



WOJEWODA MAZOWIECKI

201

ZARZĄD DRÓG MIEJSKICH	
PD 411	dnia 2008-03-17
KANCELARIA	
Nr.	

Warszawa, dnia 05 marca 2008r.

WŚR.LSK.6613/1/61/07

WYDZIAŁ MOSTÓW

2008-03-19

nr. rejestru: 1145 /DZWM/

DZWM + NDOP
17 03 08

**DECYZJA
O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH
ZGODY NA REALIZACJĘ PRZEDSIĘWZIĘCIA**

Na podstawie art. 104, ustawy z dnia 14 czerwca 1960 roku Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm. – dalej Kpa), art. 46 ust. 1 pkt. 1, art. 46a ust. 7, pkt. 1, lit. b) ustawy z 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150 tekst jednolity – dalej Poś)

po rozpatrzeniu

wniosku Miasta Stołecznego Warszawy reprezentowanego przez Panią Annę Piotrowską p.o. Naczelnego Dyrektora Zarządu Dróg Miejskich z siedzibą przy ul. Chmielnej 120 w Warszawie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na przebudowie ul. Andersa i ul. Mickiewicza wraz z wiaduktem nad torami PKP i ul. Słomińskiego na odcinku od ul. Międzyparkowej do Pl. Inwalidów na terenie Dzielnicy Śródmieście i Dzielnicy Żoliborz m.st. Warszawy

ustalam

następujące środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację opisanego wyżej przedsięwzięcia według określonego w raporcie wariantu I z asymetrycznym usytuowaniem torowiska tramwajowego:

I. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia

Przedmiotowe przedsięwzięcie polega na przebudowie ul. Andersa i ul. Mickiewicza wraz z wiaduktem nad torami PKP i ul. Słomińskiego na odcinku od ul. Międzyparkowej do Pl. Inwalidów na terenie Dzielnicy Śródmieście i Dzielnicy Żoliborz m.st. Warszawy. Zlokalizowane jest na terenie Dzielnicy Śródmieście i Dzielnicy Żoliborz m.st. Warszawy.

Charakterystykę przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji.

II. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich.

1. Zaplecze budowy należy zlokalizować poza terenami sąsiadującymi z zabudową mieszkaniową.
2. W fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia należy zapewnić możliwość selektywnej zbiórki odpadów przed ich przekazaniem do ostatecznego miejsca unieszkodliwiania lub wykorzystania.
3. Roboty budowlane należy zorganizować w sposób minimalizujący ich wpływ na stan powietrza atmosferycznego i minimalizujący uciążliwość hałasową.
4. W rejonie zabudowy mieszkaniowej roboty budowlane w zakresie związanym z realizacją przedsięwzięcia należy wykonywać tylko w porze dziennej (6⁰⁰ – 22⁰⁰).

III. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym :

1. Należy zastosować nawierzchnię ulicy o możliwie najkorzystniejszych parametrach akustycznych (minimalizacja emisji hałasu do środowiska).
2. Należy zastosować torowiska tramwajowe o niskiej emisji hałasu.
3. W projekcie zieleni należy rozważyć możliwość zastosowania pasów zieleni izolacyjnej i zagęszczonej celem ograniczenia oddziaływania zanieczyszczeń komunikacyjnych.
4. Realizacja inwestycji nie może spowodować ograniczenia liczby drzew występujących w obszarze oddziaływania inwestycji. Wszelkie ubytki powinny być uzupełnione za pomocą nowych nasadzeń, przy czym jedno drzewo usunięte winno być zastąpione co najmniej 3 nowo posadzonymi.

