

Warszawa, dn. 17 lipca 2008r.

OS-IV-MSK-76242-42- 16 -08

DECYZJA NR 751 /OŚ/2008

Na podstawie:

- art. 104 i 108 § 1 K.p.a.,
- art. 46 ust. 4 pkt 2, ust. 4b, art. 46a ust. 1, ust. 7 pkt 4, art. 48 ust. 1 i ust. 2 pkt 3a oraz art. 56 ust. 1, ust. 2 pkt 1 – 3 i ust. 4 pkt 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. *Prawo ochrony środowiska* (Dz.U. z 2008r. Nr 25, poz. 150 z późn.zm.), w związku z art. 1 ust. 1 ustawy z dnia 15 marca 2002r. *o ustroju m.st. Warszawy* (Dz. U. Nr 41, poz. 361 z późn. zm.), art. 39 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. *o samorządzie gminnym* (Dz.U. z 2001r. Nr 142, poz. 1591 z późn. zm.),
- § 3 ust. 1 pkt 56 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004r. *w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko* (Dz.U. Nr 257, poz. 2573 z późn. zm.),

w związku z wnioskiem Mirosława Kazubka, występującego w imieniu Miasta Stołecznego Warszawy, z dnia 7 marca 2008r., uzupełnionym w dniu 18 marca 2008r., o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia

**I. USTALAM ŚRODOWISKOWE UWARUNKOWANIA
ZGODY NA REALIZACJĘ PRZEDSIĘWZIĘCIA**

polegającego na realizacji *drogi publicznej o nawierzchni utwardzonej (niewymienionej w § 2 ust. 1 pkt 29 i 30 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004r.)* oraz mogącego znacząco oddziaływać na obszar Natura 2000, w ramach budowy Trasy Mostu Północnego – etap I i etap II na odcinku od „Węzła Młociny” do „Węzła Modlińska” w Warszawie, którego inwestorem jest Miasto Stołeczne Warszawa.

Charakterystyka całego przedsięwzięcia stanowi załącznik, będący integralną częścią niniejszej decyzji.

II. OKREŚLAM:

- 1 Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:** przedmiotowe przedsięwzięcie polega na realizacji drogi publicznej o nawierzchni utwardzonej (niewymienionej w § 2 ust. 1 pkt 29 i 30 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004r.) w ramach budowy

Trasy Mostu Północnego – etap I i etap II na odcinku długości ok. 4 km od „Węzła Młociny” do „Węzła Modlińska” w obrębach:

7-11-03, 7-11-04, 7-11-08, 7-07-01, 7-07-02, 7-09-01, 7-09-02, 7-10-06, 7-10-07, 7-10-08,

w Dzielnicy Bielany m.st. Warszawy oraz w obrębach:

4-03-08, 4-03-10, 4-03-12, 4-03-22, 4-03-23, 4-04-20, 4-06-02, 4-06-27, 4-06-28, 4-06-29, 4-06-31,

w Dzielnicy Białołęka m.st. Warszawy.

2 Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji:

2.1 nałożone postanowieniem Wojewody Mazowieckiego z dnia 24 czerwca 2008r., znak: WŚR.I.SK.6613/48/08:

2.1.1 w odniesieniu do obszaru Natura 2000 Dolina Środkowej Wisły PLB 14007 wprowadza się następujące środki minimalizujące:

- a. zaplecze placu budowy winno być zlokalizowane poza obszarem Natura 2000,
- b. na terenie oddziaływania przedsięwzięcia należy usunąć ze zbiorowisk łęgowych obce gatunki flory ze szczególnym uwzględnieniem klonu jesionolistnego (*Acer negundo*) w celu osiągnięcia właściwego składu gatunkowego łągu,
- c. wycinkę drzew i krzewów kolidujących należy przeprowadzić w terminie od 1 września do końca lutego,
- d. czas pracy należy ograniczyć do niezbędnego minimum zapewniając odpowiedni harmonogram prac,
- e. prace budowlane należy prowadzić w porze dnia tj. od 6:00 do 22:00,
- f. należy pozostawić usunięte drzewa na terenie obszaru Natura 2000 do ich naturalnego rozkładu; gatunki obce należy wywieźć poza tereny chronione,
- g. należy dokonać nasadzeń uzupełniających drzewami charakterystycznymi dla łągów topolowo-wierzbowych w ilości: za 1 szt. drzewa usuniętego - 1 szt. drzewa posadzonego (reszta pozostanie do naturalnego odnowienia),
- h. zakazuje się składowania i wykorzystywania gospodarczo odpadów budowlanych oraz lokalizowania ewentualnej rezerwy ziemnej na terenie obszaru Natura 2000,
- i. wszelkie prace związane z udrażnianiem i kształtowaniem koryta rzeki należy wykonać zgodnie z opinią HYDROPROJEKT z uwzględnieniem uwag Ogólnopolskiego Towarzystwa Ochrony Ptaków z dnia 9.06.2008r.,
- j. należy, zgodnie z opinią Ogólnopolskiego Towarzystwa Ochrony Ptaków, zainstalować ca 350 szt. skrzynek łęgowych różnego typu pod nadzorem ornitologicznym w m.st. Warszawie - na terenie międzywala na gruntach Skarbu

- Państwa na koszt inwestora; również należy zobowiązać Inwestora do czyszczenia ww. budek lęgowych przez okres 5 lat,
- k. należy zapewnić stały monitoring specjalisty – przyrodnika w trakcie prowadzenia prac budowlanych,
 - l. prace budowlane powodujące największe zakłócenia hałasowe, wibracyjne itp. należy rozpocząć poza sezonem lęgowym ptaków,
 - m. należy zastosować technologię budowy mostu polegającą na wykorzystaniu w znacznej części metody nasuwowej, a tylko bezpośrednio nad nurtem metody nawisowej;
- 2.1.2 zorganizować zaplecze budowy zgodnie z wymogami ochrony środowiska, a w szczególności zapewnić: uszczelnienie nawierzchni placów postojowych dla maszyn, środków transportu, parkingów i obiektów socjalnych dla pracowników itp., uszczelnienie nawierzchni, gdzie składowane będą odpady niebezpieczne (np.: zanieczyszczone grunty), zadaszenie i uszczelnienie powierzchni, na których składowane będą materiały budowlane;
- 2.1.3 prace budowlane w pobliżu terenów zabudowanych prowadzić w porze dnia tj. w godz. 6.00 ÷ 22.00;
- 2.1.4 wprowadzić wysoką kulturę prowadzenia robót, w szczególności przez: systematyczne sprzątanie placu budowy, zraszanie wodą placu budowy (zależnie od potrzeb), ograniczenie do minimum czasu pracy silników spalinowych maszyn i samochodów na biegu jałowym, przykrywanie plandekami skrzyń ładunkowych samochodów transportujących materiały sypkie, ograniczenie prędkości jazdy pojazdów samochodowych w rejonie budowy; sprzęt używany do prac powinien być sprawny technicznie, wyeliminować ewentualne wycieki paliwa i olejów; zorganizować specjalne stanowiska do mycia kół z odpływem z myjni, po przejściu przez odстойnik, do istniejących starych, bądź docelowych systemów odwadniania;
- 2.1.5 stosować gotowe mieszanki wytwarzane w wytwórniach, aby ograniczyć do minimum operacje mieszania kruszywa ze spoiwem na miejscu budowy;
- 2.1.6 drogi dojazdowe utrzymywać w stanie ograniczającym pylenie;
- 2.1.7 humus należy zdeponować w wyznaczonym miejscu na placu budowy; po zakończeniu prac budowlanych humus powinien być wykorzystany na terenie planowanego przedsięwzięcia w ramach zagospodarowania powierzchni po zakończeniu robót budowlanych;
- 2.1.8 przestrzegać wszelkich przepisów i procedur mających na celu ograniczenie ryzyka awarii lub zaniedbań, które mogłyby prowadzić do zagrożenia dla stanu środowiska i zdrowia ludzi; wdrożyć procedury postępowania w sytuacjach awaryjnych;

- 2.1.9 w celu odprowadzania wód opadowych należy wykorzystywać istniejące urządzenia odwadniające dopóty, dopóki nie zostaną zastąpione docelowym systemem odwadniania Trasy Mostu Północnego;
- 2.1.10 prace budowlane realizowane w nurcie rzeki oraz na tarasach zalewowych prowadzić zgodnie z odpowiednim harmonogramem uwzględniającym potencjalny sezonowy stan rzeki w danym okresie; zgodnie z wymogiem Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie – w celu zabezpieczenia budowy przed skutkami przejścia fali wezbraniowych oraz pochodem lodów należy wdrożyć system ostrzegania umożliwiający podjęcie stosownych działań zabezpieczających z odpowiednim wyprzedzeniem przed rozpoczęciem wezbrania;
- 2.1.11 wszelkie prace związane z rozbiórką i przebudową istniejących dróg na obszarze przedsięwzięcia powinny uwzględniać odpowiednio długie utrzymywanie istniejących (sprawnych) systemów odwadniania;
- 2.1.12 zapewnić właściwe stosowanie technologii odśnieżania i odladzania w sposób, który umożliwia stosowanie możliwie niskich dawek soli;
- 2.1.13 sposób postępowania z odpadami powstającymi na poszczególnych etapach realizacji przedsięwzięcia powinien być zgodny z wymogami ustawy o odpadach;
- 2.2 nałożone postanowieniem Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w m.st. Warszawie z dnia 23 czerwca 2008r. znak: ZNS-713/93/EC/08:
- 2.2.1 dla projektowanej Trasy należy wykonać ekrany akustyczne w miejscach określonych w „Raporcie o oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na budowie Trasy Mostu Północnego na odcinku od ulicy Modlińskiej do węzła przesiadkowego Młociny”; ekrany pochłaniające powinny charakteryzować się współczynnikiem pochłaniania gwarantującym wymaganą skuteczność ekranowania; minimalna wysokości ekranów powinna odpowiadać wysokościami określonym w ww. Raporcie (ekrany o wysokości 4 – 6,5m z dyfraktorami);
- 2.2.2 należy wykonać „ciche” nawierzchnie projektowanej drogi;
- 2.2.3 zaplecze budowy należy zlokalizować poza terenami sąsiadującymi z zabudową mieszkaniową, oświaty (szkoła, przedszkole) i służby zdrowia;
- 2.2.4 harmonogram robót budowlanych należy opracować tak, aby wykonywanie prac „głośnych” związanych z realizacją przedsięwzięcia w sąsiedztwie budynków oświaty i zabudowy mieszkaniowej prowadzić odpowiednio poza godzinami pobytu dzieci i młodzieży w budynkach oświaty i w porze dnia w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej; prowadzenie ww. prac w godzinach pobytu dzieci i młodzieży w budynkach oświaty i w porze nocy w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej należy ograniczyć do niezbędnego minimum uwarunkowanego względami technologicznymi;

