

WPLYNĘŁO DNIA
16-MAJ/2015/883
2015-10-26

OŚ-IV-UI.6220.34.2012.AOR

TRANSPROJEKT GDAŃSKI Sp. z o.o.
Pracownia Projektowa w Warszawie
DECYZJA NR 1057/OS/2015

Warszawa,

23. PAŹ. 2015

O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH

Na podstawie:

- art. 104, art. 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. z 2013 r., poz. 267, z późn. zm.),
- art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 2, art. 72 ust. 1, art. 73 ust. 1, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 82 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (Dz. U. z 2013 r., poz. 1235, z późn. zm.),
- art. 1 ust. 1 ustawy z dnia 15 marca 2002 r. *o ustroju m.st. Warszawy* (Dz. U. z 2015 r., poz. 1438, z późn. zm.),
- art. 39 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. *o samorządzie gminnym* (Dz. U. z 2015 r., poz. 1515),
- § 3 ust. 1 pkt 34, pkt 60, pkt 79 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. *w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* (Dz. U. Nr 213, poz. 1397, z późn. zm.),

w związku z wnioskiem miasta stołecznego Warszawy, z dnia 13 marca 2012 r., o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

I. USTALAM ŚRODOWISKOWE UWARUNKOWANIA REALIZACJI PRZEDSIĘWZIĘCIA

polegającego na budowie ul. Czerniakowskiej – bis na odcinku od ul. Czerniakowskiej do ul. Wolickiej z wyłączeniem skrzyżowania z Trasą Siekierską w Dzielnicy Mokotów m.st. Warszawy, w ramach którego nastąpi realizacja drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km, instalacji do przesyłu pary wodnej lub ciepłej wody oraz sieci kanalizacyjnej o całkowitej długości przedsięwzięcia nie mniejszej niż 1 km, którego Inwestorem jest miasto stołeczne Warszawa.

Inwestor planuje realizację przedsięwzięcia etapowo.

Charakterystyka przedsięwzięcia, będąca załącznikiem, stanowi integralną część niniejszej decyzji oraz określa zakres i sposób realizacji ww. przedsięwzięcia.

II. OKREŚLAM:

1. **Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:** przedmiotowe przedsięwzięcie polega na budowie ul. Czerniakowskiej - bis na odcinku od ul. Czerniakowskiej do ul. Wolickiej z wyłączeniem skrzyżowania z Trasą Siekierską w Dzielnicy Mokotów

m.st. Warszawy, w ramach której nastąpi realizacja instalacji do przesyłu pary wodnej lub ciepłej wody, drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km, sieci kanalizacyjnej o całkowitej długości przedsięwzięcia nie mniejszej niż 1 km.

W ramach przedmiotowego przedsięwzięcia planuje się m.in. budowę ulicy na długości ok. 1,87 km, w tym przebudowę istniejącej ul. Nehru na długości ok. 300 m, pozostawienie rezerwy terenu w pasie dzielącym ul. Czerniakowską – bis na trasę tramwajową, budowę 4 skrzyżowań pełnych, 2 skrzyżowań na prawe skrzyżowania oraz włączenie ulicy do istniejącego węzła dwupoziomowego, budowę obustronnych chodników i ścieżek rowerowych, wzdłuż całego projektowanego odcinka, budowę przystanków autobusowych wyposażonych w wiaty przystankowe, budowę systemu odwodnienia projektowanego układu drogowego. Na odcinku od skrzyżowania z projektowaną ul. Czerniakowską – bis do skrzyżowania z ul. Melomanów, planuje się realizację ul. Planowanej Melomanów, natomiast na odcinku od Trasy Siekierkowskiej do ul. Wolickiej projektuje się zawężenie ulicy do jednej jezdni. Ponadto, w ramach realizacji przedsięwzięcia nastąpi przebudowa sieci kanalizacyjnych, wodociągowych, sieci gazowych, energetycznych, teletechnicznych i ciepłowniczych wraz z przyłączami oraz budowa oświetlenia.

2. Warunki wykorzystywania terenu w fazie realizacji i eksploatacji:

2.1 nałożone postanowieniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 5 września 2014 r. znak: WOOŚ-II.4242.201.2014.UW:

- 2.1.1 podczas prowadzenia prac budowlanych stosować sprzęt sprawny technicznie, eksploatowany i konserwowany w sposób prawidłowy, który zapewni zabezpieczenie środowiska gruntowo-wodnego przed wyciekami płynów technicznych i paliw,
- 2.1.2 prace realizacyjne uciążliwe akustycznie, wykonywać w godzinach od 6.00 do 22.00, z wyłączeniem okresów budowy wymagających ciągłości prowadzenia prac,
- 2.1.3 teren inwestycji utrzymywać w należyтым porządku,
- 2.1.4 w dni słoneczne i wietrzne zraszać wodą plac budowy,
- 2.1.5 przykrywać plandekami skrzynie ładunkowe samochodów transportujących sypkie materiały,
- 2.1.6 osłaniać przed działaniem wiatru składowiska materiałów zawierających drobne frakcje pyłowe,
- 2.1.7 teren inwestycji wyposażać w środki do neutralizacji rozlanych substancji ropopochodnych; w przypadku awaryjnego wycieku substancji ropopochodnych, grunt oczyścić, a zebrane zanieczyszczenia przekazać przedsiębiorcom, posiadającym uregulowany stan prawny w tym zakresie,
- 2.1.8 odwodnienie wykopów budowlanych pod planowane obiekty wykonywać bez konieczności trwałego obniżania poziomu wód gruntowych; do minimum ograniczyć czas odwadniania wykopów,

- 2.1.9 miejsce tankowania, konserwacji oraz mycia pojazdów i maszyn zorganizować na terenie zabezpieczonym przed przedostawaniem się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego;
- 2.1.10 na etapie realizacji przedsięwzięcia zaopatrzenie w wodę realizować z miejskiej sieci wodociągowej; ścieki bytowe gromadzić w szczelnych zbiornikach przenośnych toalet lub w specjalnych kontenerach sanitarnych, a następnie systematycznie przekazywać za pośrednictwem uprawnionych odbiorców do oczyszczalni ścieków,
- 2.1.11 grunt z wykopów z wydzieloną warstwą ziemi urodzajnej, o ile nie będzie zanieczyszczony substancjami niebezpiecznymi, wykorzystać na terenie planowanego przedsięwzięcia lub przekazać do zagospodarowania uprawnionym podmiotom,
- 2.1.12 powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia odpady inne niż niebezpieczne magazynować selektywnie w wyznaczonym miejscu, w sposób który zabezpieczy przed pyleniem, rozwiewaniem odpadów oraz zanieczyszczeniem środowiska gruntowo-wodnego; odpady przekazywać podmiotom, posiadającym uregulowany stan prawny w tym zakresie,
- 2.1.13 odpady niebezpieczne powstałe na etapie realizacji i eksploatacji planowanej inwestycji magazynować selektywnie w szczelnych, zamykanych i oznakowanych pojemnikach lub kontenerach, odpornych na działanie składników umieszczonych w nich odpadów, ustawionych w wyznaczonym do tego celu miejscu, posiadającym szczelne podłoże oraz zadaszenie; miejsce magazynowania odpadów niebezpiecznych oznaczyć i zabezpieczyć przed wstępem osób nieupoważnionych; odpady te następnie przekazywać podmiotom, posiadającym uregulowany stan prawny w tym zakresie,
- 2.1.14 wycinkę drzew i krzewów kolidujących z planowaną inwestycją prowadzić w okresie od 16 października do końca lutego, czyli poza sezonem lęgowym ptaków oraz okresem rozrodu innych dziko występujących chronionych gatunków zwierząt lub w trakcie ww. okresu, po uprzednim wykonaniu inspekcji terenowej pod kątem występowania prawnie chronionych gatunków,
- 2.1.15 w trakcie robót budowlanych drzewom przeznaczonym do adaptacji zapewnić ochronę przed uszkodzeniami mechanicznymi, zgodnie z ogólnymi zasadami zabezpieczania drzew (np. poprzez oszalowanie pni lub wygradzenie); miejsce składowania materiałów budowlanych zlokalizować poza zasięgiem koron drzew; sposób zabezpieczania drzew (pni, koron i systemów korzeniowych) realizować pod nadzorem inspektora terenów zieleni,
- 2.1.16 w przypadku niezbędnych odwodnień terenu zapewnić podlewanie, zraszanie oraz nawożenie zieleni przeznaczonej do adaptacji, a znajdującej się w zasięgu potencjalnego leja depresji,