IV. Przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie klimatu akustycznego po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawienia jej w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. Na etapie opracowywania analizy porealizacyjnej należy przygotować i wdrożyć program monitoringu środowiska dotyczący hałasu na pobliskich terenach (zabudowa mieszkaniowa). Na podstawie ww. badań należy dokonać oceny akustycznej możliwych zabezpieczeń akustycznych. W przypadku, gdy jedną z możliwości okaże się wymiana stolarki okiennej należy przeprowadzić jej inwentaryzację i określić jej parametry. Ewentualna wymiana okien musi być zrealizowana z zachowaniem prawidłowych warunków wentylacji

pomieszczeń objętych wymianą. Celem wykonania analizy porealizacyjnej będzie również ustalenie ewentualnych podstaw do utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

Uzasadnienie

W dniu 14 czerwca 2007 roku wpłynął wniosek Miasta Stołecznego Warszawy reprezentowanego przez Panią Annę Piotrowską p.o. Naczelnego Dyrektora Zarządu Dróg Miejskich z siedzibą przy ul. Chmielnej 120 w Warszawie o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na przebudowie ul. Andersa i ul. Mickiewicza wraz z wiaduktem nad torami PKP i ul. Słomińskiego na odcinku od ul. Międzyparkowej do Pl. Inwalidów na terenie Dzielnicy Śródmieście i Dzielnicy Żoliborz m.st. Warszawy, przekazany postanowieniem Prezydenta Miasta Stołecznego Warszawy z dnia 05 czerwca 2007 roku znak: OŚ-II-WE-DŚ-AG/7624/150/8533/06/07.

Do przedmiotowego wniosku dołączona była mapa ewidencyjna w skali 1:500, informacja o przedsięwzięciu zgodna z art. 49 ust.3 ustawy Prawo ochrony środowiska, upoważnienie z dnia 16 marca 2005 r. wystawione na Dyrektora ds. Inwestycji Zarządu Dróg Miejskich.

Pismem z dnia 27 czerwca 2007 r. znak: WŚR.I.DW.6613/1/61/07 wezwano wnioskującego do uzupełnienia wniosku o: zaświadczenie dotyczące terenu zamkniętego, oraz o wypis i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Wniosek uzupełniano w dniach 6 lipca 2007 roku oraz 20 listopada 2007 roku.

Zgodnie z Rozporządzeniem 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 sporządzania raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. z 2004 r. Nr 257, poz. 2573 z późniejszymi zmianami) przedsięwzięcie zalicza się do przedsięwzięć wymienionych w § 3 ust. 1 pkt. 56, dla których raport może być wymagany. W związku z faktem, że przedsięwzięcie realizowane jest w części na terenie zamkniętym stosownie do art. 46a ust. 9 ustawy Poś organem właściwym jest- wojewoda.

W trakcie postępowania uzyskano wymagane prawem opinie i uzgodnienia:

- o opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego wydaną postanowieniem z dnia 20 kwietnia 2006 roku znak: ZNS-712/270/IK/06, w którym uznał konieczność sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko,

- o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia przez Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego wydane postanowieniem z dnia 16 lutego 2007 roku znak: ZNS-713/489/IK/06, warunki te zostały w całości uwzględnione w sentencji niniejszej decyzji.

Postanowieniem z dnia 21 września 2007 roku znak: WŚR.IDW/6613/1/61/07 Wojewoda Mazowiecki nałożył na wnioskodawcę obowiązek sporządzenia raportu oddziaływania na środowisko. Przedłożony raport nie spełniał wymogów art. 52 Poś. W dniu 12 grudnia 2007 roku Wojewoda Mazowiecki wezwał do uzupełnienia raportu. Aneks do raportu przedłożono 12 lutego 2008 r.