- 2.2.5 roboty budowlane należy zorganizować w sposób minimalizujący ich wpływ na stan powietrza atmosferycznego, uciążliwość hałasową i wibracyjną;
- 2.2.6 w trakcie budowy należy zastosować środki organizacyjne i techniczne w celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego przed zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi, pochodzącymi od pracujących maszyn i urządzeń;
- 2.2.7 w fazie realizacji przedsięwzięcia należy zapewnić możliwość selektywnej zbiórki odpadów, właściwe – zgodne z obowiązującymi przepisami - składowanie oraz ich sukcesywne wywożenie przez uprawnione firmy;
- 2.2.8 proces ewentualnego przerobu odpadów (kruszenia) do ponownego ich wykorzystania nie może powodować ponadnormatywnej uciążliwości hałasowej dla użytkowników budynków chronionych (budynków mieszkalnych, budynków oświaty);
- 2.3 określone przez Prezydenta m.st. Warszawy:
- 2.3.1 wykonawca robót budowlanych, na 30 dni przed rozpoczęciem działalności, powinien złożyć zgodnie z art. 24 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. *o odpadach* (Dz.U. z 2007r. Nr 39, poz. 251 z późn.zm.) informację o wytwarzanych odpadach oraz o sposobach gospodarowania tymi odpadami (informację uznaje się za przyjętą, jeśli organ w terminie 30 dni nie wniósł sprzeciwu, w drodze decyzji, do złożonej informacji), oraz/lub uzyskać decyzję zatwierdzającą program gospodarki odpadami niebezpiecznymi zgodnie z art. 17 ust. 1 ustawy *o odpadach* oraz zapewnić prawidłowy sposób gospodarowania wytworzonymi odpadami na etapie realizacji inwestycji zgodnie z postanowieniami ww. ustawy;
- 2.3.2 w przypadku wystąpienia na etapie rozbiórki istniejących obiektów, kolidujących z przebiegiem trasy, odpadów zawierających azbest, wykonawcy tych prac powinni postępować z tymi odpadami zgodnie z rozporządzeniem Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 2 kwietnia 2004r. *w sprawie sposobów i warunków bezpiecznego użytkowania i usuwania wyrobów zawierających azbest* (Dz.U. Nr 71, poz. 649) oraz rozporządzeniem Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 23 października 2003r. *w sprawie wymagań w zakresie wykorzystywania i przemieszczania azbestu oraz wykorzystywania i oczyszczania instalacji lub urządzeń, w których był lub jest wykorzystywany azbest* (Dz.U. Nr 192, poz. 1876);
- 2.3.3 należy zapewnić odbiór odpadów komunalnych zgodnie z ustawą z dnia 13 września 1996r. *o utrzymaniu czystości i porządku w gminach* (Dz.U. z 2005r. Nr 236, poz. 2008 z późn. zm.) oraz transport i/lub zbieranie odpadów zgodnie z ustawą *o odpadach*;

- 2.3.4 zakaz składowania, przetwarzania i wykorzystywania wszelkich odpadów budowlanych i ziemi z wykopów, które będą powstawać w trakcie realizacji Trasy Mostu Północnego, na terenach objętych obszarowymi formami ochrony przyrody, o których jest mowa w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. *o ochronie przyrody* (Dz.U. Nr 92, poz. 880, z późn.zm.), w szczególności w warszawskim obszarze chronionego krajobrazu;
- 2.3.5 zastosować się do warunków, nałożonych przez właściwe organy, w decyzjach wydawanych na podstawie ustawy z dnia 18 lipca 2001r. *Prawo wodne* (Dz.U. z 2005r.Nr 239, poz. 2019 z późn. zm.), w tym:
1. pozwoleń wodnoprawnych na:
 - prowadzenie obiektu mostowego przez wody powierzchniowe oraz wały przeciwpowodziowe (art. 122 ust. 1 pkt 3 w związku z art. 9 ust. 2 pkt 1 lit. b),
 - gromadzenie materiałów, wznoszenie obiektów budowlanych oraz wykonanie innych robót na obszarach bezpośredniego zagrożenia powodzią (art. 122 ust. 2),
 - odwodnienie wykopów budowlanych - w przypadku zastosowania technologii wymagającej uzyskania pozwolenia (pozwolenie nie jest wymagane, jeżeli zasięg leja depresji nie wykracza poza granice terenu, którego zakład jest właścicielem) (art. 122 ust. 1 pkt 8),
 - szczególne korzystanie z wód, tj. wprowadzanie wód opadowych i roztopowych do wód powierzchniowych rz. Wisły oraz na wykonanie urządzeń wodnych, służących do tego wprowadzania (art. 122 ust. 1 pkt 1 i 3 w związku z art. 37 pkt 2),
 2. zwalniającej z zakazu wykonywania, na obszarach bezpośredniego zagrożenia powodzią, robót i czynności, które mogą utrudnić ochronę przeciwpowodziową (art. 82 ust. 3),
 3. zwalniającej z zakazu wykonywania obiektów budowlanych oraz prowadzenia innych prac wymienionych w art. 85 ust. 1 pkt 4 ustawy w odległości mniejszej niż 50 m od stopy wału po stronie odpowietrznej (art. 85 ust. 3);
- 2.3.6 przestrzegać zakazu poboru kruszyw budowlanych z obszarów, objętych ochroną na podstawie przepisów ustawy *o ochronie przyrody* (w szczególności z obszaru NATURA 2000) na potrzeby realizacji przedsięwzięcia;
- 2.3.7 zniszczenie części kolonii lęgowej jaskółek brzegówek na prawym brzegu Wisły w dzielnicy Białołęka (która jest przewidziana do zniszczenia wskutek realizacji Trasy Mostu Północnego) powinno nastąpić w okresie od 15 września do 25 kwietnia, poprzez całkowite zniszczenie skarpy z norkami, bądź też trwałe zakrycie tej skarpy gęstą siatką; pozostała część kolonii lęgowej, która będzie się znajdować w okolicy

- budowy Trasy powinna zostać zabezpieczona trwałym ogrodzeniem, który uniemożliwi do niej dostęp ludzi i sprzętu mechanicznego; docelowo odgrodzić kolonię lęgową od jezdni ekranami akustycznymi, przed uzyskaniem przez Inwestora pozwolenia na użytkowanie obiektu budowlanego;
- 2.3.8 należy dążyć do ograniczenia do minimum zniszczenia powierzchni biologicznie czynnej;
- 2.3.9 na czas realizacji inwestycji należy zabezpieczyć w części nadziemnej i podziemnej drzewa i krzewy adaptowane;
- 2.3.10 usunięcie drzew i krzewów kolidujących z planowaną inwestycją może nastąpić po uzyskaniu zezwolenia wydanego przez burmistrza właściwej dzielnicy m.st. Warszawy na wniosek posiadacza nieruchomości;
- 2.3.11 przy dokonywaniu nowych nasadzeń nie stosować roślin (krzewów i drzew) z gatunków, których owoce są chętnie spożywane przez ptaki (bez czarny, jarząb szwedzki, rokitnik, oliwnik, śnieguliczka, dzika róża, głóg, drzewa owocowe itp.) – z uwagi na zagrożenie kolizjami ptaków z samochodami;
- 2.3.12 przy dokonywaniu nowych nasadzeń nie stosować torfu naturalnego;
- 2.3.13 wycinka drzew i krzewów kolidujących z planowaną inwestycją na obszarze użytków gruntowych Ls (tereny leśne) może nastąpić po wcześniejszym uzyskaniu od Dyrektora Regionalnego Lasów Państwowych decyzji na trwałe lub czasowe wyłączenie z produkcji leśnej gruntu leśnego, na którym realizowana będzie inwestycja, zgodnie z trybem określonym ustawą z dnia 3 lutego 1995r. *o ochronie gruntów rolnych i leśnych* (Dz. U. z 2004r. Nr 121, poz. 1266);
- 2.3.14 wyklucza się wszelką realizację regulacji wód Wisły na stany tak zwanych wód średnich i rocznych – most powinien trwale i bezpiecznie funkcjonować w istniejącym, nieuregulowanym w znacznej mierze korycie rzeki;
- 2.3.15 szczególnej ochronie powinny zostać poddane wszelkie starorzecza, podmokłości i inne zbiorniki wodne położone w sąsiedztwie budowanej Trasy Mostu Północnego (zakaz zmiany stosunków wodnych aktualnie w nich panujących);
- 2.3.16 w trakcie budowy ekranów akustycznych przewidzieć sprawowanie nadzorów budowlanych przez specjalistę akustyka;
- 2.3.17 do monitoringu, o którym mowa w punkcie II. 2.1.1. lit. k niniejszej decyzji dopuścić udział zainteresowanych organizacji pozarządowych, biorących udział w postępowaniu;
- 2.3.18 prace, o których mowa w punkcie 2.1.1. lit. i, obejmować mogą jedynie wykonanie opaski brzegowej OP 523 o długości ok. 800m, opartej o prawy brzeg, oraz prace konserwacyjne na istniejących budowlach regulacyjnych na lewym brzegu w pobliżu przeprawy, w terminie od 28 sierpnia do 31 marca każdego roku.