- 2.1.17 w przypadku niezbędnej wycinki drzew kolidujących z inwestycją dokonać nasadzeń zieleni towarzyszącej z gatunków odpornych na susze i komunikacyjne zanieczyszczenia powietrza, w miejscach do tego wyznaczonych w projekcie zieleni; przy doborze gatunków unikać gatunków o atrakcyjnych dla ptaków owocach,
- 2.1.18 planowaną inwestycję objąć nadzorem przyrodniczym, uwzględniającym szczególnie kwestie z zakresu identyfikacji na terenie robót budowlanych chronionych gatunków roślin oraz zwierząt i ich ewentualnej ewakuacji; w przypadku wydanych decyzji administracyjnych z zakresu ochrony gatunkowej, objąć nadzorem ich wykonanie,
- 2.1.19 przed podjęciem prac inwestycyjnych (m.in. wycinki zadrzewień, usunięcia wierzchniej warstwy gleby) przeprowadzić inspekcję terenu pod kątem występowania chronionych gatunków roślin i zwierząt; zidentyfikowanym osobnikom fauny umożliwić ucieczkę z terenu objętego inwestycją, ewentualnie dokonać ich ewakuacji z terenu budowy, uwzględniając przepisy z zakresu ochrony gatunkowej,
- 2.1.20 przy realizacji robót ziemnych (np. wykopów) wprowadzić zabezpieczenia przeciwdziałające uwięzieniu zwierząt (np. ogrodzenia z płotków i siatki, pochylnie), które zostaną usunięte po ich zakończeniu; przed realizacją i zasypaniem wykopów dokonać inspekcji na obecność zwierząt oraz ich ewentualnej ewakuacji,
- 2.1.21 zdefiniowane przez nadzór przyrodniczy na terenie przedsięwzięcia miejsca rozrodu m.in. płazów, ogrodzić od placu budowy; zastosować siatkę o maksymalnych wymiarach oczek 0,5 x 0,5 cm lub inną szczelną barierę o wysokości minimum 50 cm ponad powierzchnią terenu; tymczasowe ogrodzenie wkopać w grunt na głębokość minimum 15 cm tak, aby przylegało silnie do powierzchni ziemi; ogrodzenie powinno posiadać U – kształtne zakończenia; w przypadku zastosowania siatki jej górna krawędź powinna być lekko wywinięta w stronę przychodzących zwierząt (tzw. przewieszka); w przypadku wtargnięcia fauny na teren budowy dokonać jej ewakuacji,
- 2.1.22 przed przystąpieniem do robót budowlanych zdjęć i odpowiednio zabezpieczyć wierzchnią warstwę gleby (humus), którą po zakończeniu inwestycji należy wykorzystać do rekultywacji terenu (np. do zagospodarowania terenów zieleni),
- 2.1.23 zaplecze budowy (park maszynowy, miejsca składowania materiałów, odpadów, paliw, itp.) zorganizować poza obszarami chronionymi oraz w odległości minimum 50 m od starorzeczy oraz Kanału Siekierkowskiego, z uwzględnieniem ochrony istniejącego drzewostanu; podłoże odpowiednio zabezpieczyć przed przedostawaniem się substancji ropopochodnych do środowiska gruntowo-wodnego,
- 2.1.24 przyjąć taką technologię prowadzenia robót budowlanych, która nie spowoduje zmiany stosunków wodnych oraz zmiany cech chemicznych wód w zbiornikach znajdujących się w sąsiedztwie inwestycji, a zwłaszcza zbiorniku stanowiącym fragment starorzecza Wisły, objętym ochroną, jako rezerwat przyrody „Jeziorko Czerniakowskie”,

- 2.1.25 zastosować szczelne obudowy lamp oświetlenia terenu inwestycji (np. plac budowy, baza materiałowa, park maszynowy), uniemożliwiające owadom kontakt z rozżarzoną żarówką,
- 2.1.26 utrzymywać czystość nawierzchni drogi i jej otoczenia,
- 2.1.27 wody opadowe i roztopowe z terenu planowanej drogi po przejściu przez urządzenia podczyszczające odprowadzać poprzez sieć kanalizacyjną do odbiorników; zastosować urządzenia podczyszczające o takiej sprawności, aby podczyszczone w nich ww. wody spełniały wymagania obowiązujących przepisów prawnych,
- 2.1.28 wody opadowe i roztopowe z powierzchni chodników, ścieżek rowerowych oraz ciągów pieszo-rowerowych odprowadzać do systemu kanalizacyjnego,
- 2.1.29 dokonywać systematycznych przeglądów oraz konserwacji instalacji i urządzeń,
- 2.1.30 odpady inne niż niebezpieczne powstałe na etapie eksploatacji inwestycji magazynować selektywnie w szczelnych, oznakowanych pojemnikach lub kontenerach, ustawionych w wyznaczonym do tego celu miejscu; odpady te następnie przekazywać podmiotom, posiadającym uregulowany stan prawny w tym zakresie;

2.2. wynikające z opinii Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie z dnia 27 sierpnia 2014 r. znak: ZNS.9022.2.00046.2014.PN:

- 2.2.1 zaplecze budowy wyznaczać w jak największej odległości od terenów podlegających ochronie akustycznej,
- 2.2.2 w rejonie zabudowy mieszkaniowej przy ul. Batalionu AK „Karpaty”, zlokalizowanej w bezpośrednim sąsiedztwie projektowanej ul. Czerniakowskiej-bis, zarezerwować teren pod ekran akustyczny, a decyzję o jego realizacji podjąć w zależności od uzyskanych wyników pomiarów akustycznych wykonanych w ramach analizy porealizacyjnej;

2.3 określone przez Prezydenta m.st. Warszawy:

- 2.3.1 przewożoną ziemię lub materiały budowlane zabezpieczyć przed pyleniem,
- 2.3.2 teren budowy w rejonie zabudowy mieszkaniowej, ogrodzić ogrodzeniem pełnym, ograniczającym pylenie,
- 2.3.3 przed przystąpieniem do robót związanych z odwodnieniem, ustalić warunki odprowadzania wód pochodzących z odwodnienia wykopów budowlanych, z właścicielem lub administratorem odbiornika; wody odprowadzać w taki sposób, aby nie powodować podtopień nieruchomości i szkód,
- 2.3.4 utrzymywać sprawność techniczną Kanału Głównego „A” w obrębie robót ziemnych i zapewnić swobodny spływ wód w trakcie prowadzenia prac oraz usunąć ewentualne uszkodzenia powstałe na skutek realizacji inwestycji,
- 2.3.5 zabezpieczyć środowisko gruntowo-wodne przed zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi, w związku z pracą maszyn budowlanych i pojazdów

transportowych oraz magazynowaniem olejów i smarów do konserwacji i utrzymania maszyn budowlanych,

