapewnić systematyczne szlifowanie torowiska;
  - 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 dziennej, tj. od godz. 7.00 do 20.00;
  - 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;

- 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 w po obu stronach cieku) prowadzić poza okresem masowej migracji i rozmnażania się płazów, który trwa od 1 marca do 31 maja;
- 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 cieku;
- 22) wycinkę drzew i krzewów (ograniczoną do niezbędnego minimum) prowadzić poza sezonem wegetacyjnym; dokonać nasadzeń zamiennych gatunkami rodzimymi, odpornymi na niekorzystne warunki miejskie, o wysokich parametrach technicznych;
- 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;
- 24) po zakończeniu prac teren inwestycji uprzątnąć i przywrócić do stanu funkcjonalności przyrodniczej – tj. oczyścić, odpowiednio ukształtować i zrekultywować;
- 25) na etapie eksploatacji planowanego przedsięwzięcia wody opadowe przed odprowadzeniem do odbiornika oczyszczać w separatorach substancji ropopochodnych i zawiesin;
- 26) wody opadowe odprowadzać do istniejącej kanalizacji deszczowej;
- 27) dokonywać systematycznych przeglądów stanu urządzeń podczyszczających; nagromadzone w nich zanieczyszczenia usuwać i przekazywać uprawnionemu podmiotowi;
- 28) w trakcie eksploatacji planowanej inwestycji utrzymywać drożność wykonanych przepustów;
- 29) w fazie eksploatacji inwestycji regularnie oczyszczać i konserwować przejście dla zwierząt;
- 30) zieleń na etapie eksploatacji poddawać zabiegom pielęgnacyjnym; do utrzymywania trawiastego torowiska w odpowiednim stanie technicznym używać biodegradowalnych środków chwastobójczych.

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

- 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;
- 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) zastosowanie w torowiskach wydzielonych podkładów betonowych z przytwierdzeniem sprężystym szyn oraz gumowych przekładek podszynowych;
- 4) zastosowanie na planowanym odcinku smarownic torowych;
- 5) wyposażenie czół peronów w wykładzinę dźwiękochłonną;
- 6) utworzenie w miarę możliwości torowiska trawiastego poprzez zabudowanie torowiska wydzielonego ziemią roślinną i obsadzenie trawą;
- 7) wykonanie nawierzchni projektowanej jezdni z materiału gwarantującego niski poziom emisji hałasu podczas eksploatacji drogi;
- 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;
- 9) zaprojektowanie w okolicach wyznaczonej migracji zwierząt (Kanał Winnicki) urządzeń zabezpieczających środowisko wodno – gruntowe przed zanieczyszczeniem (kanalizacja, separatory substancji ropopochodnych);
- 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 bezproblemowe wejście i zejście drobnym zwierzętom 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 cieków 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);
- 11) dokonanie „naturalizacji” terenu zlokalizowanego pomiędzy nowym przebiegiem ul. Dzierżgońskiej, ul. Światowida, a zabudowaniami zlokalizowanymi na południe od Kanału Winnickiego tj. usunięcie elementów antropogenicznych (tj. rozebranie chodników i jezdni ul. Dzierżgońskiej, usunięcie latarni, śmietników, ławek itp.) i dokonanie stosownych nasadzeń, które umożliwią stworzenie wokół Kanału Winnickiego strefy zieleni;
- 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. Dzierżgońskiej 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 cieków), wzdłuż wschodniej strony przebiegających po nowym śladzie ścieżki rowerowej i chodnika.