3 Wymagania dotyczące ochrony środowiska do uwzględnienia w projekcie budowlanym:

3.1 nałożone postanowieniem Wojewody Mazowieckiego z dnia 24 czerwca 2008r., znak: WŚR.I.SK.6613/48/08:

3.1.1 uwzględnić zastosowanie tzw. „cichej nawierzchni”;

3.1.2 uwzględnić ekrany akustyczne wymienione w poniższej tabeli:

Kilometraż i szacunkowe parametry ekranów akustycznych rozmieszczonych wzdłuż Trasy Mostu Północnego (TMP)

ID ekranu	Odniesienie w stos. do osi	Kilometraż	Wysokość [m]	Długość nawisu [m]	Przybliż. długość [m]	min/max odległość od krawężników
Etap I						
1	łącznica Ł21	KM 0+58 – KM 0+840	6,5		400	1,35m/2,5m
2	ul. Wybrzeże Gdyńskie	KM 0+50 – KM 0+570	5		150	1,35m/2,5m
3	początek: pn. jezdnia zbierająca - rozprowadzająca, koniec: łącznica Ł1	KM 0+075 – KM 0+360	5,5		445	1,35m/2,5m
4	łącznica Ł3	KM 0+060 – KM 0+250	4		260	1,35m/2,5m
5	początek: łącznica Ł25, koniec: łącznica Ł21	KM 0+050 – KM 0+840	5,5	0,5	520	1,35m/2,5m
7	początek: łącznica Ł28, koniec: łącznica Ł26	KM 0+220 – KM 0+450	5		260	1,35m/2,5m
8	łącznica Ł28	KM 0+060 – KM 0+230	5		220	1,35m/2,5m
9	łącznica Ł22	KM 0+090 – KM 0+340	5,5	0,5	550	1,35m/2,5m
10	TMP	KM 3+770 – KM 4+530	4	0,5	930	1,35m/2,5m
11	początek: TMP, koniec: łącznica Ł11	KM 5+600 – KM 0+070	6,5	1	600	1,35m/2,5m
12	początek: TMP, koniec: łącznica Ł21	KM 6+110 – KM 0+840	5,5	0,5	600	1,35m/2,5m
13	TMP	KM 3+770 – KM 4+600	4	0,5	980	1,35m/2,5m
14	TMP	KM 5+600 – KM 6+760	6	1	1100	1,35m/2,5m
15	początek: TMP, koniec: łącznica Ł22	KM 6+190 – KM 0+090	5		615	1,35m/2,5m
16	początek: TMP, koniec pd. jezdnia zbierająca – rozprowadzająca	KM 4+015 – KM 0+250	5	0,5	170	1,35m/2,5m
17	TMP	KM 3+830 – KM 4+020	5	0,5	290	1,35m/2,5m
18	TMP	KM 3+770 – KM 4+140	4	0,5	480	1,35m/2,5m
20	ul. Modlińska	KM 0-200 – KM 0+150	4		330	1,35m
21	ul. Modlińska	KM 0-180 – KM 0+160	4		330	1,35m
22	łącznica Ł22	KM 0+080 – KM 0+340	5,5		330	1,35m/1,7m
Etap II						
1"	TMP	KM 0+000 - KM 0+300	5		300	1,35m/2,5m
2"	TMP	KM 0+000 - KM 0+770	5		770	1,35m/2,5m
3"	TMP	KM 0+400 - KM 0+860	5		460	1,35m/2,5m
4"	TMP	KM 0+380 - KM 0+860	5		480	1,35m/2,5m

- 3.1.3 w uzasadnionych technicznie warunkach dopuszcza się zmianę lokalizacji i długości ekranów akustycznych „-5 m - + 10 m”;
- 3.1.4 dla linii tramwajowych biegnących po powierzchni terenu, tam gdzie to jest możliwe, zastosować rozwiązania tak zwanych „zielonych linii” (z torowiskiem biegnącym „po trawniku”);
- 3.1.5 stosować rozwiązania projektowe nie utrudniające ochrony przed powodzią;
- 3.1.6 zaprojektować system zbierania wód opadowych i roztopowych poprzez wpusty uliczne, a następnie ich transport przewodami kanalizacyjnymi (rurowymi) do urządzeń podczyszczających tj. do piaskowników i separatorów olejów, a następnie kolektorami zbiorczymi do odbiornika;
- 3.1.7 stosować rozwiązania projektowe nie powodujące zagrożenia dla jakości wód – wody opadowe i roztopowe z obszaru planowanego przedsięwzięcia wprowadzane do rzeki Wisły nie powinny zawierać substancji zanieczyszczających w ilościach przekraczających 100 mg/l zawiesin ogólnych oraz 15 mg/l węglowodorów ropopochodnych; zastosowanie piaskowników i separatorów powinno zapewnić oczyszczanie wód opadowych i roztopowych do ww. parametrów;
- 3.1.8 w przypadku odwadniania wykopów i kierowania wód z tych odwodnień do rzeki Wisły należy stosować odстойniki;
- 3.1.9 w maksymalny sposób ograniczyć stosowanie odwodnień (do przestrzeni wykopów fundamentowych w granicach ścianek szczelnych);
- 3.1.10 ograniczyć do niezbędnego minimum zasięg wymiany podłoża gruntowego;
- 3.1.11 zapewnić wykonanie elementów mostu w korycie głównym za pomocą sprzętu wodnego ustawionego w nurcie Wisły;
- 3.1.12 w celu zminimalizowania wpływu na obszar Natura 2000 należy zaprojektować mało agresywne oświetlenie mostu, ograniczone jedynie do oświetlenia jezdni i ścieżki rowerowej, należy zaprojektować poza mostem pasy zieleni ochronnej na poboczach trasy z wykorzystaniem gatunków rodzimych, odpornych na warunki miejskie;
- 3.2 nałożone postanowieniem Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w m.st. Warszawie z dnia 23 czerwca 2008r. znak: ZNS-713/93/EC/08:
- 3.2.1 projekt ekranów akustycznych powinien stanowić integralną część projektu budowlanego;
- 3.3 określone przez Prezydenta m.st. Warszawy:
- 3.3.1 zaprojektować konstrukcję mostu – tradycyjną (przęsłową, niską), z wystarczająco głębokim posadowieniem fundamentów podpór mostu pod dnem rzeki – w dostosowaniu do zmienności ukształtowania dotychczasowego nurtu rzeki i innych,

- ekstremalnych zjawisk hydrologicznych (tak, aby realizacja mostu nie wymagała powstania dodatkowych budowli wodnych (hydrotechnicznych) powyżej i poniżej mostu, jak również odbudowy i remontów istniejących budowli;
- 3.3.2 określić sposób zagospodarowania mas ziemnych usuwanych lub przemieszczanych w związku z realizacją inwestycji;
 - 3.3.3 określić sposób wykorzystania (odzysku) odpadów w trakcie realizacji inwestycji, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 21 marca 2006r. w *sprawie odzysku lub unieszkodliwiania odpadów poza instalacjami* (Dz.U. Nr 49, poz. 356);
 - 3.3.4 należy przewidzieć zastosowanie urządzeń podczyszczających (osadniki piasku, separatory substancji ropopochodnych) wody opadowe i roztopowe przed ich wprowadzeniem do wód rzeki Wisły;
 - 3.3.5 projekty wykonawcze ekranów akustycznych powinny być realizowane przy współpracy akustyka, w celu zabezpieczenia właściwego ich funkcjonowania;
 - 3.3.6 przewidzieć minimum 95% ekranów akustycznych nie przezroczystych (optymalnie drewniane lub typu „glinianego”); wyklucza się stosowanie nieskutecznych rozwiązań typu: sylwetki ptaków drapieżnych naklejane na przezroczyste powierzchnie ekranów, ciemne nitki wtapiane w szkło ekranu, stosowanie konstrukcji szklanych kolorowych lecz również w znacznej mierze przezroczystych; pozostałe ekrany typu przezroczystego z odpowiednim zabezpieczeniem mogą być zamontowane tylko na połączeniach dróg ze względów bezpieczeństwa;
 - 3.3.7 zamieścić inwentaryzację zieleni wraz z waloryzacją oraz projekt gospodarki zielenią;
 - 3.3.8 należy dołączyć projekt zagospodarowania terenu uwzględniający zieleni.
 - 3.3.9 prowadzić monitoring liczebności gatunków lęgowych w obszarze specjalnej ochrony ptaków NATURA 2000 „Dolina Środkowej Wisły” – na brzegach i w strefie korytovej rzeki – w odległości do 1 km powyżej i poniżej od planowanego mostu.

III. Nakładam

na Miasto Stołeczne Warszawę obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej, w terminie 12 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania, w celu sprawdzenia rzeczywistego oddziaływania inwestycji na klimat akustyczny (obejmującej monitorowanie poziomu dźwięku przy budynkach mieszkalnych), powietrze, glebę i wody (w szczególności w zakresie jakości wód opadowych odprowadzanych do odbiorników) oraz przedstawienia jej Prezydentowi m.st. Warszawy w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.

IV. Nadaję rygor natychmiastowej wykonalności

niniejszej decyzji ustalającej środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na realizacji drogi publicznej o nawierzchni utwardzonej

(niewymienionej w § 2 ust. 1 pkt 29 i 30 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004r.), w ramach budowy Trasy Mostu Północnego – etap I i etap II na odcinku od „Węzła Młociny” do „Węzła Modlińska” w Dzielnicy Bielany i Dzielnicy Białołęka m.st. Warszawy, którego inwestorem jest Miasto Stołeczne Warszawa.

UZASADNIENIE

Mirosław Kazubek, występujący w imieniu Miasta Stołecznego Warszawy, pismem z dnia 7 marca 2008r., uzupełnionym dnia 18 marca 2008r. wystąpił z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie Trasy Mostu Północnego – etap I i etap II na odcinku od „Węzła Młociny” do „Węzła Modlińska” w Warszawie.

Do wniosku dołączono:

- informację o planowanym przedsięwzięciu,
- kopię mapy ewidencyjnej, poświadczoną przez właściwy organ ewidencyjny, obejmującą przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie wraz z terenem działek sąsiednich,
- pełnomocnictwo Anny Piotrowskiej, Mirosława Kazubka oraz Witolda Domka do reprezentowania Inwestora.

Przedmiotowe przedsięwzięcie, z uwagi na realizację *drogi publicznej o nawierzchni utwardzonej (niewymienionej w § 2 ust. 1 pkt 29 i 30 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004r.)*, zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 56 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*, oraz możliwość znaczącego oddziaływania na obszar Natura 2000, zalicza się do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, o których mowa w art. 51 ust. 1 pkt 2 i pkt 3 ustawy *Prawo ochrony środowiska*.

Organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, na podstawie art. 46a ust. 7 pkt 4 ustawy *Prawo ochrony środowiska*, w związku z art. 1 ust. 1 ustawy *o ustroju m.st. Warszawy*, art. 39 ust. 1 ustawy *o samorządzie gminnym* jest Prezydent m.st. Warszawy, po uzgodnieniu z organem ochrony środowiska i państwowym powiatowym inspektorem sanitarnym.