- 2.3.6 zapewnić organizację stanowisk mycia kół maszyn ciężkich na poszczególnych odcinkach budowanej ul. Czerniakowskiej – bis oraz ul. Planowanej Melomanów i podczyszczać wody opadowe i roztopowe z zawiesin i węglowodorów ropopochodnych, przed wprowadzeniem do kanalizacji ogólnospławnej, Kanału Głównego „A” lub do układu fos i łąch (istniejącego systemu odwadniającego Trasę Siekierkowską),
- 2.3.7 wody opadowe i roztopowe z ul. Czerniakowskiej - bis oraz ul. Planowanej Melomanów, wprowadzać do kanalizacji miejskiej (ogólnospławnej), Kanału Głównego „A” lub do układu fos i łąch (istniejący system odwadniający Trasę Siekierkowską), na warunkach określonych przez administratorów odbiorników,
- 2.3.8 przed wprowadzeniem do Kanału Głównego „A” oraz do układu fos i łąch, wody opadowe i roztopowe retencjonować w szczelnych zbiornikach retencyjnych, w celu ograniczenia ilości wód wprowadzanych do tych odbiorników,
- 2.3.9 zapewnić miejsca, a w razie konieczności pojemniki do magazynowania odpadów wytworzonych na etapie realizacji i eksploatacji, w zależności od rodzaju wytwarzanych odpadów,
- 2.3.10 dążyć do minimum zniszczenia powierzchni biologicznie czynnej,
- 2.3.11 stosować sprzęt spełniający wymagania dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska;

3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska do uwzględnienia w projekcie budowlanym:

3.1 nałożone postanowieniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 5 września 2014 r. znak: WOŚ-II.4242.201.2014.UW:

- 3.1.1 zastosować dla całego planowanego odcinka drogi nawierzchnię SMA,
- 3.1.2 sporządzić projekt zieleni towarzyszącej, uwzględniający lokalizację oraz dobór odpowiednich gatunków do wykonania nowych nasadzeń uzupełniających,
- 3.1.3 zaprojektować wszystkie obiekty inżynieryjne związane z budową tak, aby nie stanowiły one bariery ani pułapki dla drobnej fauny – w tym celu zaprojektować szczelne urządzenia odwodnienia drogi (np. zbiorniki retencyjne), a także wprowadzić dodatkowe ogrodzenia z siatki o maksymalnych wymiarach oczek 0,5 x 0,5 cm lub innej szczelnej bariery o wysokości minimum 50 cm; przepusty wyposażyć w co najmniej jedną suchą półkę, trwale połączoną z otaczającym terenem,
- 3.1.4 zaprojektować szczelne zbiorniki retencyjne na wody opadowe i roztopowe.

3.2 określone przez Prezydenta m.st. Warszawy:

- 3.2.1 na terenie przedsięwzięcia uwzględnić wyposażenie sieci kanalizacyjnej w urządzenia do podczyszczania wód opadowych i roztopowych z utwardzonych nawierzchni komunikacyjnych, tj. w osadnikach i separatorze substancji ropopochodnym (w którym wody opadowe i roztopowe zostaną podczyszczone przed odprowadzeniem do Kanału Głównego „A”),
- 3.2.2 uwzględnić wyposażenie przewodów spustowych w urządzenia ograniczające odpływ wód (ze zbiorników retencyjnych wód opadowych i roztopowych do odbiorników, tj. Kanału Głównego „A” oraz do układu fos i łąch),
- 3.2.3 określić miejsca przeznaczone do magazynowania odpadów wytworzonych na etapie eksploatacji przedsięwzięcia w zależności od rodzaju odpadów, z uwzględnieniem ich selektywnego gromadzenia,
- 3.2.4 sporządzić inwentaryzację zieleni wraz z waloryzacją i projektem gospodarki zielenią istniejącą, w celu wskazania najcenniejszych drzew na terenie przedsięwzięcia,
- 3.2.5 sporządzić projekt zagospodarowania terenu uwzględniający zieleń.

III. NAKŁADAM:

na miasto stołeczne Warszawa obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej, w terminie 12 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania, oraz przedłożenia jej wyników organowi przeprowadzającemu ocenę oddziaływania na środowisko, tj. Prezydentowi m.st. Warszawy, w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. Analiza powinna obejmować:

- pomiary kontrolne w zakresie dopuszczalnego poziomu hałasu na terenach dla których określone zostały dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku, znajdujących się w otoczeniu inwestycji,
- porównanie przewidywanych oddziaływań przedsięwzięcia na środowisko w zakresie emisji hałasu do środowiska zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko i działaniami podjętymi w celu jego ograniczenia.

IV. STWIERDZAM

brak konieczności przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia polegającego na budowie ul. Czerniakowskiej-bis na odcinku od ul. Czerniakowskiej do ul. Wolickiej z wyłączeniem skrzyżowania z Trasą Siekierkowską w Dzielnicy Mokotów m.st. Warszawy, w ramach którego nastąpi realizacja drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km, instalacji

do przesyłu pary wodnej lub ciepłej wody oraz sieci kanalizacyjnej o całkowitej długości przedsięwzięcia nie mniejszej niż 1 km, w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

V. NADAJĘ NINIEJSZEJ DECYZJI RYGOR NATYCHMIASTOWEJ WYKONALNOŚCI.

UZASADNIENIE

Część I. Przebieg postępowania administracyjnego.

Miasto stołeczne Warszawa, reprezentowane przez Krzysztofa Łubianka, wystąpiło z wnioskiem z dnia 13 marca 2012 r., o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie ul. Czerniakowskiej – bis na odcinku od ul. Czerniakowskiej do ul. Wolickiej z wyłączeniem skrzyżowania z Trasą Siekierkowską w Dzielnicy Mokotów m.st. Warszawy, w ramach którego nastąpi realizacja drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km, instalacji do przesyłu pary wodnej lub ciepłej wody oraz sieci kanalizacyjnej o całkowitej długości przedsięwzięcia nie mniejszej niż 1 km.

Zgodnie z art. 74 ust. 1 i ust. 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, do wniosku dołączono:

- kartę informacyjną przedsięwzięcia wraz z jej zapisem w formie elektronicznej na informatycznym nośniku danych,
- poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmującej obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.

Ponadto, do wniosku dołączono:

- wypis z ewidencji gruntów obejmujący przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujący obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,
- pełnomocnictwo dla Michała Bryszewskiego do występowania w imieniu Inwestora.

Przy pismach złożonych w dniach 18 kwietnia 2012 r. i 28 maja 2012 r., 24 września 2014 r., 30 grudnia 2014 r., 21 kwietnia 2015 r., uzupełniano i składano wyjaśnienia do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Od dnia 1 stycznia 2015 r. obowiązuje przepis art. 74 ust. 1 pkt 3 a ustawy *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* stanowiący, iż do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach należy dołączyć załącznik graficzny przedstawiający zasięg oddziaływania przedsięwzięcia. Z uwagi na to, że Inwestor dołączył do raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, złożonego przy piśmie z dnia 21 kwietnia 2015 r., załącznik graficzny przedstawiający zasięg oddziaływania przedsięwzięcia, powyższy obowiązek uznano za wypełniony.

Przy pismach z dnia 12 listopada 2014 r. oraz 5 sierpnia 2015 r. pełnomocnik złożył wyjaśnienia do uwag i wniosków złożonych w ramach udziału społeczeństwa, a opisanych w części II niniejszej decyzji pn. *Udział społeczeństwa w postępowaniu*.

Przy piśmie z dnia 18 września 2015 r. Inwestor poinformował o zmianie pełnomocnika i jednocześnie przedłożył pełnomocnictwo dla Krzysztofa Łubianka.