### III. Wymagania dodatkowe:

- 1) po upływie roku od dnia oddania linii do użytkowania wykonać analizę porealizacyjną, a jej wyniki i ewentualne propozycje zabezpieczeń akustycznych dla terenów chronionych przedstawić odpowiedniemu organowi w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania;
- 2) zagospodarowanie stref przejścia dla zwierząt oraz prace budowlane w rejonie ciekłu i zbiornika wodnego położonego przy kanale, w tym odmulanie koryta, zaplanować i realizować pod nadzorem przyrodniczym (herpetolog, zoolog);
- 3) w miejscach wskazanych w raporcie OOS jako przejścia migrujących zwierząt przez ul. Światowida (rejon ul. Ćmielowskiej, odcinek od u. Mehoffera do ul. Książkowej oraz od ul. Grzymalitów do ul. Dionizosa) ustawić znaki ostrzegawcze informujące kierowców o migracji zwierząt i ograniczające prędkość;
- 4) w celu ograniczenia zasolenia gleby zrezygnować z używania soli na chodnikach i ścieżkach rowerowych na rzecz żwiru i piasku;
- 5) ograniczyć zużycie chemicznych środków odładzających 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;
- 6) w celu ochrony roślinności drzewiastej i krzewiastej Kanału Winnickiego i zbiornika wodnego oraz pomników przyrody w ich rejonie zrezygnować z używania soli na rzecz żwiru lub piasku; ewentualne użycie związków soli (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.;
- 7) po zakończeniu inwestycji przeprowadzić dwuletni monitoring wykorzystania przepustu jako przejścia dla zwierząt oraz kolizji ze zwierzętami, ze szczególnym uwzględnieniem wskazanych w raporcie OOS 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.

IV. Przed rozpoczęciem realizacji przedsięwzięcia nie ma konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust 1 ustawy „oos”.

### Uzasadnienie

Prezydent Miasta Stołecznego Warszawy wnioskiem z dnia 30 listopada 2009 r., znak: OŚ-IV-IKU-76242-16-34-09, 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 Mostu Północnego do pętli tramwajowej Winnica wraz z rozbudową ul. Światowida, polegającą na dobudowie drugiej jezdni na odcinku od ul. Projektowanej do ul. Dzierzgońskiej oraz budowie dwóch jezdni na odcinku od ul. Dzierzgońskiej do ul. Modlińskiej, w Dzielnicy Białołęka m.st. Warszawy. Do pisma dołączono wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 19 maja 2009 r., L. dz. 641/2009 oraz raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko (raport OOS).

Planowane przedsięwzięcie należy do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, o których mowa w art. 59 ust. 1 pkt 2 „ooś” oraz w § 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 (Dz. U. Nr 257, poz. 2573, ze zm.).

Przedmiotem planowanej inwestycji jest budowa 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. Dzierzgońskiej oraz budowie dwóch jezdni na odcinku od ul. Dzierzgońskiej do ul. Modlińskiej, w Dzielnicy Białoleka m.st. Warszawy.

Celem planowanego przedsięwzięcia jest podniesienie atrakcyjności i stopnia wykorzystania przez pasażerów transportu publicznego w aglomeracji warszawskiej, łączącego Białolekę z centrum Warszawy oraz przystosowanie istniejącego układu drogowego do wzrastającego strumienia ruchu pojazdów poprzez poprawę istniejących warunków komunikacyjnych.

Planowane przedsięwzięcie w części objęte zostało ustaleniami następujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego: zmiana szczegółowego planu zagospodarowania przestrzennego osiedla Dąbrówka Szlachecka, miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego tereny Winnicy Południowej, miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Winnicy Północnej oraz miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego terenu Nowodwory Wschodnie część II. Dla pozostałych terenów nie uchwalono miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

W chwili obecnej ul. Światowida stanowi drogę powiatową klasy Z (zbiorcza), jednojezdniową o nawierzchni asfaltowej szerokości ok. 10,0 – 10,5 m. Istniejąca jezdnia położona jest po zachodniej stronie ul. Światowida i przebiega do ul. Leśnej Polanki. Po stronie zachodniej ul. Światowida, wzdłuż całej jej długości, zlokalizowany jest chodnik, zaś po stronie wschodniej chodniki umiejscowione są jedynie w obrębie przystanków autobusowych. Od ul. Myśliborskiej wzdłuż ul. Światowida, po jej zachodniej stronie zlokalizowana jest również ścieżka rowerowa (o szerokości 2,0 – 2,5 m), przylegająca do chodnika i oddzielona od krawędzi jezdni pasem zieleni o zmiennej szerokości (ok. 5 m).

Głównymi skrzyżowaniami drogowymi znajdującymi się w rejonie ul. Światowida, są skrzyżowania z: ul. Myśliborską, ul. Ćmielowską, ul. Mehoffera oraz z ul. Stefanika. Ponadto między ulicami: Ordonówny i Strumykową znajduje się pętla autobusowa Nowodwory.