Zgodnie z art. 48 ust. 2 pkt 3 lit. a ustawy *Prawo ochrony środowiska* Wojewoda Mazowiecki, postanowieniem z dnia 24 czerwca 2008r., znak: WŚR.I.SK.6613/48/08, dokonał uzgodnienia przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Warunki nałożone przez Wojewodę Mazowieckiego uwzględniono w niniejszej decyzji.

Zgodnie z art. 48 ust. 2 pkt 3 lit. a oraz art. 57 ust. 1 ustawy *Prawo ochrony środowiska* Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w m.st. Warszawie, postanowieniem z dnia 23 czerwca 2008r., znak: ZNS-713/93/EC/08, dokonał uzgodnienia przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Warunki nałożone przez Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w m.st. Warszawie uwzględniono w niniejszej decyzji.

W związku z tym, że liczba stron postępowania administracyjnego o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przekroczyła 20, w myśl art. 46a ust. 5 ustawy *Prawo ochrony środowiska*, zastosowano art. 49 Kpa, zgodnie z którym strony były zawiadomione o decyzjach i innych czynnościach organu administracji publicznej przez obwieszczenie stosownych informacji na tablicach informacyjnych Biura Ochrony Środowiska Urzędu m.st. Warszawy, Dzielnicy Bielany, Dzielnicy Białołęka, na stronie internetowej Urzędu m.st. Warszawy oraz w siedzibie Zarządu Dróg Miejskich w Warszawie, a także na terenie planowanej inwestycji.

Prezydent m. st. Warszawy, pismem z dnia 28 marca 2008r. znak: OŚ-IV-UI-MS/76242/42/3493/08, powiadomił strony postępowania o wszczęciu postępowania w przedmiotowej sprawie, zgodnie z art. 61 § 4 Kpa, informując jednocześnie o możliwości zapoznania się z dokumentami i złożenia ewentualnych uwag i wniosków. Strony nie wniosły uwag ani zastrzeżeń do przedmiotowego postępowania.

Prezydent m.st. Warszawy Postanowieniem Nr 98/OŚ/2008 z dnia 14 kwietnia 2008r. znak: OŚ-IV-UI-MS/76242/42/4072/08, zobowiązał Inwestora do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na budowie Trasy Mostu Północnego – etap I i etap II na odcinku od „Węzła Młociny” do „Węzła Modlińska” w Warszawie.

W dniu 15 kwietnia 2008r. przedłożono „Raport o oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na budowie Trasy Mostu Północnego na odcinku od ul. Modlińskiej do węzła przesiadkowego Młociny” opracowany przez PROEKO CDM Sp. z o.o. w marcu 2008r. Uzupełnienia i wyjaśnienia do „Raportu ...” złożono przy pismach z dnia 22 kwietnia 2008r., 5, 11 i 24 czerwca 2008r.

W dniu 16 kwietnia 2008r. Prezydent m.st. Warszawy, zgodnie z art. 32 ust. 1 pkt 1 ustawy *Prawo ochrony środowiska*, podał do publicznej wiadomości informację o zamieszczeniu w publicznie dostępnym wykazie danych o wniosku Miasta Stołecznego Warszawy oraz wskazał miejsce i 21 dniowy termin składania uwag i wniosków.

We wskazanym terminie uwagi i wnioski do przedmiotowego postępowania wniosły następujące organizacje:

- Zielone Mazowsze (pismo z dnia 17 kwietnia 2008r.)

- SISKOM Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji (pismo z dnia 8 maja 2008r.)
- Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków (pismo z dnia 9 maja 2008r.).

Ponadto w dniu 16 maja 2008r. organ przeprowadził spotkanie konsultacyjne z przedstawicielami organizacji społecznych, na którym mogli się Oni zapoznać z dokumentacją przygotowaną na potrzeby planowanego przedsięwzięcia oraz uzyskać dodatkowe wyjaśnienia od przedstawicieli organów uczestniczących w postępowaniu w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, jak również od przedstawicieli Inwestora i autorów „Raportu...”. Zgłoszone na spotkaniu uwagi zostały zaprotokołowane, a następnie wzięte pod uwagę w prowadzonym postępowaniu oraz przy ustaleniu warunków do decyzji.

W ramach postępowania z udziałem społeczeństwa oraz w trakcie spotkania konsultacyjnego wniesione zostały następujące uwagi i wnioski:

1. konieczność uzupełnienia przedłożonego do wglądu raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko o rozpatrzenie dodatkowego wariantu (włącznie z aspektami ekologicznymi i ekonomicznymi) przebiegu planowanej trasy pod międzywalem Wisły w tunelu, po szlaku jej dotychczasowej lokalizacji;
2. usunięcie drzew i krzewów, związane z planowaną inwestycją, jak również początkowe (inicjalne) roboty ziemne, w tym przygotowanie pod budowę nasypów Trasy, powinny mieć miejsce wyłącznie poza sezonem lęgowym większości prawnie chronionych gatunków ptaków – czyli od 1 września do końca lutego;
3. zniszczenie części kolonii lęgowej jaskółek brzegówek na prawym brzegu Wisły w dzielnicy Białołęka (która jest przewidziana do zniszczenia wskutek realizacji Trasy Mostu Północnego) powinno nastąpić w okresie od 15 września do 25 kwietnia, poprzez całkowite zniszczenie skarpy z norkami, bądź też trwałe zakrycie tej skarpy gęstą siatką; pozostała część kolonii lęgowej, która będzie się znajdować w okolicy budowy Trasy powinna zostać zabezpieczona trwałym ogrodzeniem, które uniemożliwi do niej dostęp ludzi i sprzętu mechanicznego; docelowo odgrodzić kolonię lęgową od jezdni ekranami akustycznymi, przed uzyskaniem przez Inwestora pozwolenia na użytkowanie obiektu budowlanego;
4. zakaz składowania, przetwarzania i wykorzystywania wszelkich odpadów budowlanych i ziemi z wykopów, które będą powstawać w trakcie realizacji Trasy Mostu Północnego, na terenach objętych obszarowymi formami ochrony przyrody, o których jest mowa w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92, poz. 880 z późn.zm.), w szczególności w warszawskim obszarze chronionego krajobrazu i obszarze NATURA 2000 „Dolina Środkowej Wisły”;
5. zabrania się poboru kruszyw budowlanych z obszarów, o których mowa w pkt. III, 3 (w szczególności z obszaru NATURA 2000) na potrzeby realizacji przedsięwzięcia;

6. szczególnej ochronie powinny zostać poddane wszelkie starorzecza, podmokłości i inne zbiorniki wodne położone w sąsiedztwie budowanej Trasy Mostu Północnego (zakaz zmiany stosunków wodnych aktualnie w nich panujących);
7. na etapie realizacji inwestycji sprawowany będzie nadzór ekologiczny (w szczególności ornitologiczny), także z udziałem przedstawicieli organizacji ekologicznych, które biorą udział w omawianym postępowaniu na prawach strony;
8. całkowita rezygnacja z wszelkiej iluminacji obiektu mostowego (włącznie z oświetleniem całej estakady drogowej w obrębie międzywału Wisły), światło latarni ulicznych ma być skierowane wyłącznie w dół ku jezdniom i torowisku tramwajowemu;
9. wszelkie ekrany akustyczne muszą być nie przezroczyste (optymalnie drewniane lub typu „glinianego”), wyklucza się stosowanie nieskutecznych rozwiązań typu „pół-środki” (np. sylwetki ptaków drapieżnych naklejane na przezroczyste powierzchnie ekranów, ciemne nitki wtapiane w szkło ekranu, stosowanie konstrukcji szklanych kolorowych lecz również w znacznej mierze przezroczystych);
10. zalecenie wykonania i zawieszenia (na koszt inwestora) 100 sztuk skrzynek dla ptaków (60 – typu „B”, 30 typu „A” oraz „A-1” i 10 dużych – dla traczy), zabezpieczonych technicznie przed niszczeniem lęgów w budkach przez drapieżniki; skrzynki te powinny zostać wykonane i zawieszone w terenie w odległości co najmniej 0,5 km od planowanej Trasy Mostu Północnego, w terminie do 6 miesięcy od uprawomocnienia się decyzji środowiskowej, pod nadzorem specjalisty ornitologa; skrzynki te powinny być następnie oczyszczane corocznie ze starych gniazd;
11. zakaz stosowania w nowych nasadzeniach roślin z gatunków, których owoce są chętnie spożywane przez ptaki (bez czarny, jarzab szwedzki, rokitnik, oliwnik, śnieguliczka, dzika róża, głóg, drzewa owocowe itp.), z uwagi na zagrożenie kolizjami ptaków z samochodami;
12. monitoring liczebności gatunków lęgowych w obszarze specjalnej ochrony ptaków NATURA 2000 „Dolina Środkowej Wisły” – na brzegach i w strefie korytowej tej rzeki – w odległości do 1 km powyżej i poniżej od planowanego mostu drogowego;
13. zmiana układu wysokościowego węzła Trasy Mostu Północnego z ul. Modlińską;
14. konstrukcja Mostu – tradycyjna (przęsłowa, niska), z wystarczająco głębokim posadowieniem fundamentów podpór mostu pod dnem rzeki – w dostosowaniu do zmienności ukształtowania dotychczasowego nurtu rzeki i innych, ekstremalnych zjawisk hydrologicznych tak, aby realizacja mostu nie wymagała powstania dodatkowych budowli wodnych (hydrotechnicznych) powyżej i poniżej mostu, jak również odbudowy i remontów istniejących budowli;

15. wyklucza się wszelką realizację regulacji wód Wisły na stany tak zwanych wód średnich i rocznych – most powinien trwale i bezpiecznie funkcjonować w istniejącym, nieuregulowanym w znacznej mierze korycie rzeki;
16. w związku z realizacją mostu nakazuje się udrożnienie przepływu wód niskich rocznych w prawej odnodze Wisły w okolicy 521-522 km (od strony brzegu prawego w Dzielnicy Białoleka), którego wlot został w przeszłości zasypany gruzem i ziemią z wykopów, w ramach realizacji zwalaki odpadów w międzywalu Wisły poniżej wejścia do śluzy na Żeraniu i ul. Zarzecze.