W dniu 4 września 2015 r. weszła w życie ustawa z dnia 24 lipca 2015 r. *o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych* (Dz. U. z 2015 r., poz. 1211). W związku z ww. ustawą pełnomocnik Inwestora pismem z dnia 18 września 2015 r. znak: TGD/PWA/PD-592/ZA/707/2015 wyjaśnił, że na nieruchomościach stanowiących własność Skarbu Państwa zarządzanych przez Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe zgodnie z ustawą z dnia 28 września 1991 r. *o lasach* (Dz. U. z 2014 r., poz. 1153, z późn. zm.) „w ramach prac przygotowawczych nie będzie przeprowadzona wycinka drzew i krzewów oraz nie będą przeprowadzane badania archeologiczne, geologiczne, a także nie będzie realizowana kompensacja przyrodnicza”.

Organ dokonując kwalifikacji przedsięwzięcia przeanalizował wszystkie zamierzenia opisane w przedłożonej dokumentacji, a planowane do realizacji w ramach budowy ul. Czerniakowskiej - bis na odcinku od ul. Czerniakowskiej do ul. Wolickiej z wyłączeniem skrzyżowania z Trasą Siekierkowską w Dzielnicy Mokotów m.st. Warszawy. W wyniku analizy organ ustalił, że przedmiotowe przedsięwzięcie, ze względu na realizację:

- instalacji do przesyłu pary wodnej lub ciepłej wody,
 - drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km,
 - sieci kanalizacyjnej o całkowitej długości przedsięwzięcia nie mniejszej niż 1 km,
- zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 34, pkt 60, pkt 79 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. *w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko*, zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, o których mowa w art. 71 ust. 2 pkt 2 ustawy *o udostępnianiu informacji*

o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko i w związku z tym wymaga decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, na podstawie art. 75 ust. 1 pkt 4 ww. ustawy, w związku z art. 1 ust. 1 ustawy o *ustroju m.st. Warszawy* i art. 39 ust. 1 ustawy o *samorządzie gminnym* jest Prezydent m.st. Warszawy.

W związku z tym, że liczba stron postępowania administracyjnego o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przekracza 20, stosownie do art. 74 ust. 3 ustawy o *udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*, zastosowano art. 49 *K.p.a.*, zgodnie z którym strony mogą być zawiadamiane o decyzjach i innych czynnościach organu administracji publicznej przez obwieszczenie w zwyczajowo przyjęty sposób publicznego ogłaszania. W związku z powyższym, strony w niniejszym postępowaniu były skutecznie zawiadamiane o decyzjach i innych czynnościach organu poprzez zamieszczenie stosownych informacji na tablicach informacyjnych Urzędu m.st. Warszawy, tj. Biura Ochrony Środowiska i Urzędu Dzielnicy Mokotów oraz na stronie internetowej Urzędu m.st. Warszawy.

Zgodnie z art. 61 § 4 *K.p.a.*, Prezydent m.st. Warszawy pismem z dnia 4 czerwca 2012 r. znak: OŚ-IV-UI.6220.34.2012.AOR (Nr pisma w sprawie: 8), powiadomił Strony o wszczęciu postępowania w przedmiotowej sprawie, informując jednocześnie o możliwości zapoznania się z dokumentami i złożenia ewentualnych uwag i wniosków. Strony nie złożyły uwag i wniosków.

Prezydent m.st. Warszawy pismem z dnia 4 czerwca 2012 r. znak: OŚ-IV-UI.6220.34.2012.AOR (Nr pisma w sprawie: 9), zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie oraz pismem z dnia 4 czerwca 2012 r. znak: OŚ-IV-UI.6220.34.2012.AOR (Nr pisma w sprawie: 10), do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie, o wydanie opinii co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i określenie ewentualnego zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Opiniując potrzebę przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 1 ustawy o *udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie oraz na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 2 i art. 78 ust. 1 pkt 1 lit. b ww. ustawy, Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Warszawie, przeanalizowali m.in.:

- materiał dowodowy dostarczony przez Prezydenta m.st. Warszawy przy wniosku o wydanie opinii,
- kwalifikację przedsięwzięcia, przeprowadzoną zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko,
- uwarunkowania przedstawione w art. 63 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko,
- charakter i wielkość inwestycji – budowa ul. Czerniakowskiej - bis na odcinku od ul. Czerniakowskiej do ul. Wolickiej z wyłączeniem skrzyżowania z Trasą Siekierkowską w Dzielnicy Mokotów m.st. Warszawy,
- usytuowanie planowanej inwestycji z uwzględnieniem sąsiedztwa i możliwego zagrożenia dla środowiska,
- wielkość emisji substancji i energii do środowiska oraz inne oddziaływania, związane z realizacją i eksploatacją przedsięwzięcia,
- powiązania z innymi przedsięwzięciami oraz możliwość kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać analizowane przedsięwzięcie,
- wpływ na elementy środowiska objęte różnymi formami ochrony przyrody, w szczególności obszary Natura 2000,
- przewidywane przez Inwestora rozwiązania chroniące środowisko.

W wyniku przeprowadzonej analizy, w związku z brakiem zastrzeżeń odnośnie realizacji przedsięwzięcia w przedstawionym przez Inwestora zakresie, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie postanowieniem z dnia 19 czerwca 2012 r. znak: WOOS-II.4240.714.2012.OŁ, wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, gdyż „Przeprowadzenie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko pozwoli określić wielkość i złożoność oddziaływania przedsięwzięcia. (...) pozwoli określić skalę oddziaływania przedsięwzięcia, ponadto pozwoli zaproponować odpowiednie środki minimalizujące oddziaływanie do poziomu, w którym obowiązujące standardy jakości środowiska będą dotrzymane.”.

Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Warszawie, w opinii sanitarnej z dnia 20 czerwca 2012 r. znak: ZNS.9022.2.00026.2012.PN, stwierdził potrzebę przeprowadzenia oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko, argumentując to tym, że „Głównym argumentem przemawiającym za koniecznością przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla danego przedsięwzięcia jest m.in. konieczność przeanalizowania jego potencjalnego negatywnego oddziaływania w zakresie hałasu na zdrowie mieszkańców terenów podlegających ochronie akustycznej,

sąsiadujących z inwestycją oraz określenie środków minimalizujących negatywne oddziaływania."

W związku z art. 59 ust. 1 pkt 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, biorąc pod uwagę zapisy art. 63 ust. 1 ww. ustawy oraz charakter przedmiotowej inwestycji, Prezydent m.st. Warszawy postanowieniem nr 224/OŚ/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. znak: OŚ-IV-UI.6220.34.2012.AOR, uznał za konieczne przeprowadzenie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz ustalił zakres raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko (**dalej raport ooś**).

Prezydent m.st. Warszawy postanowieniem nr 260/OŚ/2012 z dnia 14 września 2012 r. znak: OŚ-IV-UI.6220.34.2012.AOR, zawiesił postępowanie w sprawie wydania niniejszej decyzji do czasu przedłożenia przez Wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Przy piśmie z dnia 28 marca 2014 r., pełnomocnik Inwestora przedłożył raport o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, a w dniach 12 maja 2014 r., 6 czerwca 2014 r. oraz 7 sierpnia 2014 r. raport był uzupełniany.

Zgodnie z art. 74 ust. 1a ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, jeżeli liczba stron w postępowaniu o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przekracza 20, dla przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko oraz dla przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których stwierdzono obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, wypis z rejestru gruntów, o którym mowa w ust. 1 pkt 6 ww. ustawy, przedkłada się w terminie 14 dni od dnia, w którym postanowienie stało się ostateczne.