W ramach realizacji planowanego przedsięwzięcia przewidziano dwa etapy. Etap I obejmuje budowę torowiska tramwajowego po wschodniej stronie istniejącej jezdni ul. Światowida, a także wykonanie/przebudowę wszystkich skrzyżowań drogowych przy założeniu dwujezdniowej ul. Światowida wraz z torowiskiem zlokalizowanym między jezdniami. Na tym etapie budowane będą obie jezdnie Światowida na odcinku od ul. Dzierzgońskiej do ul. Modlińskiej. Etap II związany będzie z budową drugiej jezdni ul. Światowida wraz z układem chodników i ścieżek rowerowych.

Układ geometryczny projektowanej trasy tramwajowej powiązany będzie zarówno wysokościowo jak i sytuacyjnie z przebiegiem trasy drogowej. Torowisko tramwajowe usytuowane będzie w pasie dzielącym jezdnie ul. Światowida. Przebiegać będzie ono od Trasy Mostu Północnego do pętli tramwajowej Winnica. Łączna długość projektowanego odcinka linii wyniesie 4,4 km. Na szlaku torowiska posiadać będą szerokość 8,0 m, natomiast w rejonie przystanków 13,5 m.

Podstawowym typem konstrukcji na szlaku projektowanej linii tramwajowej będzie konstrukcja podsypkowa, wyposażona w odwodnienie wzdłużne. Na przejazdach i wzdłuż peronów przystankowych oraz węzłów rozjazdowych zastosowana zostanie konstrukcja bezpodsypkowa z elementami wibroizolacyjnymi, z zabudową mieszankami mineralno-asfaltowymi (zabudowa MMA).

W południowo-zachodnim narożniku skrzyżowania ul. Światowida i Modlińskiej zlokalizowana zostanie pętla tramwajowa Winnica, stanowiąca węzeł przesiadkowy. Pętla posiadać będzie trzy tory postojowe oraz platformy przystankowe dla wysiadających, każda o długości 65 m. Ponadto pętla posiadać będzie dodatkową platformę dla wsiadających zlokalizowaną na jej wylocie.

Pętla awaryjna Tarchomin na czas budowy torowiska i drugiej jezdni ul. Światowida pełnić będzie funkcję tymczasowej pętli tramwajowej, a po wybudowaniu całego odcinka torowiska i pętli Winnica, umożliwić będzie obsługę pasażerów w przypadku awarii bądź skrócenia linii.

Projektowana druga jezdnią poprowadzona będzie po wschodniej stronie jezdni istniejącej. Istniejąca pętla autobusowa Nowodwory usytuowana na odcinku między ul. Ordonówny i Strumykową ulegnie likwidacji po wybudowaniu pętli Winnica. Projektuje się budowę nowej pętli autobusowej w rejonie ul. Leśnej Polanki i projektowanej drugiej jezdni.

Planowane przedsięwzięcie sąsiadować będzie z zabudową mieszkaniową (jedno- i wielorodzinną) oraz z miejscami stałego lub czasowego pobytu dzieci i młodzieży, tj. ze Szkołą Podstawową Nr 154, Szkołą Podstawową Nr 342 i Gimnazjum Nr 123.

Analiza raportu OOS wykazała, że planowane przedsięwzięcie na etapie budowy powodować będzie niewielki i krótkotrwały wpływ na klimat akustyczny. W celu minimalizacji tego oddziaływania prace budowlane uciążliwe akustycznie realizowane będą wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach od 6.00 do 22.00 (I.1). Maszyny i urządzenia wykorzystywane podczas prac realizacyjnych usytuowane będą tak, by możliwie w jak największym stopniu zmniejszyć nakładające się na siebie źródła hałasu (I.3). Zaplecze wykonawstwa zlokalizowane zostanie w możliwie jak największej odległości od zabudowy mieszkaniowej (I.2). W związku z tym, przy spełnieniu warunków określonych w sentencji postanowienia, podczas fazy realizacji przedsięwzięcia nie powinno dochodzić do przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach chronionych akustycznie.