Powyższe uwagi zostały rozważone przy prowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, a organ uwzględnił je lub ustosunkował się do nich w następujący sposób:

- ad 1. Proponowany wariant nie był brany pod uwagę ze względu na uwarunkowania techniczne. Ponadto poprowadzenie planowanej trasy pod międzywalem Wisły w tunelu wymagałoby wykonania odwodnień co, z uwagi na tworzący się lej depresyjny, zmieniłoby stosunki wodne na terenie objętym decyzją lokalizacyjną i miałyby bezpośredni negatywny wpływ na obszar Natura 2000.
- ad 2. Uwaga zgodna z propozycjami wnioskowanymi w Raporcie, uwzględniona w niniejszej decyzji w punkcie II. 2.1.1 lit. c.
- ad 3. Uwaga zasadna, uwzględniona w niniejszej decyzji w punkcie II. 2.3.7.
- ad 4. Uwaga zgodna z propozycjami wnioskowanymi w Raporcie, uwzględniona w niniejszej decyzji w punkcie II. 2.1.1 lit. h. oraz w punkcie II. 2.3.4.
- ad 5. Uwaga zasadna, uwzględniona w niniejszej decyzji w punkcie II. 2.3.6.
- ad 6. Uwaga zasadna, uwzględniona w niniejszej decyzji w punkcie II. 2.3.15.
- ad 7. Uwaga zgodna z propozycjami wnioskowanymi w Raporcie, uwzględniona w niniejszej decyzji w punkcie II. 2.1.1 lit. k oraz w punkcie II. 2.3.17
- ad 8. Uwaga zgodna z propozycjami wnioskowanymi w Raporcie, uwzględniona w niniejszej decyzji w punkcie II. 3.1.12.
- ad 9. Uwaga zgodna z propozycjami wnioskowanymi w Raporcie, uwzględniona w niniejszej decyzji w punkcie II. 3.3.6.
- ad 10. Uwaga zaakceptowana przez Inwestora, nałożona postanowieniem Wojewody Mazowieckiego, uwzględniona w niniejszej decyzji w punkcie II. 2.1.1 lit. j w formie rozszerzonej do 350 szt. skrzynek lęgowych.
- ad 11. Uwaga zasadna, uwzględniona w niniejszej decyzji w punkcie II. 2.3.11.
- ad 12. Uwaga zgodna z propozycjami wnioskowanymi w Raporcie, uwzględniona w punkcie II. 3.3.9. niniejszej decyzji.
- ad 13. Proponowane rozwiązanie polegające na poprowadzeniu jezdni głównych ul. Modlińskiej w wykopie, na poziomie – 1 było rozpatrywane na etapie koncepcji

Trasy Mostu Północnego. Wykonano wówczas obliczenia symulacyjne hałasu i emisji zanieczyszczeń do powietrza i wykazano że nie ma, w granicach błędu metody, różnic pomiędzy wariantem wnioskowanym przez SISKOM i przyjętym do dalszych prac. Poprowadzenie jezdni głównych w wykopie przy wariancie proponowanym przez SISKOM spowodowałoby powstanie leja depresyjnego o średnicy ok. 800 m co negatywnie oddziaływałoby na obszar objęty ochroną Natura 2000. Ponadto Inżynier Ruchu m. st. Warszawy na licznych spotkaniach roboczych związanych z wyborem koncepcji Trasy Mostu Północnego podkreślał ujemne strony takiego rozwiązania dla dalszych zamierzeń inwestycyjnych w tym regionie w zakresie układu komunikacyjnego.

ad 14. Uwaga zasadna, uwzględniona w niniejszej decyzji w punkcie II. 3.3.1.

ad 15. Uwaga zasadna, uwzględniona w niniejszej decyzji w punkcie II. 2.3.14. oraz w punkcie II. 2.3.18.

Punkty 14 i 15 dotyczące zakazu regulacji rzeki zostaną zrealizowane dzięki wykonaniu prac ubezpieczeniowych, w ramach których przewiduje się (zgodnie z opinią Hydroprojektu Sp. z o.o.):

- na brzegu prawym:
 - oczyszczenie brzegu prawego z pojedynczych drzew i krzewów na istniejącej skarpie i w pasie szerokości 5,0 m i na długości planowanych prac tj. około 800 m (pomiędzy 522, a 523 km Wisły),
 - wykonanie opaski brzegowej Op 523 poniżej mostu o długości około 400 m,
 - wykonanie opaski brzegowej jw. powyżej mostu o długości około 400 m;
- na brzegu lewym uzupełnienie narzutu kamiennego na istniejących budowlach regulacyjnych,
- usunięcie przemiałów zalegających w korycie rzeki kierujących nurt na filary mostowe i brzeg prawy (pozyskanie gruntu niezbędnego do wykonania opasek brzegowych).

Projektowane ubezpieczenie brzegów - opaska brzegowa będzie wykonana z materiałów naturalnych (faszyna i kamień). Fundamentem budowli będzie materac faszynowo-kamienny z wkładką z geowłókniny układany na brzegu rzeki do rzędnej wody SNW. Część nadwodna opaski brzegowej do rzędnej SSW+0,5m wykonana będzie w postaci narzutu kamiennego w płótkach, a powyżej do rzędnej brzegu istniejącego brzegosłonom krytym wykonanym ze świeżej faszyny zdolnej do porostu. Przewiduje się, że wszystkie prace związane z wykonaniem ubezpieczenia brzegu prawego i remontem ubezpieczeń brzegu lewego wykonywane będą w technologii „z wody” przy użyciu sprzętu pływającego. Materiały budowlane takie jak kamień, faszyna będą dostarczane na miejsce wbudowania transportem wodnym przy użyciu barek i kontenerów górnopokładowych.

ad 16. Proponowane prace nie dotyczą obszaru, na którym prowadzona będzie inwestycja, wykraczają poza teren objęty decyzją lokalizacyjną. Teren i proponowane działania wykraczają poza sferę możliwości działania Inwestora. Prace opisane przy punktach 14 i 15 m.in. ograniczenie długości opaski na prawym brzegu, z proponowanych pierwotnie 1300 m do 800 m, pozwoli również na zachowanie, w stosunkowo niezmiennym stanie, obszaru położonego powyżej byłej wyspy (poniżej wejścia do śluzy na Żeraniu i ul. Zarzecze). Obecnie (co stwierdzono w trakcie wizji terenowej) jedyny dopływ wód, i to tylko przy wyższych stanach, pomiędzy brzegiem prawym a „wyspą” jest jeszcze możliwy od strony Mostu Północnego, choć i on na skutek osadzania się materiału piaszczystego oraz sukcesji roślinności, ulega połączeniu z prawym brzegiem rzeki.

Ponadto organ przyjął, że integralną częścią niniejszej decyzji, uzupełniającą charakterystykę przedsięwzięcia, jest opis zakresu prac udrażniających i kształtujących koryto rzeki dla zapewnienia prawidłowego przeprowadzenia wód oraz pochodu lodu, opracowany przez Hydroprojekt Sp. z o.o. Podyktowane jest to tym, że ww. opracowanie przygotowane zostało na potrzeby planowanego przedsięwzięcia w zakresie działań wykraczających poza normalne prace, do których uprawniony byłby samodzielnie Inwestor. Regulacja Wisły należy do ustawowych zadań Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej, a w związku z tym planowane prace regulacyjne musiałyby uzyskać stanowisko tego organu. Stanowisko to wyrażone zostało w dokumencie, jakim jest opis zakresu prac udrażniających i kształtujących koryto rzeki.

Uciążliwości związane z emisją wibracji nie są normowane w przepisach z zakresu ochrony środowiska, jednak, w związku ze szczególną ochroną obszaru Natura 2000, niniejszą decyzją nałożono na Inwestora obowiązek minimalizowania zakłóceń wibracyjnych, powodowanych przez roboty budowlane.

W trakcie toczącego się postępowania dokonano korekty projektowanych ekranów akustycznych w stosunku do układu rozpatrywanego w „Raporcie...”. W zestawieniu zawartym w punkcie II. 3.1.2 orzeczenia niniejszej decyzji nie uwzględniono przewidywanych w raporcie ekranów oznaczonych jako nr 6, 19 oraz 23. Inwestor przedstawił następujące powody nie uwzględnienia tych ekranów w zestawieniu ostatecznym:

- ekran nr 6 – istniejący przebieg infrastruktury miejskiej koliduje z proponowaną lokalizacją ekranu – wykonano w tym celu dodatkową analizę, której wyniki wskazywały, że rezygnacja z tego ekranu nie pogorszy sytuacji akustycznej w otoczeniu istniejącej zabudowy,

- ekran nr 19 – ekran usytuowany w pasie dzielącym jezdnie – dodatkowe analizy wskazują na niewielką skuteczność tego typu rozwiązania, zrezygnowano więc z propozycji jego budowy,
- ekran nr 23 – ekran ten stanowiłby element systemu ekranów od ul. Pułkowej, a nie planowanej Trasy; umiejscowiony by został na wysokości osiedla Młociny.

Słuszność założeń projektowych opisanych zarówno w przedłożonym „Raporcie...”, jak i w korekcie dotyczącej ekranów akustycznych, oceniona zostanie w analizie porealizacyjnej wykonanej w terminie 12 miesięcy od oddania do użytkowania Trasy Mostu Północnego.

Teren, na którym przewidziana jest lokalizacja przedmiotowej inwestycji, nie jest objęty miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

Przeprowadzone analizy i uzgodnienia wykazały możliwość realizacji przedmiotowej inwestycji zgodnie z warunkami określonymi w niniejszej decyzji oraz po spełnieniu wymogów wynikających z przepisów ustawy *Prawo ochrony środowiska*. Na podstawie przeprowadzonego postępowania administracyjnego stwierdzono, że przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne jest zgodne z wymogami wynikającymi z przepisów odrębnych. Biorąc pod uwagę rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia, jego usytuowanie oraz rodzaj i skalę możliwego oddziaływania, określono środowiskowe uwarunkowania dla przedmiotowej inwestycji. Ustalono warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia oraz wymagania, dotyczące ochrony środowiska, do uwzględnienia w projekcie budowlanym.

W celu sprawdzenia rzeczywistego oddziaływania inwestycji na klimat akustyczny, powietrze, glebę i wody, nałożono na Miasto Stołeczne Warszawę obowiązek wykonania w terminie 12 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania, analizy porealizacyjnej oraz przedstawienia jej Prezydentowi m. st. Warszawy w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. Możliwość nałożenia obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej wynika z przepisu art. 56 ust. 4 pkt 2 ustawy *Prawo ochrony środowiska*.