Przebudowa omawianego odcinka ulicy Andersa i Mickiewicza jest częścią większego zadania – modernizacji głównego ciągu komunikacyjnego Warszawy łączącego Śródmieście z Żoliborzem. Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na budowie drugiego pasa jezdni Al. Gen. Andersa oraz ul. Mickiewicza wraz z budową nowych wiaduktów nad torami Dworca Gdańskiego PKP oraz ul. Słomińskiego. Na odcinku 650 m od ślimaka zjazdu na ul. Słomińskiego a kończąc na skrzyżowaniu z ul. Gen. Zajączka powstanie ulica o dwóch rozdzielonych jezdniach po dwa pasy ruchu każda o łącznej szerokości 7,0 m, torowisko tramwajowe o szerokości 8,5 m, obustronne chodniki o szerokości 2,0m i ścieżki rowerowe (strona zachodnia szer. 3,0 m; strona wschodnia szer. 2,0 m). Niezależne konstrukcje będzie stanowiła budowa trzech wiaduktów: zachodniego, tramwajowego i wschodniego, które będą miały następujące parametry – całkowita długość każdego z wiaduktów 213 m, szerokość wiaduktów skrajnych (przewidywanych dla ruchu samochodowego) 13,55 m, wiadukt centralny szer. 8,20 m. Modernizacja ulic wykonana zostanie po śladzie istniejącego pasa drogowego i nie naruszy istniejących układów urbanistycznych. Ponadto inwestycja obejmuje również takie prace jak: budowę przystanków autobusowych, przebudowę torowiska tramwajowego i trakcji linii tramwajowej, zabezpieczenie i przebudowę istniejącego uzbrojenia kolidującego z inwestycją np. kable energetyczne SN i NN i teletechniczne, wodociąg, a także zabezpieczenie i przebudowę sieci i urządzeń kolejowych. Docelowo torowisko tramwajowe usytuowane będzie centralnie pomiędzy pasami jezdni Al. Gen. Andersa. Ponieważ ulica ta modernizowana będzie etapami, aby uniknąć kolizyjnych przejazdów tramwajowych przez pas ruchu drogowego przewiduje się tymczasowe wykorzystanie wiaduktu po stronie wschodniej do poprowadzenia torowiska tramwaju.

W sentencji decyzji wprowadzono w punkcie II i III warunki minimalizujące negatywny wpływ inwestycji na środowisko. Zaplecze budowy należy zlokalizować poza terenami sąsiadującymi z zabudową mieszkaniową kierując się zasadą minimalizacji zajęcia terenu,

zachowaniem estetyki terenu, nie stwarzania dodatkowych uciążliwości dla mieszkańców. W pobliżu pomieszczeń socjalnych zaplecza budowy należy ustawić pojemniki na odpady typu komunalnego (pkt. II.1). Odpady powstające w poszczególnych etapach przedsięwzięcia powinny być gromadzone w wyznaczonych miejscach, w sposób selektywny przed ich przekazaniem do ostatecznego miejsca unieszkodliwienia lub wykorzystania, (pkt. II.2). Roboty budowlane należy zorganizować w sposób minimalizujący ich wpływ na stan powietrza atmosferycznego poprzez zachowanie wysokiej kultury prowadzenia robót, a w szczególności przez: systematyczne sprzątanie placu budowy, zraszanie placu budowy zależnie od potrzeb, przechowywanie cementu w hermetycznych pojemnikach, uważne ładowanie i transport materiałów sypkich, ograniczenie do minimum czasu pracy silników maszyn budowlanych i środków transportu na biegu jałowym w celu wyeliminowania zbędnej emisji spalin. Na wielkość uciążliwości akustycznej podczas prac budowlanych będzie mieć wpływ głównie jednoczesna praca wielu maszyn i urządzeń oraz czas realizacji procesu inwestycyjnego dlatego należy zastosować rozwiązania ograniczające hałas w czasie budowy poprzez stosowanie nowoczesnych maszyn wyposażonych w elementy zmniejszające emisję hałasu do środowiska (pkt.II.3). Na etapie realizacji wystąpi zwiększony poziomu hałasu i emisji drgań mechanicznych spowodowany pracą maszyn budowlanych, dlatego też w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej prace powinny być prowadzone w porze dziennej (pkt. II.4). Inwestor powinien zastosować tzw. „cichą” nawierzchnię ulicy tj. taki rodzaj jej wierzchniej warstwy, której parametry dobierane są przede wszystkim pod kątem ograniczenia hałasu toczenia się pojazdów samochodowych na etapie eksploatacji przedsięwzięcia (pkt. III.1) oraz torowiska tramwajowego o niskiej emisji hałasu do środowiska (pkt. III. 2). W celu ograniczenia oddziaływania zanieczyszczeń komunikacyjnych w projekcie zieleni należy rozważyć możliwość zastosowania pasów zieleni izolacyjnej i zagęszczonej oraz wprowadzenia nowych nasadzeń (pkt.III.3, 4).