Z uwagi na to, że Inwestor w trakcie prowadzonego postępowania, dołączył wypis z rejestru gruntów obejmujący przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujący obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, obowiązek przedłożenia wypisu z rejestru gruntów uznano za wypełniony.

Prezydent m.st. Warszawy postanowieniem nr 86/OŚ/2014 z dnia 22 kwietnia 2014 r. znak: OŚ-IV-UI.6220.34.2012.AOR podjął postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Pismem z dnia 17 czerwca 2014 r. znak: OŚ-IV-UI.6220.34.2012.AOR (nr pisma w sprawie: 38), organ wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia oraz pismem z dnia 17 czerwca 2014 r. znak: OŚ-IV-UI.6220.34.2012.AOR (nr pisma w sprawie: 37),

do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie o wydanie opinii co do warunków realizacji przedsięwzięcia.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie, postanowieniem z dnia 5 września 2014 r. znak: WOOŚ-II.4242.201.2014.UW, uzgodnił warunki realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Prezydent m.st. Warszawy w sentencji niniejszej decyzji nie uwzględnił warunków Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, które zostały uszczegółowione i określone przez Prezydenta m.st. Warszawy w pkt: 2.3.6, 3.2.1, 3.2.4.

Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Warszawie, opinią sanitarną z dnia 27 sierpnia 2014 r. znak: ZNS.9022.2.00046.2014.PN, zaopiniował przedmiotowe przedsięwzięcie i ustalił warunki jego realizacji. Prezydent m.st. Warszawy wziął pod uwagę ww. opinię, uwzględniając w niniejszej decyzji warunki realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia nałożone przez Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie. W sentencji niniejszej decyzji nie uwzględniono tych warunków które pokrywały się z warunkami zapisanymi w pkt: 2.1.2, 2.1.9 niniejszej decyzji, nałożonymi przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie oraz warunkiem w pkt: 2.3.5, nałożonym przez Prezydenta m.st. Warszawy. Warunek Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie dotyczący minimalizowania negatywnych oddziaływań przedsięwzięcia na środowisko w fazie realizacji oraz eksploatacji przedmiotowego przedsięwzięcia został uwzględniony w poszczególnych warunkach niniejszej decyzji środowiskowej.

Pismem z dnia 17 września 2014 r. znak: OŚ-IV-UI.6220.34.2012.AOR (nr pisma w sprawie: 61), Prezydent m.st. Warszawy, zgodnie z art. 33 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, podał do publicznej wiadomości informację o przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz wskazał miejsce i 21-dniowy termin składania uwag i wniosków, tj. od dnia 24 września 2014 r. do dnia 14 października 2014 r. Informacje te zostały podane na stronie internetowej Urzędu m.st. Warszawy i na tablicy ogłoszeń Urzędu m.st. Warszawy Biura Ochrony Środowiska oraz na tablicy ogłoszeń Urzędu m.st. Warszawy Dzielnicy Mokotów.

We wskazanym terminie uwagi i wnioski złożyli: *[imię i nazwisko]* (wraz z 5 osobami),
[imię i nazwisko] – Warszawska Wspólnota Samorządowa. Organ rozpatrzył wszystkie uwagi i wnioski złożone w wyznaczonym terminie. Szczegółową ich analizę organ zawarł w II części uzasadnienia niniejszej decyzji, pn. Udział społeczeństwa w postępowaniu.

W toku postępowania administracyjnego:

1. w dniu 29 kwietnia 2014 r., Stowarzyszenie Mokotowskie Forum Społeczne złożyło wniosek o dopuszczenie na prawach strony do toczącego się postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia,
2. w dniu 14 października 2014 r., a następnie w dniu 12 listopada 2014 r. Stowarzyszenie Zielone Mazowsze złożyło uwagi do raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko oraz zgłosiło swój udział w postępowaniu na prawach strony.

W związku z art. 44 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, który stanowi, że organizacje ekologiczne, które powołując się na swoje cele statutowe zgłoszą chęć uczestniczenia w określonym postępowaniu wymagającym udziału społeczeństwa, uczestniczą w nim na prawach strony oraz w związku z postanowieniem Prezydenta m.st. Warszawy nr 224/OŚ/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. znak: OŚ-IV-UI.6220.34.2012.AOR uznającym za konieczne przeprowadzenie oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, Stowarzyszenie Mokotowskie Forum Społeczne oraz Stowarzyszenie Zielone Mazowsze zostało włączone do przedmiotowego postępowania na prawach strony.

Prezydent m.st. Warszawy, pismem z dnia 24 października 2014 r. znak: OŚ-IV-UI.6220.34.2012.AOR (nr pisma w sprawie: 76), powiadomił strony o zakończeniu postępowania dowodowego w przedmiotowej sprawie, informując jednocześnie, zgodnie z art. 10 § 1 K.p.a., o możliwości wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań.

Pismem z dnia 23 grudnia 2014 r. znak: TGD/PWA/PD-592/ZA/1265/2014, pełnomocnik Inwestora poinformował, że przychylając się do wniosku mieszkańców, Stowarzyszenia Miasto jest Nasze, Komisji Dialogu Społecznego oraz Stowarzyszenia Zielone Mazowsze, zamiast kładki dla pieszych w rejonie ul. Zwierzynieckiej, przewidział budowę przejścia dla pieszych oraz przejazdu dla rowerów w poziomie terenu, wyposażonych w sygnalizację świetlną przy zachowaniu rezerwy terenu pod przyszłą budowę kładki.

W związku z powyższym, Inwestor, przy piśmie złożonym w dniu 21 kwietnia 2015 r., przedłożył skorygowany raport o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.

Następnie Prezydent m.st. Warszawy pismem z dnia 24 kwietnia 2015 r. znak: OŚ-IV-UI.6220.34.2012.AOR (nr pisma w sprawie: 93), wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, z zapytaniem, czy podtrzymuje swoje stanowisko,

zawarte w postanowieniu z dnia 5 września 2014 r. znak: WOOS-II.4242.201.2014.UW, uzgadniającym warunki realizacji przedsięwzięcia oraz pismem z dnia 24 kwietnia 2015 r. znak: OŚ-IV-UI.6220.34.2012.AOR (nr pisma w sprawie: 92) do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie, z zapytaniem czy podtrzymuje swoje stanowisko zawarte w Opinii sanitarnej z dnia 27 sierpnia 2014 r. znak: ZNS.9022.2.00046.2014.PN uzgadniającej warunki realizacji przedsięwzięcia.

Pismem z dnia 30 kwietnia 2015 r. znak: WOOS-II.4242.201.2014.UW Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie, podtrzymał swoje stanowisko, zawarte w postanowieniu z dnia 5 września 2014 r. znak: WOOS-II.4242.201.2014.UW. Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Warszawie pismem z dnia 2 czerwca 2015 r. znak: ZNS.9022.2.00017.2015.PN, podtrzymał swoje stanowisko zawarte w Opinii sanitarnej z dnia 27 sierpnia 2014 r. znak: ZNS.9022.2.00046.2014.PN.

W związku ze zmianą koncepcji projektowej, Prezydent m.st. Warszawy, pismem z dnia 28 kwietnia 2015 r. znak: OŚ-IV-UI.6220.34.2012.AOR (nr pisma w sprawie: 95), ponownie podał do publicznej wiadomości informację o przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz wskazał miejsce i 21-dniowy termin składania uwag i wniosków, tj. od dnia 5 maja 2015 r. do dnia 25 maja 2015 r. Informacja ta została umieszczona na stronie internetowej Urzędu m.st. Warszawy, na tablicy ogłoszeń Urzędu m.st. Warszawy Biura Ochrony Środowiska oraz na tablicy ogłoszeń Urzędu m.st. Warszawy Dzielnicy Mokotów m.st. Warszawy.