Wobec powyższego, działając w trybie art. 46a ust. 7 pkt 4 ustawy *Prawo ochrony środowiska*, w związku z wnioskiem Miasta Stołecznego Warszawy, z dnia 7 marca 2008r., uzupełnionym w dniu 18 marca 2008r., o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia, dysponując jednocześnie raportem, o którym mowa w art. 52 ustawy jw., w związku z postanowieniem zobowiązującym Inwestora do sporządzenia raportu o oddziaływaniu przedmiotowej inwestycji na środowisko oraz po przeprowadzeniu postępowania z udziałem społeczeństwa, niniejszą decyzją określiłem środowiskowe uwarunkowania dla przedmiotowej inwestycji.

Zgodnie z art. 46 ust. 4b ustawy *Prawo ochrony środowiska*, złożenie wniosku o wydanie decyzji, o której mowa w art. 46 ust. 4 lub zgłoszenie, o którym mowa w art. 46 ust. 4a ustawy *Prawo ochrony środowiska*, powinno nastąpić nie później niż przed upływem czterech lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

W punkcie II. 1. niniejszej decyzji wymienione zostały jedynie numery obrębów, na których realizowane będzie przedmiotowe przedsięwzięcie. Obręby obejmują działki ewidencyjne przewidziane pod inwestycję oraz działki sąsiadujące z inwestycją. Numeracja działek ewidencyjnych może ulec zmianie w wyniku trwających podziałów działek. Całość inwestycji nie będzie jednak wykraczała poza wymienione obręby.

Niniejszej decyzji nadano rygor natychmiastowej wykonalności na wniosek Anny Piotrowskiej – pełnomocnika Miasta Stołecznego Warszawy, złożony w dniu 4 kwietnia 2008r.

Inwestor uzasadnił swój wniosek tym, że, ww. zamierzenie jest inwestycją celu publicznego, realizowaną w ważnym interesie społecznym.

Budowa Trasy Mostu Północnego jest kluczową inwestycją drogową w Warszawie. Szybko rozwijająca się infrastruktura mieszkaniowa Dzielnicy Białołęka i wzrost potrzeb związanych z zapewnieniem komunikacji zbiorowej i indywidualnej z pozostałymi dzielnicami miasta, wymusza konieczność jak najszybszej realizacji dogodnego połączenia komunikacyjnego. Ponadto pilnego remontu wymaga Most Grota-Roweckiego wraz z wiaduktami dojazdowymi, tworzący dotychczasowe połączenie północno-wschodniej części miasta z dzielnicami położonymi na lewym brzegu Wisły. Ograniczenie ruchu spowodowane planowanym remontem wymaga oddania do użytku równoległego przejścia mostowego przez rzekę. Brak takiego połączenia doprowadzi do paraliżu komunikacyjnego miasta. Pociągnie za sobą również skutki ekonomiczne (konieczność uruchomienia dodatkowych objazdów), społeczne (wydłużenie czasu dojazdu do pracy, skrócenie czasu przeznaczonego na odpoczynek, zwiększenie czynników wywołujących stres) oraz środowiskowe (wyższy poziom emisji hałasu, substancji gazowych, pyłowych i ciekłych do środowiska).

Realizacja przeprawy mostowej i trasy dojazdowej do przeprawy jest również związana z przygotowaniem do organizacji Piłkarskich Mistrzostw Europy – EURO 2012. Planowane przedsięwzięcia ma na celu zapewnienie odpowiedniej komunikacji oraz transportu pomiędzy brzegami Wisły zarówno na etapie przygotowań do Mistrzostw jak i później do samej ich obsługi.

Od niniejszej decyzji przysługuje odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Warszawie, ul. Senatorska 35, za moim pośrednictwem w terminie 14 dni od daty doręczenia decyzji.

Za wydanie niniejszej decyzji nie pobrano opłaty skarbowej, gdyż stosownie do zapisów ustawy z dnia 16 listopada 2006r. o opłacie skarbowej (Dz.U. Nr 225, poz. 1635 z późn.zm.); jednostki samorządu terytorialnego są zwolnione z tej opłaty.

z up. Prezydenta M.ST. WARSZAWY

(podpis nieczytelny)



Arkadiusz Drewniak
p.o. Zastępcy Dyrektora
Biura Ochrony Środowiska

Decyzja Nr 451/05/2008
stała się ostateczna
z dniem 19.08.2008r.

GLÓWNY SPECJALISTA
Marta Skowron
29 LIP. 2010

Otrzymują:

1. Mirosław Kazubek – pełnomocnik Inwestora
Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie
ul. Chmielna 120, 00-801 Warszawa
2. Witold Domek – pełnomocnik Inwestora
PROEKO CDM Sp. z o.o.
ul. Tamka 16, 00-349 Warszawa
3. strony postępowania wymienione w aktach sprawy, ustalone na podstawie wypisu z ewidencji gruntów z dnia 19 marca 2008r. (zawiadomione zgodnie z art. 49 Kpa),

Do wiadomości

4. Urząd m.st. Warszawy
Biuro Rozwoju Miasta, Wydział Dozoru Inwestycji
ul. Antoniego Corazziego 7, 00-087 Warszawa
5. Wojewoda Mazowiecki
Pl. Bankowy 3/5, 00-950 Warszawa.
6. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w m.st. Warszawie
ul. Kochanowskiego 21, 01-864 Warszawa
7. a/a

Za wydanie niniejszego duplikatu decyzji nie pobrano opłaty skarbowej, gdyż stosownie do zapisów ustawy z dnia 16 listopada 2006r. o opłacie skarbowej (Dz.U. Nr 225, poz. 1635 z późn.zm.); jednostki samorządu terytorialnego są zwolnione z tej opłaty.

Załącznik do decyzji Prezydenta m.st. Warszawy Nr 751/OŚ/08 z dnia 17 lipca 2008r.

znak: OS-IV-MSK-76242-42- 16 -08

Charakterystyka przedsięwzięcia

polegającego na realizacji *drogi publicznej o nawierzchni utwardzonej (niewymienionej w § 2 ust. 1 pkt 29 i 30 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004r.),*

w ramach budowy Trasy Mostu Północnego – etap I i etap II na odcinku od „Węzła Młociny” do „Węzła Modlińska” w Warszawie

Projekt Trasy Mostu Północnego (TMP) podzielony został na dwa etapy:

- etap I – odcinek od ul. Pułkowej do ul. Modlińskiej wraz z budową przeprawy mostowej przez Wisłę
- etap II – odcinek od węzła przesiadkowego „Młociny” do ul. Pułkowej

Etap I obejmuje realizację bądź przebudowę następujących obiektów:

1. ulice:

- a. Trasa Mostu Północnego (droga główna ruchu przyspieszonego klasy GP) – długość odcinka budowlanego wynosi około 3,4 km. Trasa posiadać będzie dwujezdniowy przekrój typowy (między węzłami i skrzyżowaniami) z 3 pasami ruchu o szerokości 3,50m dla każdego kierunku jazdy. Szerokość pasa dzielącego będzie wynosić 4,0m. Pozwoli to na umieszczenie barierek ochronnych przy jezdniach w każdym kierunku ruchu, lokalizację ekranów akustycznych, jak również położenie systemu odwodnieniowego;
- b. ul. Marymoncka (klasa G) – przewiduje się przebudowę ul. Marymonckiej jedynie w miejscu przecięcia się z TMP. W rejonie skrzyżowania z ulicą Marymoncką, Trasa Mostu Północnego przebiegać będzie na poziomie +1. Relacje skreśtu z ul. Marymonckiej na Trasę oraz w kierunku przeciwnym obsługiwać będzie węzeł komunikacyjny z wyspą centralną o średnicy wysepki 40m, umiejscowione na poziomie „0” pod głównym wiaduktem TMP. Wszystkie wloty na rondo połączone będą ze sobą na poziomie terenu – ruch pomiędzy rondem (poziom „0”) a Trasą (poziom +1) odbywać się będzie dwoma jezdniami zbierająco-rozprowadzającymi, równoległymi do wiaduktu TMP. Jezdnie te będą miały na poszczególnych odcinkach od dwóch do czterech pasów ruchu i poprowadzone zostaną z nachyleniem częściowo na wiaduktach, częściowo na nasypach. W kierunku północnym i południowym od węzła z ul. Marymoncką podłączona będzie do istniejącego dwujezdniowego przekroju, z dwoma pasami ruchu o szerokości 3,50m dla każdego kierunku ruchu. W obrębie węzła dodane będą dodatkowe pasy ruchu;
- c. ul. Wybrzeże Gdyńskie (klasa S) – przebudowa w miejscu przecięcia z TMP wraz z budową węzła drogowego – z uwagi na obecny stan drogi oraz

konieczność ingerencji w jezdnię w celu budowy planowanych pasów włączania i wyłączania postanowiono zmodernizować tą część drogi, na odcinku objętym niniejszym projektem na całej jej szerokości. Normalna szerokość Wybrzeża Gdyńskiego wynosi na węźle 7,50m (2 pasy po 3,50m + 0,50m opaska) względnie 10,00m (2 pasy po 3,50m + 2,50m pas awaryjny). W obrębie pasów włączania i wyłączania odpada pas awaryjny; w zamian za to normalna szerokość jezdni będzie poszerzona o szerokość pasów oraz o opaskę o szerokości 0,50 m. Węzeł TMP z Wybrzeżem Gdyńskim zaprojektowano jako węzeł bezkolizyjny. Do tego węzła podłączone zostaną wjazdy i wyjazdy łącznic z i w kierunku zachodnim, z kierunku wschodniego oraz z kierunku południowego w kierunku wschodnim;

- d. ul. Myśluborska (klasa Z) – przebudowa w miejscu przecięcia z TPM wraz z budową węzła drogowego – ul. Myśluborska obecnie ma po stronie północnej 2 jezdnie, każdą o szerokości 6m. Przekrój poprzeczny ulegnie nieznacznemu poszerzeniu. Jezdnia ul. Myśluborskiej z projektowanymi pasami ruchu o szerokości 3,50m będzie dalej poprowadzona na południe od węzła z południową łącznicą TMP. Węzeł ulicy Myśluborskiej z TMP zaprojektowano jako bezkolizyjny – TMP poprowadzona zostanie na poziomie +1, zaś ul. Myśluborska na poziomie „0”. Łącznice wjazdowe i wyjazdowe TMP w kierunku ul. Myśluborskiej planuje się jako dwupasowe;
- e. ul. Modlińska (klasa GP) – przebudowa w miejscu przecięcia z TPM wraz z budową węzła drogowego; Przekrój ulicy składa się obecnie z 2 jezdni; w kierunku północnym od przecięcia się z ul. Obrazkową droga posiada po 3 pasy ruchu w każdym kierunku ruchu, natomiast w kierunku południowym po 4 pasy. Po realizacji rozpatrywanego przedsięwzięcia ulica Modlińska przebiegać będzie bezkolizyjnie w poziomie +1 nad skrzyżowaniem o ruchu okrężnym. TMP, która od Wisły poprowadzona będzie również na wysokości +1, nad rondem zostanie wyniesiona po późniejszej rozbudowie docelowej przy spadku 5% do poziomu +2 (ponad wiaduktem ulicy Modlińskiej). Od TMP jak i od ul. Modlińskiej wyprowadzone zostaną po dwie łącznice równoległe włączone w skrzyżowanie o ruchu okrężnym z wieloma pasami ruchu, które umiejscowione będzie na poziomie „0”. Rondo to obsługiwać będzie relacje skrętu z obydwu tras. Średnica wysepki ronda wynosi 36m;

2. most przez Wisłę – ma przeprowadzać poniższe szlaki komunikacyjne:

- dwukierunkową trasę drogową z trzema pasami ruchu kołowego w każdym kierunku, każdy pas o szerokości 3,50m,
- dwutorową trasę tramwajową,
- ścieżkę pieszo-rowerową o szerokości w świetle wynoszącej 5,00 m.