Ponadto należy dodać że:

- sposób postępowania i gospodarowania odpadami na etapie realizacji i eksploatacji powinien być zgodny z wymogami ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. o odpadach (Dz. U. z 2007r. Nr 39, poz. 251). Zgodnie z ww. ustawą wytwarzającym odpady, odpowiedzialnym za podjęcie odpowiednich działań w celu unikania wytwarzania odpadów, minimalizacji ich ilości oraz w dalszej kolejności do odzysku i właściwego unieszkodliwiania wytwarzanych odpadów jest wykonawca usług, robót budowlanych, który przed rozpoczęciem prac winien posiadać uregulowany stan formalno-prawny w zakresie gospodarowania odpadami. Odpady powinny być gromadzone w wyznaczonych miejscach w sposób selektywny przed ich przekazaniem do ostatecznego miejsca unieszkodliwiania lub wykorzystania,

- o na wykonanie urządzeń wodnych Wnioskodawca musi posiadać zezwolenie wodnoprawne zgodnie z art. 122 ust. 1 pkt. 3 oraz art. 9 ust. 1 pkt. 19 oraz ust. 2 pkt. 2 ustawy z dnia 18 lipca 2001 roku Prawo wodne (Dz. U. z 2005 r., nr 239, poz. 2019 ze zm.),
- o w przypadku sytuacji awaryjnych na terenie budowy należy postępować ściśle zgodnie z odpowiednimi zarządzeniami i instrukcjami,

Teren inwestycji zlokalizowany jest poza obszarami chronionymi powołanymi na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

Punkt IV sentencji decyzji zobowiązuje Inwestora do wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie klimatu akustycznego celem sprawdzenia poziomu emisji hałasu. Na etapie opracowania analizy porealizacyjnej należy przygotować i wdrożyć program monitoringu środowiska zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 2 października 2007 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem (Dz. U. Nr 192, poz. 1392). Analizę należy sporządzić po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawienia jej w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W przypadku nie dotrzymania standardów jakości środowiska, należy podjąć dodatkowe czynności zabezpieczające tereny chronione tj. tereny zabudowy mieszkaniowej. Celem wykonania analizy porealizacyjnej będzie ustalenie ewentualnych podstaw do utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

W trakcie prowadzonego postępowania administracyjnego stosownie do art. 10 § 1 Kpa organ zapewnił stronom czynny udział w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji umożliwił im wypowiedzenie się co do zebranych dowodów i materiałów. Stosownie do art. 49 Kpa oraz art. 46a ust. 5 ustawy Prawo ochrony środowiska strony były zawiadamiane o decyzjach i innych czynnościach organu prowadzącego postępowanie poprzez obwieszczenia - zawiadomienia. Zawiadomienia umieszczane były na stronach internetowych organu prowadzącego postępowanie, na tablicach ogłoszeń Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego w Warszawie, Urzędu Miasta Stołecznego Warszawy, Urzędu m. st. Warszawy dla Dzielnicy Żoliborz, Urzędu m. st. Warszawy dla Dzielnicy Śródmieście.

W związku z art. 53 ustawy Poś organ zapewnił możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu, w ramach którego sporządzony był raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Na podstawie art. 32 ustawy Poś organ podał do publicznej wiadomości informację

o zamieszczeniu w „Publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informację o środowisku i jego ochronie” danych o wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia oraz o możliwości składania uwag i wniosków w terminie 21 dni od daty podania do publicznej wiadomości oraz o miejscu ich składania. Ze względu na umieszczenie na tablicach ogłoszeń w różnych terminach, organ prowadzący postępowanie z udziałem społeczeństwa przyjął, że wnioski i uwagi można było składać w terminie od 07.12.2007 r. do 07.01.2008r. W powyższym terminie do Wojewody Mazowieckiego wpłynął wniosek Stowarzyszenia Zielone Mazowsze o uznanie za stronę w postępowaniu wraz z wnioskami i uwagami. Do sentencji decyzji wpisano warunek dotyczący nowych nasadzeń.