Jednakże na etapie eksploatacji planowanej inwestycji dochodzić będzie do kumulacji oddziaływań akustycznych pochodzących z hałasu drogowego oraz tramwajowego. W związku z tym, a także w celu rzeczywistej oceny oddziaływania akustycznego planowanego przedsięwzięcia na tereny chronione akustycznie nałożono na Inwestora obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej po upływie roku od oddania obiektu do użytku i przedstawienia jej wyników odpowiedniemu organowi w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania, celem weryfikacji faktycznych wartości poziomów hałasu z wartościami wynikłymi z obliczeń przedstawionych w raporcie OOS (III.1).

Ponadto w związku z kumulacją oddziaływań akustycznych, w projekcie przedmiotowej trasy przewidziany został szereg zabezpieczeń minimalizujących emisję hałasu do środowiska.

Przede wszystkim w celu ochrony terenów zabudowy związanych ze stałym lub czasowym pobytom dzieci i młodzieży wykonane zostaną ekrany akustyczne (II.1a i 1b) 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). Ekrany wykonane zostaną jako nieprzezroczyste (zbudowane w szczególności z elementów drewnianych bądź nieprzezroczystych tworzyw sztucznych). Dla zapewnienia estetycznego ich wyglądu w miarę możliwości ekrany akustyczne zostaną obsadzone roślinnością odporną na niekorzystne warunki miejskie (II.2).

W torowiskach wydzielonych projektowanej linii tramwajowej zastosowane zostaną podkłady betonowe z przytwierdzeniem sprężystym szyn, a także gumowe przekładki podszynowe (II.3). Jednocześnie w miarę możliwości torowiska wydzielone zabudowane zostaną ziemią roślinną i obsadzone trawą, tworząc w ten sposób torowisko trawiaste (II.6), pozwalające na obniżenie emisji hałasu spowodowanego eksploatacją linii. Ponadto na planowanym odcinku zamontowane zostaną smarownice, chroniące przed bocznym

zużywaniem się szyn i rantów kół jezdnych (II.4), a czoła peronów wyposażone zostaną w wykładzinę dźwiękochłonną (II.5).

W czasie eksploatacji planowanego przedsięwzięcia zapewnione będzie systematyczne toczenie kół taboru tramwajowego (I.16), celem usunięcia nalep i płaszczyzn oraz systematyczne szlifowanie torowiska (I.17).

Ponadto w celu minimalizacji uciążliwości akustycznej powodowanej ruchem samochodowym nawierzchnia nowoprojektowanej jezdni (wschodniej) wykonana zostanie z materiału gwarantującego niski poziom emisji hałasu powstałego w wyniku toczenia się opony po jezdni (II.7). Natomiast wzdłuż drogi, tam, gdzie istnieje taka możliwość zaprojektowane i wykonane zostaną nasadzenia roślinności o charakterze osłonowym i izolacyjnym, złożone z gatunków drzew i krzewów odpornych na niekorzystne warunki miejskie (II.8).

Podczas wykonywania prac realizacyjnych zachodzić może ryzyko powstawania pylenia wtórnego. W związku z tym w sentencji postanowienia nałożono na Inwestora warunek dotyczący minimalizacji tego rodzaju oddziaływania (I.4), dzięki czemu działania budowlane nie spowodują istotnych zmian w stanie jakości powietrza atmosferycznego, a dopuszczalne poziomy substancji w powietrzu powinny zostać dotrzymane.

Przeprowadzona w raporcie OOS analiza emisji rozkładu zanieczyszczeń w powietrzu na etapie eksploatacji wykazała, iż dopuszczalne poziomy substancji w powietrzu na tym etapie nie zostaną przekroczone.