Przewiduje się realizację trzech oddzielnych ustrojów nośnych: osobno dla każdego z kierunków jazdy oraz dla trasy tramwajowej ze ścieżką pieszo-rowerową:

- część południowa – przeprowadza trzy pasy ruchu w kierunku wschodnim do węzła z ul. Modlińską i ma szerokość 14,16m (kapa chodnikowa o szerokości 2,01m; pas odwodnieniowy 0,50m; 3 pasy ruchu x 3,50m – 10,50m; kapa chodnikowa o szerokości 1,15m),
- część środkowa – zawiera trzy pasy ruchu w kierunku zachodnim do węzła z ul. Pułkową i również ma szerokość 14,16m. Podział odpowiada opisanemu wyżej przekrojowi poprzecznemu w odwróconej kolejności (kapa

- chodnikowa o szerokości 1,15m; 3 pasy ruchu x 3,50m – 10,50m; pas odwodnieniowy 0,50m, kapa chodnikowa o szerokości 2,01m),
- część północna przeprowadza tory tramwajowe oraz ścieżkę pieszo-rowerową i ma szerokość 13,56m (kapa chodnikowa z kanałem kablowym 0,97m; trasa tramwajowa ze słupem w międzytorzu 6,40m; kapa chodnikowa z kanałem kablowym 0,92m; kapa chodnikowa ścieżki pieszo-rowerowej 0,50m, ścieżka pieszo-rowerowa 4,77m).

Odległość pomiędzy osiami ustrojów nośnych wynika z przebiegu Trasy przed i za mostem oraz uwzględnia wymogi późniejszej konserwacji przy zastosowaniu samojezdných pojazdów z platformą inspekcyjną na wysięgniku. Odstępy osi ustrojów nośnych wynoszą:

- ustrój nośny południowy – ustrój nośny środkowy 15,86m;
- ustrój nośny środkowy – ustrój nośny północny 16,63m.

Pomiędzy ustrojami nośnymi pozostają prześwity, które minimalizują zacienienie pod mostem oraz dodatkowo ułatwiają prace konserwacyjne i inspekcję.

3. pozostałe obiekty inżynierskie – wiadukty i ściany oporowe;
4. chodniki dla pieszych i ścieżki rowerowe po obu stronach wzdłuż TMP – typowa szerokość ciągów pieszo-rowerowych wynosi 4m, z czego 2m przeznaczone są na chodnik dla pieszych, a 2m na ścieżkę rowerową (prowadzącą w obu kierunkach ruchu). Ścieżka rowerowa położona jest zawsze po zewnętrznej stronie drogi. W miejscach o wystarczającej szerokości uwarunkowanej liniami rozgraniczającymi dla analizowanego obszaru oddzielono ciągi pieszo-rowerowe od jezdni pasem zieleni o szerokości 5m. W miejscach poprowadzenia ciągów pieszo-rowerowych (przeprawa mostowa przez Wisłę) po jednej stronie drogi poszerzono je do 5m ze względu na zwiększoną liczbę pieszych i rowerzystów. Chodniki dla pieszych będą miały nawierzchnię z kostki betonowej, ścieżki rowerowe wylane będą asfaltem;
5. trasa tramwajowa z przystankami dostosowanymi do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz dwoma podstacjami trakcyjnymi do zasilania prądem – Trasa tramwajowa projektowana jest jako nowa trasa z słupami sieci trakcyjnej w międzytorzu i normalnym rozstawem torów wynoszącym 3,90m. Na przeprawie mostowej przewiduje się rozstaw 3,40m z słupami ułożonymi zewnętrznie wzdłuż trasy. Przystanki będą miały formę peronów zewnętrznych o długości użytkowej wynoszącej 66 m i szerokości użytkowej 3,50m;
6. usunięcie kolizji lub zabezpieczenie istniejących sieci uzbrojenia terenu;
7. ekrany akustyczne o różnej wysokości i powierzchni;
8. oświetlenie ulic oraz sygnalizacje świetlne w miejscach przecięcia się dróg.

Etap II obejmuje realizację bądź przebudowę następujących obiektów:

1. Trasa Mostu Północnego (klasa GP) – budowa dwóch jezdni długości ok. 570m każda wraz z drogami zbiorczo-rozprowadzającymi dł. ok. 850m każda i wiaduktem nad ul. Encyklopedyczną; każda z jezdni ma szerokość 7,50m, 2 pasy ruchu o szerokości 3,50m oraz w rejonie skrzyżowań pasy włączeń i wyłączeń o szerokości 3,50m; szerokość pasa rozdzielającego jezdnie – 5,0m, szerokość poboczy – 1,50m;

2. drogi zbiorczo-rozprowadzające TMP (klasa P2) – jedna jezdnia o szerokości 7,0m po stronie północnej równoległa do ciągu głównego TMP i jedna o szerokości 7,0m po stronie południowej; każda jezdnia będzie miała 2 pasy ruchu o szerokości 3,5m; szerokość poboczy – 1,5m;
3. odcinki ulic lokalnych (ul. Nocznickiego – 157m i ul. Encyklopedyczna – 386m) – szerokość jezdni – 6,0m, szerokość pasów ruchu – 3,0m, szerokość poboczy 1,25m, szerokość chodnika – 2,0m, szerokość ścieżki rowerowej – 2,0m;
4. skrzyżowanie ul. Encyklopedycznej z ul. Zgrupowania AK „Kampinos” – zostanie przebudowane zgodnie z projektem zakładającym budowę w tym miejscu dwupoziomowego węzła. Na poziomie „0” zrealizowane zostanie rondo, zaś Trasa Mostu Północnego poprowadzona zostanie górą na poziomie +1. Przez rondo skierowany zostanie ruch w kierunku „na wprost” ul. Encyklopedycznej oraz relacje skrętu z TMP w ulicę Encyklopedyczną i w kierunku przeciwnym. Ruch z TMP na rondo oraz z ronda na TMP odbywać się będzie za pośrednictwem jezdni zbiorczo-rozprowadzających;
5. przebudowa linii tramwajowej – obejmuje odcinek torowiska tramwajowego od skrzyżowania ulic Zgrupowania AK „Kampinos” i Kasprzowicza do ok. 200m za zjazd do zajezdni tramwajowej przy ul. Encyklopedycznej. Projekt obejmuje:
 - przebudowę istniejącego torowiska o długości 950m;
 - dobudowę dodatkowych torów dla pojazdów tramwajowych skręcających do zajezdni (dwa dodatkowe tory o długości około 150m każdy);
 - budowę dodatkowych przystanków;
 - rozbudowę układu torowisk na wjeździe do zajezdni tramwajowej przy ulicy Encyklopedycznej na długości około 110m, w tym 80m na terenie samej zajezdni).

Zaprojektowano ponadto: zatoki autobusowe przy drogach zbiorczo-rozprowadzających, przystanki tramwajowe przy przebudowywanej linii tramwajowej oraz ścieżki rowerowe i chodniki wzdłuż ulic lokalnych.

z up. Prezydenta M.ST. WARSZAWY

(podpis nieczytelny)

Arkadiusz Drewniak

p.o. Zastępcy Dyrektora

Biura Ochrony Środowiska





hydroprojekt 

Warszawa dn. 12.06.2008 r.

HOEKO CDM I.dz. TH2/620/15/2008
Sp. z o.o.

ul. Chałubińskiego 16, 00-349 Warszawa

WPLYNĘŁO

Data 16-06-2008

Rejestrowano pod nr 635

Przez HOKUROWSKA

Zarząd Dróg Miejskich

ul. Chmielna 120

00-801 Warszawa

HYDROPROJEKT Sp. z o.o.
00-182 Warszawa
ul. Dubois 9

Telefony:

Centrala:
(+22) 635 48 84

Prezes Zarządu:
(+22) 635 38 90
(+22) 635 38 91

Wiceprezes Zarządu,
Marketing:
(+22) 635 57 08

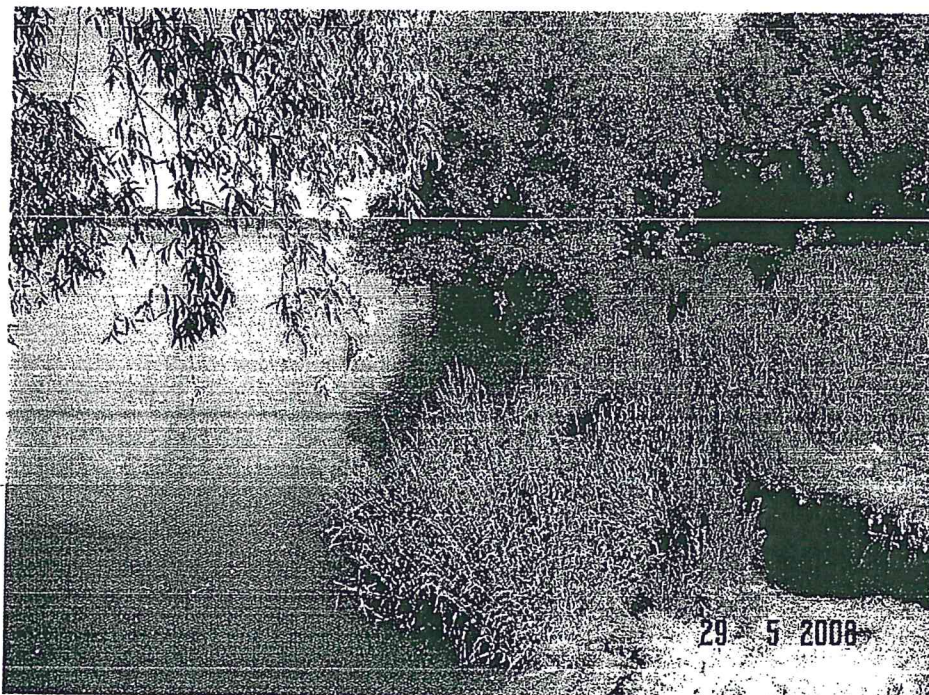
Faxy:
(+22) 635 00 20
(+22) 631 00 22

E-mail:
biuro@hydroprojekt.com.pl
www.hydroprojekt.com.pl

Dotyczy: Prac udrażniających i kształtujących koryto rzeki w przekroju planowanego Mostu Północnego

W związku z realizacją planowanego Mostu Północnego i lokalizacją podpór mostowych w korycie głównym Wisły na odcinku częściowo uregulowanym konieczne jest wykonanie prac udrażniających i kształtujących koryto rzeki dla zapewnienia prawidłowego przeprowadzenia wód oraz pochodu lodu.