Odnosząc się do pozostałych uwag i wniosków Stowarzyszenia Zielone Mazowsze, należy stwierdzić, że:

- 1) przebudowa wiaduktów nad torami PKP i ul. Słomińskiego wynika z ich bardzo złego stanu technicznego. Nowe wiadukty nie mogą powiększyć istniejącej przepustowości ul. Andersa i Mickiewicza, ponieważ zostaną na odcinku pomiędzy ul. Zajęczka i ul. Międzyparkową włączone w istniejący układ drogowy. Przebudowa wiaduktów jest konieczna z uwagi na realne zagrożenie życia ich użytkowników;
- 2) realizowany wariant przebudowy wiaduktów zakłada pozostawienie przebiegu istniejącej linii tramwajowej, a zatem nie będzie wpływał ani na czas ani na średnią prędkość przejazdu tramwajów;
- 3) projekt przebudowy wiaduktów uwzględnia wymagania związane z prowadzeniem ruchu rowerowego. Zaprojektowane są ścieżki rowerowe o nawierzchni asfaltowej pozwalające na bezpieczne przemieszczanie się po wiaduktach. Ponieważ przebudowa wiaduktów zakłada likwidację nasypu znajdującego się pomiędzy wiaduktami i zastąpienie go podporami, zostanie więc powiększona przestrzeń pod wiaduktem, co zapewni swobodny przejazd rowerem po obu stronach ul. Słomińskiego;
- 4) przebudowa wiaduktów zakłada dogodne połączenie przystanków zlokalizowanych na wiadukcie z ul. Słomińskiego, a co za tym idzie ze stacją Warszawa Gdańska i stacją metra. Połączenie to zapewnią będą schody oraz windy dla osób niepełnosprawnych.

W związku z powyższym organ uznaje, że wszystkie postulowane przez Stowarzyszenie „Zielone Mazowsze” uwagi i wnioski zostały uwzględnione w założeniach projektowanego przedsięwzięcia.

Z uwagi na powyższe orzeczono jak w sentencji.

Pouczenie:

Na niniejszą decyzję służy stronie prawo wniesienia odwołania do Ministra Środowiska za moim pośrednictwem w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

Otrzymują:

- ① Pełnomocnik Pani Anna Piotrowska
p.o. Naczelnego Dyrektora
Zarządu Dróg Miejskich
ul. Chmielna 120, 00-801 Warszawa
2. Stowarzyszenie „Zielone Mazowsze”
3. Pozostałe Strony stosownie do art. 49 Kpa
4. aa



Woj. WOJEWODY MAZOWIECKIEGO

Piotr Sobucki
Zastępca Dyrektora
Wydziału Środowiska i Rolnictwa

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy
Inspektor Sanitarny
ul. Kochanowskiego 21
01-864 Warszawa
2. Towarzystwo WIR s.c. –
Biuro Studiów Ekologicznych
ul. Poznańska 14/44
00-680 Warszawa.

Warszawa, dnia 05 marca 2008 r.

Załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, wydanej przez Wojewodę Mazowieckiego z dnia 05 marca 2008 r. (znak: WŚR.I.SK/6613/1/61/07)

Charakterystyka przedsięwzięcia pn.:

przebudowa ul. Andersa i ul. Mickiewicza wraz z wiaduktem nad torami PKP i ul. Słomińskiego na odcinku od ul. Międzyparkowej do Pl. Inwalidów na terenie Dzielnicy Śródmieście i Dzielnicy Żoliborz m.st. Warszawy.