We wskazanym terminie uwagi i wnioski złożyli: 52 osoby fizyczne, Stowarzyszenie Kupców Nehru, Stowarzyszenie Zielone Mazowsze, Polski Związek Działkowców Okręgowy Zarząd Mazowiecki, Fundacja Centrum Zrównoważonego Transportu, Spółdzielnia Budowlano-Mieszkaniowej „EC Siekierki”. Organ rozpatrzył wszystkie uwagi i wnioski złożone w wyznaczonym terminie. Szczegółową ich analizę organ zawarł w II części uzasadnienia niniejszej decyzji, pn. *Udział społeczeństwa w postępowaniu*.

Fundacja Centrum Zrównoważonego Transportu wnioskiem z dnia 25 maja 2015 r. wystąpiła o przyłączenie jako organizacji zajmującej się ochroną środowiska, na prawach strony do prowadzonego postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Po przeprowadzeniu postępowania wyjaśniającego, Prezydent m.st. Warszawy przy piśmie z dnia 10 lipca 2015 r., poinformował Fundację Centrum Zrównoważonego Transportu, że została przyjęta do uczestnictwa na prawach strony w przedmiotowym postępowaniu administracyjnym na podstawie art. 31 ustawy *Kodeks postępowania administracyjnego*.

W związku ze składanymi nowymi dowodami w sprawie organ pismami z dnia 11 sierpnia 2015 r. znak: OŚ-IV-UI.6220.34.2012.AOR (nr pisma w sprawie: 163) oraz z dnia 18 września 2015 r. znak: OŚ-IV-UI.6220.34.2012.AOR (nr pisma w sprawie: 168)

powiadamiał strony o zakończeniu postępowania dowodowego w przedmiotowej sprawie, informując jednocześnie, zgodnie z art. 10 § 1 *K.p.a.*, o możliwości wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań.

Teren przeznaczony pod planowaną inwestycję objęty jest ustaleniami obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego:

- rejonu ulicy Bartyckiej zatwierdzonego Uchwałą przez Radę Gminy Warszawa Centrum Nr 496/XXXVII/2000 z dnia 28 sierpnia 2000 r. w sprawie *miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego rejonu ulicy Bartyckiej* (Dz. Urz. Woj. Maz. z 2000 r. Nr 134, poz. 1277),
- Trasy Siekierkowskiej w obszarze Łuku Siekierkowskiego zatwierdzonego Uchwałą Radę Gminy Warszawa-Centrum Nr 1032/LXVII/98 z dnia 18 czerwca 1998 r. w sprawie *miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Trasy Siekierkowskiej w obszarze Łuku Siekierkowskiego* (Dz. Urz. Woj. Warsz. Nr 54, poz. 212).

Ze względu na to, że przedmiotowe przedsięwzięcie polega na realizacji drogi, stosownie do art. 80 ust. 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, w przedmiotowym postępowaniu nie zachodzi konieczność sprawdzania zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Planowane przedsięwzięcie częściowo zlokalizowane będzie w granicach Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, dla którego obowiązują przepisy wynikające z rozporządzenia Nr 3 Wojewody Mazowieckiego z dnia 13 lutego 2007 r. w sprawie *Warszawskiego Obszaru Chronionego krajobrazu* (Dz. Urz. Woj. Maz. z 2007 r. Nr 42, poz. 870, z późn. zm.) oraz w sąsiedztwie rezerwatu przyrody „Jeziorko Czerniakowskie”, dla którego obowiązują przepisy wynikające z Zarządzenia nr 16 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 22 lipca 2011 r. w sprawie *rezerwatu przyrody „Jeziorko Czerniakowskie”* (Dz. Urz. Woj. Maz. Nr 153, poz. 4872), a także jego otuliny, która została wyznaczona dla ochrony rezerwatu przed zagrożeniami zewnętrznymi, wynikającymi z działalności człowieka (ok. 80 m od granic otuliny). Najbliższy obszar Natura 2000 to obszar specjalnej ochrony ptaków Dolina Środkowej Wisły PLB 140004, który znajduje się w odległości ok. 800 m od planowanej drogi.

Z przeprowadzonej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko nie wynika, aby przedmiotowe przedsięwzięcie mogło spowodować nieosiągnięcie celów środowiskowych, zawartych w planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza.

Przeprowadzone analizy i uzgodnienia wykazały możliwość realizacji przedmiotowej inwestycji, zgodnie z warunkami określonymi w niniejszej decyzji oraz po spełnieniu wymogów wynikających z przepisów ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Biorąc pod uwagę rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia, jego usytuowanie oraz rodzaj i skalę możliwego oddziaływania, określono środowiskowe uwarunkowania dla przedmiotowej inwestycji.

W toku postępowania rozważono również konieczność przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia, w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Na podstawie ustaleń poczynionych w postępowaniu oraz biorąc pod uwagę opinię Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie w tym przedmiocie, stosownie do art. 82 ust. 1 pkt 4 ww. ustawy, nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia, w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ww. ustawy, biorąc pod uwagę w szczególności następujące okoliczności:

- 1) posiadane na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dane na temat przedsięwzięcia i elementów przyrodniczych środowiska objętych zakresem przewidywanego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, pozwalają wystarczająco ocenić jego oddziaływanie na środowisko i ustalić warunki jego realizacji,
- 2) ze względu na rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia oraz jego powiązania z innymi przedsięwzięciami, istnieje możliwość kumulowania się oddziaływań w zakresie emisji substancji gazowych lub pyłowych oraz hałasu do środowiska od przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie; jednakże na podstawie przedłożonej dokumentacji stwierdza się, że dopuszczalne poziomy substancji w powietrzu nie zostaną przekroczone, a normy dotyczące standardów środowiska w zakresie emisji hałasu będą dotrzymane na terenach chronionych akustycznie,
- 3) nie stwierdzono możliwości negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody.

Ze względu na położenie i skalę planowanej inwestycji nie przewiduje się jego transgranicznego oddziaływania na środowisko, zatem, stosownie do art. 82 ust. 1 pkt 4 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa

w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia, w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

Rozpatrując wniosek w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, polegającego na budowie ul. Czerniakowskiej – bis na odcinku od ul. Czerniakowskiej do ul. Wolickiej z wyłączeniem skrzyżowania z Trasą Siekierkowską w Dzielnicy Mokotów m.st. Warszawy, w ramach którego nastąpi realizacja drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km, instalacji do przesyłu pary wodnej lub ciepłej wody oraz sieci kanalizacyjnej o całkowitej długości przedsięwzięcia nie mniejszej niż 1 km, wzięto pod uwagę wszystkie dokumenty zgromadzone w sprawie, w szczególności wymienione w art. 80 ust. 1 pkt 1-3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, tj. wyniki uzgodnień i opinii, o których mowa w art. 77 ust. 1 ww. ustawy, ustalenia zawarte w raporcie oś, wyniki postępowania z udziałem społeczeństwa.

W toku postępowania rozważono konieczność wykonania analizy porealizacyjnej, zgodnie z art. 82 ust. 1 pkt 5 ww. ustawy. Wzięto w tym względzie pod uwagę opinię sanitarną Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie z dnia 27 sierpnia 2014 r. znak ZNS.9022.2.00046.2014.PN.