Na etapie realizacji planowanego przedsięwzięcia zagospodarowanie terenu inwestycji prowadzone będzie w sposób oszczędny oraz przy zapewnieniu ochrony środowiska gruntowo-wodnego, w szczególności przed wyciekami substancji ropopochodnych (I.5). Plac budowy wyposażony zostanie w środki do neutralizacji tych związków (I.6). W przypadku rozlania lub wycieku plamy zanieczyszczeń zostaną niezwłocznie usunięte, a zebrany materiał przekazany do utylizacji uprawnionemu odbiorcy. Miejsce ewentualnego przechowywania materiałów pędnych i smarów, a także stanowisk postojowych pojazdów oraz maszyn roboczych zostanie zorganizowane w sposób uniemożliwiający zanieczyszczenie gleb substancjami ropopochodnymi (I.15). Ponadto w celu zapewnienia odpowiednich warunków sanitarno-higienicznych pracownikom zagwarantowane zostaną pomieszczenia socjalne i sanitarne (I.7). Ponadto w trakcie prac realizacyjnych w rejonie Kanału Winnickiego zachowana będzie szczególna ostrożność mająca na celu niedopuszczenie do zanieczyszczenia cieku substancjami ropopochodnymi z pracującego sprzętu lub zasypania go masami ziemnymi (I.8).

Gospodarka wodami opadowymi oparta będzie na istniejącym systemie kanalizacji miejskiej (I.26). Przed odpływem do odbiorników ścieki podczyszczane będą w separatorze substancji ropopochodnych i zawiesin, co gwarantować będzie wymaganą ich jakość. Ścieki deszczowe przed odprowadzeniem ich do odbiornika będą oczyszczane w separatorach substancji ropopochodnych i zawiesin (I.25). W okolicach wyznaczonej migracji zwierząt (Kanał Winnicki) zaprojektowane i wykonane zostaną urządzenia zabezpieczające środowisko wodno-gruntowe przed zanieczyszczeniami (II.9), a wykonany przepust utrzymany będzie w drożności (I.28). Ponadto wykonywane będą systematyczne przeglądy stanu urządzeń podczyszczających, a nagromadzone w nich zanieczyszczenia będą usuwane i przekazywane uprawnionemu odbiorcy (I.27). Wody z torowisk niezabudowanych infiltrować będą do warstwy odsączającej.

W ramach realizacji planowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się przebudowy istniejących urządzeń i instalacji kanalizacyjnej. Wody deszczowe z torowisk zabudowanych spływać będą do istniejącej miejskiej kanalizacji deszczowej. Wody deszczowe z torowisk niezabudowanych infiltrować będą w torowisko do warstwy odsączającej.

W przedłożonym raporcie OOS zawarto wyszczególnienie rodzajów i ilości odpadów, poddawanych odzyskowi oraz odpadów, które mogą powstawać na etapie realizacji



i eksploatacji przedsięwzięcia wraz z informacją o sposobie gospodarowania nimi na terenie planowanej inwestycji.

Plac budowy oraz zaplecze techniczno-socjalne wyposażone zostaną w pojemniki lub kontenery umożliwiające selektywną zbiórkę odpadów w zależności od ich rodzaju oraz możliwości dalszego zagospodarowania czy przetworzenia (I.9).

Odpady w postaci gleby i ziemi, w tym kamienie oraz gruz budowlany, w miarę możliwości wykorzystywane będą we własnym zakresie lub przekazane uprawnionym odbiorcom. Zagospodarowanie odpadów powstających w trakcie robót ziemnych następować będzie tylko i wyłącznie wtedy, gdy nie zostaną one zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi (I.10).

Prace ziemne poprzedzone będą usunięciem z podłoża warstwy humusu (gleby) i odpowiednim jego zdeponowaniem w wyznaczonym do tego miejscu. Po zakończeniu robót budowlanych humus, w miarę możliwości, wykorzystany zostanie we własnym zakresie lub przekazany uprawnionym odbiorcom. Zagospodarowanie humusu następować będzie tylko i wyłącznie wtedy, gdy nie zostanie on zanieczyszczony substancjami niebezpiecznymi (I.11).

Odpadowe masy roślinne (z karczowania i wycinki drzew i krzewów), tj. części zielone, kora, gałęzie i korzenie – będą rozdrabniane i w miarę możliwości kierowane do kompostowania lub ewentualnie zrębkowane na miejscu i użyte do ściółkowania gleby w trakcie zakładania nowej zieleni. Ewentualny nadmiar odpadowej masy roślinnej przekazany będzie uprawnionym odbiorcom (I.12).