CEL I PROGRAM INWESTYCJI

Przebudowa omawianego odcinka ulicy Andersa i Mickiewicza jest częścią większego zadania – modernizacji głównego ciągu komunikacyjnego Warszawy łączącego Śródmieście z Żoliborzem. Poprzez rozbudowę drogi, skrzyżowań oraz odcinkową budowę chodników, poprawę odwodnienia jezdni, zwiększy się płynność ruchu i bezpieczeństwo zarówno dla kierowców, jak i dla pieszych. Przebudowa wykonana zostanie po śladzie istniejącego pasa drogowego i nie naruszy istniejących układów urbanistycznych.

OPIS PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA

1. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia: planowana inwestycja dotyczy przebudowy ulicy klasy G (główniej). Projekt przebudowy polegać będzie na budowie drugiego pasa jezdni Al. Gen. Andersa oraz ul. Mickiewicza wraz z budową nowych wiaduktów nad torami Dworca Gdańskiego PKP oraz ul. Słomińskiego. Na odcinku ok. 650 m, zaczynającym się od ślimaka zjazdu na ul. Słomińskiego a kończącym na skrzyżowaniu z ul. Gen. Zajączka powstanie ulica o następujących parametrach:

- 2 rozdzielone jezdnie po 2 pasy ruchu każda o łącznej szerokości 7,0 m,
- torowisko tramwajowe o szer. 8,5 m
- obustronne chodniki o szer. 2,0 m
- ścieżki rowerowe (strona zachodnia szer. 3,0 m; strona wschodnia szer. 2,0 m).

Trzy nowe wiadukty będą stanowiły trzy niezależne konstrukcje tzn: wiadukt zachodni, wiadukt centralny, wiadukt wschodni i będą miały następujące parametry: długość całkowita

każdego z nich 213 m, szerokość wiaduktów skrajnych 13,55 m, wiadukt centralny szer. 8,20 m. Zakres rzeczowy przedmiotowej inwestycji obejmuje m.in.: rozbiórkę istniejących i budowę nowych wiaduktów, budowę chodników i ciągów rowerowych, budowę przystanków autobusowych, przebudowę torowiska i trakcji linii tramwajowej, zabezpieczenie i przebudowę istniejącego uzbrojenia kolidującego z inwestycją: kable energetyczne SN NN i teletechniczne, wodociąg, kanalizację, oświetlenie uliczne, gazociąg itp, zabezpieczenie i przebudowę sieci i urządzeń kolejowych: trakcja kolejowa, energetyka, telekomunikacja. Modernizacja ulic wykonana zostanie po śladzie istniejącego pasa drogowego i nie naruszy istniejących układów urbanistycznych, nie ma też kolizji z istniejącymi w okolicy zasobami dóbr kulturowych i miejscami pamięci narodowej, ani terenami o dużych wartościach przyrodniczych.

2. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystywania i pokrycia szatą roślinną.

Ciąg ul. Andersa - ul. Mickiewicza od ul. Międzyparkowej do ul. Gen. Zajączka jest obecnie jezdnią jednopasmową dwukierunkową o szerokości 10,0 m z obustronnymi chodnikami o szerokości 3 m i torowiskiem tramwajowym o szerokości 6,0 m po wschodniej stronie ulicy. Powierzchnia istniejącego pasa drogowego (na odcinku inwestycji) wynosi około 126326 m². Na ul. Andersa odcinek ul. Międzyparkowa - tory PKP otaczające zagospodarowanie to tereny zieleni miejskiej i lokalnych układów drogowych. Na odcinku wiaduktów w granicach przyczółków otaczające zagospodarowanie to tereny dworca Gdańskiego i tereny PKP, oraz ul. Słomińskiego. Na ul. Mickiewicza od: tory PKP - Plac Inwalidów otaczające zagospodarowanie to częściowo tereny zajęte przez budownictwo mieszkaniowe, częściowo zaś tereny szkoły i otaczającej zieleni miejskiej.