Przeprowadzenie analizy porealizacyjnej w zakresie emisji hałasu do środowiska będzie potwierdzeniem czy na terenach, dla których określone zostały dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku, znajdujących się w otoczeniu inwestycji, dotrzymane będą standardy określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112.). Po zrealizowaniu inwestycji i wykonaniu analizy porealizacyjnej, w przypadku niedotrzymania standardów jakości środowiska, Inwestor zastosuje dodatkowe zabezpieczenia minimalizujące negatywne oddziaływanie przedmiotowej inwestycji.

Wobec powyższego niniejszą decyzją, na podstawie art. 82 ust. 1 pkt 5 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, nałożono na Wnioskodawcę obowiązek przedłożenia organowi przeprowadzającemu ocenę oddziaływania na środowisko, tj. Prezydentowi m.st. Warszawy, analizy porealizacyjnej określając termin na wykonanie tego obowiązku. Za wprowadzeniem takiego rozwiązania przemawia rodzaj, skala i specyfika planowanego przedsięwzięcia. Analiza porealizacyjna

pozwoleń dokonać oceny przyjętych założeń projektowych, technologicznych oraz efektu w zakresie rzeczywistego oddziaływania na środowisko emisji hałasu do środowiska z założeniami zawartymi w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

W postępowaniu administracyjnym, dotyczącym wydania niniejszej decyzji, Inwestor złożył wniosek o nadanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia rygoru natychmiastowej wykonalności, uzasadniając go ważnym interesem społecznym, którym jest budowa ul. Czerniakowskiej – bis. Planowane przedsięwzięcie jest niezwykle ważne zarówno w skali lokalnej, czyli dla mieszkańców Dzielnicy Mokotowa m.st. Warszawy, jak również w skali globalnej, tj. dla całej aglomeracji warszawskiej. Realizacja tego odcinka spowoduje również korzyści dla środowiska. Usprawnienie ruchu komunikacyjnego spowoduje poprawę stanu jakości powietrza, w tym zawartości pyłu zawieszonego PM 2,5 w powietrzu. Uspokojenie oraz poprawa płynności ruchu korzystnie wpływa na zmniejszenie emisji hałasu do środowiska. Trwający intensywny rozwój urbanistyczny miasta stołecznego Warszawy wymaga zrealizowania podstawowych połączeń drogowych, których niewykonanie lub opóźnienie realizacji znacznie pogorszy warunki ruchu i ograniczy możliwość rozwoju zarówno dzielnicy Mokotów m.st. Warszawy jak i całego miasta. Brak możliwości realizacji planowanej inwestycji może ograniczyć, a nawet uniemożliwić realizację przedsięwzięć miasta stołecznego Warszawy związanych z osiągnięciem korzyści finansowych wynikających z planowanego zagospodarowania rejonu Siekierok. Środki finansowe na realizację tej inwestycji zostały zarezerwowane w budżecie miasta stołecznego Warszawy do końca 2017 r. W celu zakończenia inwestycji w terminie zapewnionego finansowania niezbędne jest pozyskanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej najpóźniej na przełomie 2015/2016 r. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest niezbędnym załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Niezakończenie inwestycji w zaplanowanym terminie może znacznie opóźnić lub nawet uniemożliwić budowę ul. Czerniakowskiej – bis do czego, ze względów przede wszystkim społecznych, nie można dopuścić.

Realizacja przedmiotowej inwestycji jest niezbędna dla zapewnienia właściwej obsługi komunikacyjnej użytkowników i mieszkańców już wybudowanych i nowobudowanych osiedli mieszkaniowych, w dużym stopniu przyczyni się do poprawy warunków komunikacyjnych, a tym samym będzie miała pozytywny wpływ na bezpieczeństwo użytkowników drogi, środowisko, krajobraz czy ogólne warunki estetyczne.

W wyniku realizacji inwestycji elementy infrastruktury drogowej zostaną dostosowane do obsługi osób z ograniczoną możliwością poruszania się, zapewniając jednocześnie większe bezpieczeństwo poruszania się po terenie w jej otoczeniu. W szczególności dotyczy to osób starszych i dzieci. Wybudowanie nowego fragmentu drogi wraz ze zwiększeniem zasięgu komunikacji miejskiej przyczyni się do zmniejszenia występowania zjawiska

kongestii, co zmniejszy koszty społeczne i środowiskowe związane z oddziaływaniem istniejącego układu komunikacyjnego w m.st. Warszawie. Stworzenie nowego układu drogowego ulicy Czerniakowskiej – bis stanowi wkład w ochronę zdrowia i życia ludzkiego.

W związku z powyższym, na podstawie art. 108 § 1 ustawy *K.p.a.*, stanowiącego, że decyzji, od której służy odwołanie, może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności, gdy jest to niezbędne ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego albo dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami bądź też ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony, niniejszej decyzji ze względu na ważny interes społeczny, który w tym przypadku stanowi decydujący argument, nadano rygor natychmiastowej wykonalności.

Działając w trybie art. 75 ust. 1 pkt 4 ustawy *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*, w związku z wnioskiem miasta stołecznego Warszawy, z dnia 13 marca 2012 r., o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, dysponując jednocześnie raportem oos, niniejszą decyzją ustalono warunki wykorzystywania terenu w fazie realizacji oraz eksploatacji przedsięwzięcia, nałożono warunki do uwzględnienia w projekcie budowlanym. Ponadto analiza uwarunkowań, o których mowa w art. 63 ust. 1 ww. ustawy, tj. o rodzaju i charakterystyce przedsięwzięcia, jego usytuowaniu oraz rodzaju i skali możliwego oddziaływania, wykazała możliwość realizacji przedsięwzięcia w wariantcie zaproponowanym przez Inwestora, niepowodującym, jak wynika z ww. dokumentów, oddziaływania na środowisko, które wykluczałoby jego realizację.

Ponadto, stwierdzono brak konieczności przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia, w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*.

Część II. Udział społeczeństwa w postępowaniu.

W związku z udziałem społeczeństwa w przedmiotowym postępowaniu zostały złożone liczne uwagi i wnioski.

Przy piśmie z dnia 14 października 2014 r. znak: KI-WM.033.102.2014.AZi, Biuro Koordynacji i Remontów w Pasie Drogowym Urzędu m.st. Warszawy, przekazało Uchwałę Nr 20/2014 Komisji Dialogu Społecznego ds. Transportu z dnia 13 października 2014 r. w sprawie projektu ulicy Czerniakowskiej-bis (przebudowy ul. Jawaharlala Nehru i budowy al. Polski Walczącej). Komisja wniosła następujące uwagi i wnioski stwierdzając:

własnym oraz w imieniu organizacji społecznej Miasto jest Nasze, (wraz z 5 osobami),

Warszawska Wspólnota Samorządowa.