Odpady niebezpieczne gromadzone będą w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach, odpornych na działanie składników odpadów w nich umieszczanych. Pojemniki te zostaną zlokalizowane w wyznaczonym, ogrodzonym i zadaszonym miejscu, o utwardzonym podłożu, zabezpieczonym przed wpływem warunków atmosferycznych. Po zebraniu odpowiedniej partii odpady te przekazywane będą uprawnionym odbiorcom. Miejsce magazynowania odpadów niebezpiecznych zostanie oznaczone i zabezpieczone przed dostępem osób nieupoważnionych (I.13). Odpady inne niż niebezpieczne magazynowane będą w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach lub kontenerach, ustawionych w wyznaczonym, zadaszonym miejscu o utwardzonym podłożu, a następnie przekazywane uprawnionym odbiorcom (I.14).

W zakresie ochrony powierzchni ziemi wskazano zagrożenia związane z możliwością degradacji i zanieczyszczenia gleby. Zaproponowano rozwiązania techniczne i organizacyjne, dzięki którym planowane przedsięwzięcie zarówno na etapie realizacji, jak też eksploatacji nie spowoduje zagrożenia i trwałych zmian jakości tych elementów środowiska.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w sąsiedztwie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, w odległości minimum 350 m od obszaru europejskiej sieci Natura 2000 Dolina Środkowej Wisły PLB 140004 oraz minimum 520 m od obszaru projektowanego z Dyrektywy Siedliskowej – Kampinoska Dolina Wisły PLH14\_08. Analizowany teren 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 OOS prawdopodobnych szlaków migracji w dłuższej perspektywie jest niemożliwe. W związku z powyższym odstąpiono od konieczności realizacji przejść dla średnich zwierząt. Jednakże w celu ograniczenia kolizji ze zwierzętami, wprowadzono środki minimalizujące w postaci znaków ostrzegawczych i ograniczających prędkość (III.3) oraz nakaz przeprowadzenia dwuletniego monitoringu przyrodniczego i przedstawienia jego wyników w terminie 3 miesięcy od dnia zakończenia obserwacji (III.7).

Planowane przedsięwzięcie przecina Kanał Winnicki, wskazany jako szlak migracji małych zwierząt. W związku z tym w sentencji postanowienia nałożono na Inwestora obowiązek dostosowania wymiarów przepustu nad kanałem do rangi przejścia dla zwierząt (II.10 a-d) oraz odgradzenie rejonu kanału i sąsiadującego z nim zbiornika wodnego barierkami uniemożliwiającymi penetrację ww. terenu (II.12a i 12b). Jednocześnie 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 cieku (I.20a i I.20b, I.21 i III.2).

W fazie eksploatacji inwestycji przejście dla zwierząt poddawane będzie regularnemu oczyszczaniu i konserwacji (I.29), a zieleni na terenie przedsięwzięcia odpowiednio pielęgnowana. Do utrzymywania trawiastego torowiska w należytym stanie technicznym używane będą biodegradowalne środki chwastobójcze (I.30).

Teren zlokalizowany między nowym przebiegiem ul. Dzierżgońskiej, ul. Światowida, a zabudowaniami zlokalizowanymi na południe od Kanału Winnickiego zostanie poddany naturalizacji poprzez usunięcie elementów antropogenicznych (tj. rozebranie chodników i jezdni ul. Dzierżgońskiej, usunięcie latarni, śmietników, ławek itp.) i dokonanie stosownych nasadzeń, które umożliwią stworzenie wokół Kanału Winnickiego strefy zieleni (II.11).