Budowa drugiej jezdni generalnie nie wpłynie na zwiększenie w znaczny sposób ingerencji na tereny zieleni miejskiej w stosunku do obecnej sytuacji, gdyż nastąpi ona od strony zachodniej, zajętej w znacznej części przez obiekty dworca kolejowego, układy komunikacji miejskiej oraz usługi. Z terenu inwestycji przewiduje się usunięcie wszystkich drzew i krzewów, które znalazły się w świetle projektowanej ulicy, chodnika i ścieżki rowerowej (tam gdzie to możliwe ścieżka będzie omijać bardziej wartościowe drzewa). Po zakończeniu robót budowlanych związanych z przebudową układu komunikacyjnego przewidziane jest odtworzenie istniejącej zieleni. Planuje się założenie trawników na terenie płaskim i na skarpach, wprowadzenie nowych nasadzeń drzew i grup krzewów w celu akustycznego i estetycznego wyizolowania obszarów przebywania ludzi. Proponuje się zastosowanie

materiału roślinnego szybko rosnącego o dużych walorach estetycznych, zalecanego do stosowania w trudnych warunkach miejskich.

3. Rodzaj technologii: dla planowanej inwestycji plan sytuacyjno - wysokościowy wykonano w oparciu o warunki techniczne zawarte w rozporządzeniu ministra transportu i gospodarki morskiej z dnia 2 marca 1999 r.w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. (Dz. U. Nr 43 poz. 430) dla ulic klasy „G” o szybkości $v = 60$ km. Niwelety jezdni dostosowano do stanu istniejącego, oraz utrzymano odpowiednią skrajnię pod wiaduktami na skrzyżowaniu z układem torów PKP i ul. Słomińskiego. Warstwa ścieralna nawierzchni jezdni wykonana będzie z betonu asfaltowego zmodyfikowanego polimerami, na przystankach autobusowych zastosowana będzie nawierzchnia z betonu a na ścieżkach rowerowych asfalt piaskowy (kolor czerwony), chodniki z kostki betonowej, krawężniki jezdniowe kamienne na ławach z betonu. Odwodnienie: wody opadowe będą zbierane za pomocą ulicznych wpustów ściekowych (z jezdni), za pomocą wpustów mostowych z estakad oraz studzienek z drenażu torowiska tramwajowego, a następnie będą kierowane projektowanymi kanałami do istniejących kanałów kanalizacji ogólnospławnej. Sieć kanalizacji deszczowej przeznaczona do odwodnienia jezdni wykonana będzie z rur kamionkowych, przejścia poprzeczne pod torowiskiem tramwajowym wykonane będą w stalowych rurach ochronnych min 1,5m poza obrys szyny. Do odwodnienia estakad zastosowane będą rury z żywicy poliestrowych, które będą podwieszone do estakad.

Przebudowa linii tramwajowe: przewiduje się demontaż i budowę nowej sieci trakcyjnej, torowiska oraz korektę przebiegu kabli trakcyjnych.

Przebudowa infrastruktury podziemnej: przewidywana jest przebudowa i usunięcie kolizji następujących sieci uzbrojenia podziemnego: kabli energetycznych SN i NN, sieci wodociągowej, sieci gazowej, kanalizacji, sieci teletechnicznej.

W robotach ziemnych uwzględniono wykonanie poszerzenia nasypów, korytowanie pod nawierzchnią jezdni, chodników i umocnienie skarp, rozebranie istniejącego nasypu między istniejącymi wiaduktami.

4. Przewidywana ilości wykorzystywanej wody i innych wykorzystywanych surowców, materiałów, paliw oraz energii w fazie eksploatacji: projektowane przedsięwzięcie (wiadukty i droga) nie wymaga wykorzystania wody i innych surowców, nie zmienia się również zapotrzebowanie na energię elektryczną potrzebną do oświetlenia drogi i wiaduktów.