Zakres robót w rejonie mostu został podany przez Administratora rzeki tj. Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Warszawie pismem nr 4000-84-2004 z dnia 14.06.2004r. Autorzy koncepcji ochrony istniejących brzegów rzeki po szczegółowej analizie dostępnych map i danych oraz wizji terenowej zaproponowali następujący zakres prac ubezpieczeniowych na odcinku około 800 m. Projektowana przeprawa mostowa zlokalizowana została na tzw. przejściu nurtowym między dwoma lukami wypukłym i wklęsłym. Nurt rzeki przy stanach średnich rocznych układa się przy nieubezpieczonym brzegu prawym, który jest narażony na ciągłe niszczenie (fot. 1, 2).



Fot. 1 Erozja brzegu prawego rzeki Wisły powyżej projektowanego Mostu Północnego



Fot. 2 Erozja brzegu prawego rzeki Wisły w osi projektowanego Mostu Północnego

Brzeg lewy jest obudowany budowlami regulacyjnymi:

- tamą podłużną, w którą wbudowane zostały dwa ujęcia wody dla Huty ArcelorMittal Warszawa (km 521+260);
- oraz ostrogami będącymi ubezpieczeniem istniejących zrzutów wody z Huty (km 522+300) i kolektora Burakowskiego (km 522+500).

Stan techniczny istniejących budowli jest dobry i wymaga niewielkich remontów polegających na uzupełnieniu narzutu kamiennego. Konieczność i zakres robót remontowych zostanie określona po wykonaniu aktualnych pomiarów geodezyjnych.

W ramach prac ubezpieczeniowych wykonywanych dla projektowanego Mostu Północnego przewiduje się:

- na brzegu prawym:
 - oczyszczenie brzegu prawego z pojedynczych drzew i krzewów na istn. skarpie i w pasie szerokości 5,0 m i na długości planowanych prac tj. około 800 m,
 - wykonanie opaski brzegowej poniżej mostu o długości około 400 m,
 - wykonanie opaski brzegowej powyżej mostu o długości około 400 m,
- na brzegu lewym uzupełnienie narzutu kamiennego na istniejących budowach regulacyjnych,
- usunięcie przemiałów zalegających w korycie rzeki kierujących nurt na filary mostowe i brzeg prawy (pozyskanie gruntu niezbędnego do wykonania opasek brzegowych).

[Handwritten signature]

Zakres przewidzianych robót określono i przedstawiono na załączonym zdjęciu lotniczym doliny rzeki wykonanym w 1999 roku. Dokładną ilość i rodzaj robót ubezpieczeniowych będzie można określić na podstawie aktualnych map sytuacyjno-wysokościowych i pomiarów batymetrycznych koryta rzeki, które zostaną wykonywane w dalszych fazach dokumentacji projektowej.

Projektowane ubezpieczenie brzegów - opaska brzegowa będzie wykonana z materiałów naturalnych (faszyna i kamień). Fundamentem budowli będzie materac faszynowo-kamienny z wkładką z geowłókniny układany na brzegu rzeki do rzędnej wody SNW. Część nadwodna opaski brzegowej do rzędnej SSW+0,5m wykonana będzie w postaci narzutu kamiennego w płotkach, a powyżej do rzędnej brzegu istniejącego brzegosłonek krytym wykonanym ze świeżej faszyny zdolnej do porostu.

Przewiduje się, że wszystkie prace związane z wykonaniem ubezpieczenia brzegu prawego i remontem ubezpieczeń brzegu lewego wykonywane będą w technologii „z wody” przy użyciu sprzętu pływającego. Materiały budowlane takie jak kamień, faszyna będą dostarczane na miejsce wbudowania transportem wodnym przy użyciu barek i kontenerów górnopokładowych.

Wyżej przyjęta technologia robót nie wpłynie ujemnie na faunę i florę terenu międzywala w obrębie planowanego ubezpieczenia brzegów rzeki

*Uzgodniam pomysł koncepcji
Dokładny zakres prac po
wykonaniu pomiarów batymetrycznych*

Z poważaniem,

Z-ca KIEROWNIKA
Pracowni Hydrotechnicznej TH-2
mgr inż. Henryk Ciszewski

REGIONALNY ZARZĄD GOSPODARKI WODNEJ
w Warszawie
Zarząd Zlewni Wisły mazowieckiej w Warszawie
ul. Zarzeczne 13B, 03-194 Warszawa
Regon: 016183991 NIP: 526-239-03-41

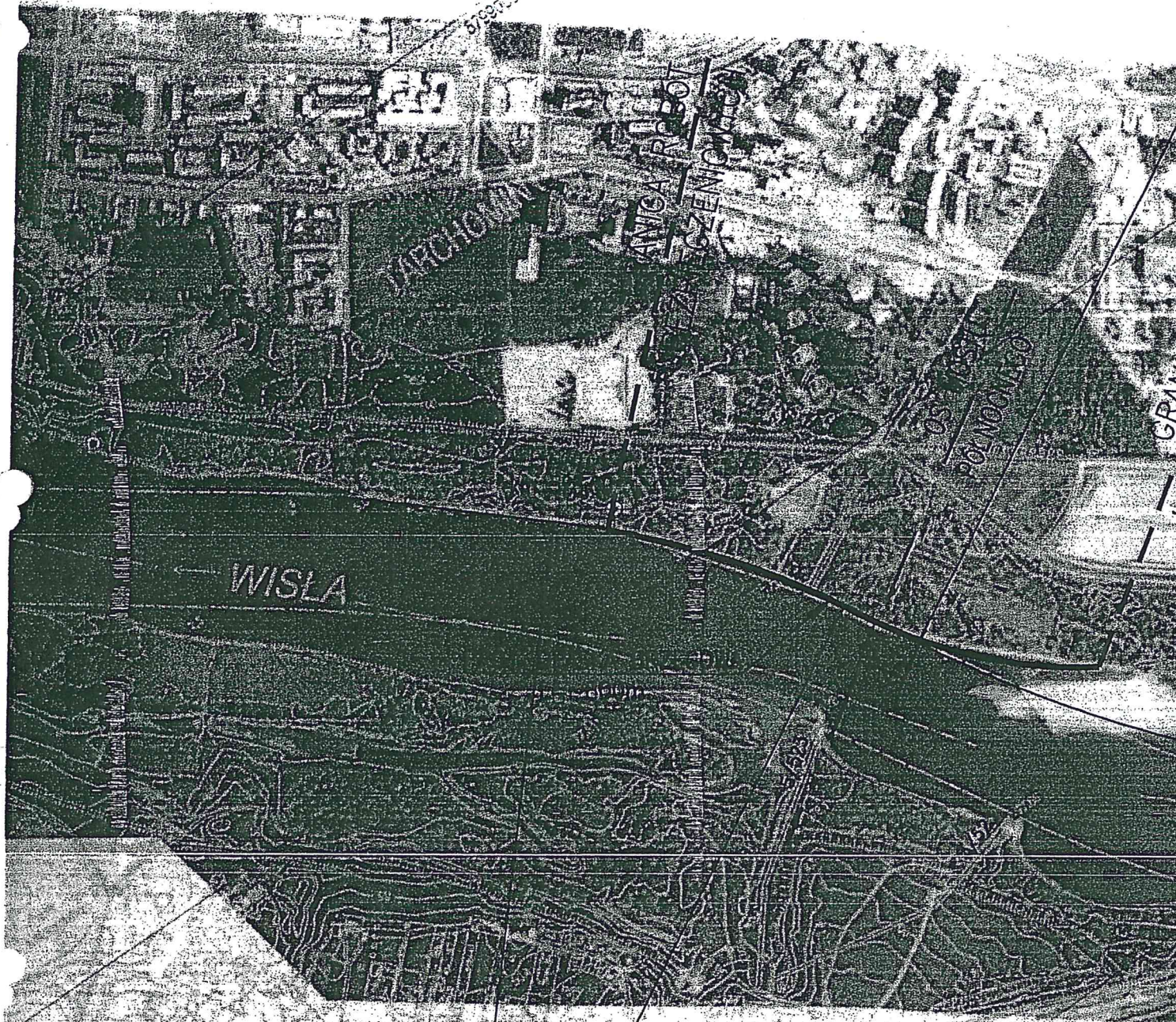
Zastępca Dyrektora RZGW w Warszawie
d.s. Zarządu Zlewni Wisły mazowieckiej
Anna Michna

Otrzymują:

1. Adresat + zdjęcie lotnicze
2. Zarząd Zlewni Wisły mazowieckiej w Warszawie + zdjęcie lotnicze
3. PROEKO CDM Sp. z o.o. + zdjęcie lotnicze
4. TH2
5. EP

449/1000

573900



OZNACZENIA

PROJEKTOWANE UBEZPIECZENIE
BRZEGU PRAWEGO RZEKI

Op 523

PROJEKTOWANA OPASKA BRZE

3/523

ISTNIEJACE BUDOWLE REGULAC

km 522,00



KILOMETRAZ RZEKI

[Handwritten signature]