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia wiązać się będzie w wycinką zadrzewień i ograniczeniem powierzchni zielonych. W celu zachowania powierzchni czynnych biologicznie rejon zbiornika wodnego zostanie pozostawiony jako teren zieleni. Wykonane będą również wykonanie nasadzenia zastępcze. Mając na uwadze ochronę roślinności i środowiska wodno-gruntowego wprowadzono ograniczenia dotyczące wykorzystywania soli chlorkowych w zmniejszaniu śliskości dróg, torowiska, chodników i ścieżek rowerowych (III.4 i 5). Jednocześnie w celu ochrony roślinności drzewiastej i krzewiastej Kanału Winnickiego oraz zbiornika wodnego i pomników przyrody na etapie eksploatacji planowanego przedsięwzięcia do minimalizacji śliskości powierzchni utwardzonych stosowany będzie żwir lub piasek (zamiast soli). Ewentualne użycie związków soli (w tym wypadku mniej agresywnego chlorku wapnia lub mieszaniny soli np. potasu i magnezu) nastąpi jedynie przy jednoczesnym zastosowaniu mechanicznych metod ochrony roślin np. oddzielenia zieleni od jezdni opaskami przyjezdniowymi wykonanymi m.in. z kamienia, szczelnych mat słomiano-foliowych chroniących rośliny przed rozpryskującym się błotem pośniegowym lub „błotochronów” wykonanych z poliwęglanów itp. (III.6).

Ponadto w celu ograniczenia negatywnego oddziaływania na awifaunę rejonu inwestycji wycinka drzew i krzewów przeprowadzona zostanie poza sezonem wegetacyjnym (I.22), a ekrany akustyczne wykonane będą jako nieprzezroczyste (II.2). Ponadto wprowadzono ograniczenie czasowe w prowadzeniu prac w rejonie Wydmy Tarchomińskiej (I. 18 i 19).

W wyniku wycinku drzew wykonane zostaną nasadzenia zastępcze gatunkami rodzimymi, odpornymi na niekorzystne warunki mikroklimatu miejskiego i o wysokich parametrach technicznych (I.22). Drzewa niekolidujące z planowanym przedsięwzięciem, a mogące 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 (I.23). Po zakończeniu prac teren inwestycji zostanie przywrócony do funkcjonalności przyrodniczej, tj. oczyszczony, odpowiednio ukształtowany i zrekultywowany (I.24).

Teren, na którym przewiduje się realizację planowanego przedsięwzięcia jest obszarem silnie zurbanizowanym. Wprowadzone w sentencji postanowienia warunki dotyczące ochrony przyrody wpłyną korzystnie nie tylko na stan istniejących szlaków migracyjnych oraz stan i kondycję zieleni miejskiej, ale także na krajobraz i wizerunek miasta.

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 „oos”, 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 oddziaływania na środowisko i ustalić warunki jego realizacji;
- 2) ze względu na rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia oraz jego powiązania z innymi przedsięwzięciami istnieje możliwość kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie. Analizowana trasa tramwajowa położona będzie wzdłuż ciągu komunikacyjnego silnie obciążonego ruchem, jednakże z zawartych w raporcie OOS obliczeń rozprzestrzeniania się hałasu w środowisku wynika, iż poziomy hałasu spowodowane eksploatacją linii będą mniejsze niż te powstałe w wyniku ruchu samochodowego i jako takie nie będą one powodować przekroczeń standardów akustycznych na terenach chronionych. Jednakże kumulowanie się oddziaływania akustycznego z ruchu komunikacyjnego i tramwajowego może prowadzić do przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach chronionych akustycznie. Dlatego też w celu rzeczywistej oceny oddziaływania akustycznego planowanego przedsięwzięcia na tereny chronione akustycznie nałożono na Inwestora obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej po upływie roku od oddania obiektu do użytku i przedstawienia jej wyników odpowiedniemu organowi w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania, celem weryfikacji faktycznych wartości poziomów hałasu z wartościami wynikłymi z obliczeń przedstawionych w raporcie OOS;
- 3) nie istnieje możliwość oddziaływania przedsięwzięcia na obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody.
- 4) brak transgranicznego oddziaływania na środowisko ze względu na położenie planowanego przedsięwzięcia.

Wobec powyższego postanowiono jak w sentencji.

### Pouczenie

W świetle art. 77 ust. 7 przywołanej powyżej ustawy „oos” na niniejsze postanowienie nie przysługuje zażalenie.



Z up. Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska  
w Warszawie  
*Natalia Marczykiewicz*  
Naczelnik Wydziału  
Ocen Oddziaływania Na Środowisko

### Otrzymują:

1. Prezydent m.st. Warszawy
2. Józef Dawidowski – pełnomocnik Zarządu Transportu Miejskiego
3. Strony postępowania zgodnie z art. 49 Kpa
4. a/a