5. Rozwiązania chroniące środowisko: projektowane zamierzenia dotyczą przebudowy istniejących wiaduktów i istniejącej drogi, przebiegającej przez tereny już zabudowane. Przedsięwzięcie nie jest nowym elementem wprowadzanym do środowiska, lecz modernizacją stanu istniejącego. Jego wpływ na środowisko przyrodnicze jak i na krajobraz nie ulegnie zmianie, poprzez rozbudowę drogi, skrzyżowań oraz odcinkową budowę chodników, poprawę odwodnienia jezdni, zwiększy się płynność ruchu i bezpieczeństwo zarówno dla kierowców, jak i dla pieszych.

Rozwiązania chroniące wody powierzchniowe, podziemne i glebę: odwodnienie zapewnią spadki podłużne i poprzeczne jezdni, chodników i zatok autobusowych. Woda z jezdni odprowadzana będzie poprzez wpusty uliczne do projektowanej kanalizacji. W zakresie emisji ścieków przebudowa drogi i wiaduktu spowoduje wyeliminowanie emisji ścieków do gruntu poprzez odprowadzenie ścieków z drogi do kanalizacji.

Rozwiązania chroniące powietrze i klimat akustyczny: analizowany odcinek drogi jest odcinkiem istniejącym. Obecnie charakteryzuje się średnim obciążeniem ruchu samochodowego. Z ruchem pojazdów wiąże się emisja zanieczyszczeń powietrza i hałasu. Rozbudowa drogi nie zmieni znacząco natężenia ruchu drogowego i tym samym wielkości emisji zanieczyszczeń komunikacyjnych w tym zakresie. Można przyjąć, że w pierwszym etapie po oddaniu inwestycji oddziaływanie to ulegnie poprawie, bo ruch samochodów będzie bardziej płynny. Ponadto zwiększy się bezpieczeństwo ruchu.

Do rozwiązań chroniących środowisko należy zakwalifikować użyte materiały spełniające odpowiednie przepisy i wymagania, które producent jest zobowiązany przestrzegać na etapie produkcji.

W trakcie prowadzenia budowy wykonane zostaną zabezpieczenia pozostających drzew i krzewów oraz zapewniony odpowiedni nadzór nad wykonywanymi pracami poprzez zabezpieczenie pni drzew przez oszalowanie ich deskami lub obłożenie matami ze słomy, zabezpieczenie koron drzew przez podwiązanie narażonych na uszkodzenia gałęzi do gałęzi nadległych oraz zaprojektowanie komunikacji w taki sposób, aby nie narażać gałęzi na uszkodzenia, zabezpieczenie systemu korzeniowego przez niedopuszczenie do poruszania się i parkowania pod koronami drzew pojazdów mechanicznych oraz nie składowanie pod koronami drzew materiałów budowlanych. Tereny zniszczone w czasie realizacji inwestycji będą zrekultywowane do pierwotnego stanu użytkowego.

6. Rodzaje przewidywanych substancji lub energii wprowadzanych do środowiska: odpady powstające w trakcie budowy i sposób ich zagospodarowania w czasie prowadzenia robót budowlanych związanych z realizacją inwestycji: odpady z rozbiórki nawierzchni drogi (dojazdów do wiaduktów), poboczy, chodników znaków drogowych,

słupków drogowych, tablic informacyjnych, kabli, urządzeń elektroenergetycznych, kanalizacji, z rozbiórki wiaduktów i usuwania gruntu (nadmiar mas ziemnych będzie wywieziony i wykorzystany do budowy nasypów lub niwelacji terenu na innych budowach). Projektowane przedsięwzięcie (droga, wiadukty) nie będzie wprowadzało do środowiska żadnych substancji i energii. Ścieki opadowe z jezdni zostaną odprowadzone do kanalizacji.

7. Możliwość transgranicznego oddziaływania na środowisko: nie występuje.

8. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia: zarówno bezpośredni obszar planowanego przedsięwzięcia jak i jego najbliższe sąsiedztwo nie koliduje z rezerwatami przyrody, parkami narodowymi, parkami krajobrazowymi, obszarami ochrony przyrody Natura 2000.



Z up. WOJEWODY MAZOWIECKIEGO

Piotr Sobucki
Zastępca Dyrektora
Wydziału Środowiska i Rolnictwa