Ponadto, Stowarzyszenie Mokotowskie Forum Społeczne oraz Stowarzyszenie Zielone Mazowsze złożyło wnioski o dopuszczenie do postępowania na prawach strony. Zielone Mazowsze dodatkowo wniosło uwagi do raportu ooś (m.in. dotyczące ochrony powietrza, analizy wpływu budowy trasy na: funkcjonowanie klina napowietrzającego, System Przyrodniczy Warszawy, Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu oraz uwaga dotycząca ochrony dóbr kultury oraz, że ocenie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko powinna być poddana cała trasa Czerniakowska – bis, a nie jedynie jej fragment). Przy piśmie z dnia 12 listopada 2014r. Zielone Mazowsze złożyło wniosek o włączenie na prawach strony oraz podniosło m.in. niezgodność z mpzp oraz niezgodność ze Studium, jak również brak wariantowania inwestycji, brak analiz dotyczących ruchu pieszego i rowerowego.

mieszkańcy (wg listy podpisów 7 osób), w imieniu własnym oraz w imieniu organizacji społecznej Miasto jest Nasze, (wraz z 5 osobami), z Warszawskiej Wspólnoty Samorządowej wnieśli o:

9. przeprowadzenie konsultacji społecznych w postaci serii spotkań i dyskusji z mieszkańcami w okolicy planowanej inwestycji, zgodnie ze standardami wytyczonymi przez Krajową Politykę Miejską i dobrymi praktykami. Dotychczas odbyły się zaledwie dwa spotkania informacyjne w tej sprawie (w 2007 i 2008 roku). Dotyczyły one innego projektu i żadną miarą nie mogą być uznawane za pełnoprawne i pełnowartościowe konsultacje społeczne,
10. obniżenie klasy technicznej drogi z głównej do zbiorczej, a nawet lokalnej, z ograniczeniem prędkości do 50 km/h, a nawet do 40 km/h. Na terenie, przez który przebiegać będzie Czerniakowska – bis powstają kolejne osiedla mieszkaniowe, które wraz z istniejącą zabudową zmieniają dotychczasowy charakter okolicy. Planowana trasa powinna mieć charakter miejski i obsługiwać okolicznych mieszkańców – należy zrezygnować z tranzytowego charakteru trasy i związanych z tym założeniem rozwiązań (należy m.in. ograniczyć planowaną dozwoloną prędkość). Budowa drogi Głównej prowadzącej niemal do samego centrum miasta stanowi zachętę do preferowania transportu samochodowego, zamiast komunikacji miejskiej. Składający uwagi zdają sobie sprawę, że „klasa drogi wynika z zapisów Studium oraz z mpzp dla wskazanego obszaru. Niemniej jednak, praktyka pokazuje, że w przypadku ważnych inwestycji drogowych

zmiana w Studium oraz mpzp jest możliwa (odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych lub realizacja inwestycji drogowej w trybie specustawy)",

11. utworzenie buspasu na całej długości Czerniakowskiej – bis, do skrzyżowania z ul. Czerniakowską,
12. usytuowanie przystanku autobusowego w stronę Siekierok bliżej skrzyżowania z Czerniakowską tak, aby tworzył spójny, sprawny i wygodny węzeł komunikacyjny,
13. zmniejszenie szerokości pasów drogowych z 3,5 do 3,0 m na całej długości planowanej Czerniakowskiej-bis. Zbyt szerokie pasy zachęcają do rozwijania niebezpiecznie wysokich prędkości. Przyjęta szerokość pasów ruchu jest niezgodna z przyjętą prędkością projektową wynoszącą 50 km/h. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w *sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach* (Dz. U. z 2003 r. Nr 220, poz. 2181 z późn. zm.), na ulicach o dopuszczalnej prędkości do 60 km/h, szerokość pasów ruchu powinna wynosić 3,0 m, a nie 3,5 m, co wskazuje, że ma to być ulica, na której mają być rozwijane prędkości powyżej 60 km/h,
14. wprowadzenie jednokierunkowych pasów rowerowych o szerokości 1,7 m (zgodnie z wariantem I) oraz chodników o szerokości 2,0 m po obu stronach jezdni zamiast ciągów pieszorowerowych i osobnych ścieżek. Pasy rowerowe są znacznie bardziej praktyczne, bezpieczne i zajmują mniej miejsca, co bezpośrednio przekłada się zarówno na jakość transportu rowerowego, jak i możliwość zachowania bazaru przy ul. Nehru,
15. wlot ul. Czerniakowskiej – bis w ul. Gagarina na skrzyżowaniu z ul. Czerniakowską powinien być rozszerzony do maksymalnie 3 pasów. Znajdujące się dalej ulice i tak nie będą w stanie odebrać większego ruchu,
16. wszystkie skrzyżowania powinny być skrzyżowaniami pełnymi, nie tylko prawoskrętnymi. Generuje to problem wydłużenia dojazdu ratunkowego do mieszkańców osiedli położonych przy skrzyżowaniach prawoskrętnych i problem braku przejść dla pieszych. Brak przejść dla pieszych zachęca do ryzykownych zachowań (przebieganie ulicy ze względu na uciążliwość kładki nadziemnej). Dotyczy to zwłaszcza dzieci zmierzających do Szkoły Podstawowej nr 190,
17. dwupoziomowe przejście dla pieszych powinno zostać zastąpione przejściem z sygnalizacją świetlną w miejscu kładki lub między ulicą Zwierzyniecką, a Melomanów; wybudowanie pełnego skrzyżowania planowanej Czerniakowskiej – bis ze Zwierzyniecką, zrezygnowanie z nadziemnej kładki dla pieszych na rzecz naziemnego przejścia dla pieszych oraz przejazdu dla rowerów lub wybudowanie przejścia podziemnego, które mogłoby pełnić funkcje punktów drobnego rzemiosła i handlu,

18. należy zrezygnować z ekranów akustycznych, budowa ekranów akustycznych w centrum miasta czy też pozostawienie miejsca na potencjalną ich budowę jest niedopuszczalne. Zdecydowanie należy się sprzeciwić budowie ekranów akustycznych, które zeszpecą wizualnie trasę, jej najbliższe otoczenie, jak również całą okolicę. Zamiast tego należy podjąć kroki mające na celu niedopuszczenie do przekroczenia norm hałasu (nawierzchnie redukujące hałas, ograniczenie prędkości). Szpalery drzew i krzewów wzdłuż trasy zamiast planowanych ekranów akustycznych będą w sposób naturalny pełnić funkcję zbierającą hałas, zanieczyszczenia, nie będą sztuczną ingerencją w obszar przyrodniczy Siekierok,
19. niedopuszczalna jest likwidacja bazaru na ulicy Nehru, należy wprowadzić zmiany w projekcie, dzięki którym możliwe będzie zachowanie bazarku na ulicy Nehru. Zarówno kupcy, jak i mieszkańcy wyrazili swój sprzeciw (5000 podpisów pod protestem przeciwko likwidacji bazaru przekazanych Radnym Dzielnicy Mokotów). Osiedla na Siekierkach, jak i Sielce/Czerniaków nie mają bazarów i ten pełni niewątpliwą rolę społeczną. Gdyby zachodziła konieczność przenoszenia bazaru proponuję, by powstały dwie nowe lokalizacje – w okolicach Sielc i w pobliżu pierwotnego położenia.
20. inwestycja powinna przebiegać w sposób nienaruszający integralności ogrodów działkowych, gdyż jest to niezwykle ważna przestrzeń dla mieszkańców. Opinia zawarta w Raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, jakoby ogrody działkowe położone na terenie planowanej inwestycji i w jej bliskim sąsiedztwie są „w znacznym stopniu nieużytkowane i dziczące” nie jest zgodna ze stanem faktycznym. Ważną kwestią jest zabezpieczenie interesów lokalnych ogródków działkowych. Pełnią one funkcję „płuc” Mokotowa, ale również miejskiej przestrzeni zielonej,
21. należy zlecić ponowne wykonanie inwentaryzacji zieleni niezależnej organizacji eksperckiej,
22. powtórzyć badanie oddziaływania planowanej inwestycji na ceną faunę i florę, zamieszkującą obszary chronione. Na etapie budowy potencjalnym zagrożeniem dla awifauny jest utrata miejsc lęgowych poprzez bezpośrednie zniszczenie stanowiska, hałas zniechęcający ptaki do osiedlania się blisko inwestycji oraz postępująca urbanizacja, która powoduje wypieranie najbardziej płochliwych gatunków. Prace budowlane stwarzają również zagrożenie dla płazów na całym terenie. Możliwe jest wystąpienie zagrożeń dla nietoperzy związanych z ryzykiem utraty siedlisk w związku z ich likwidacją bądź silną, niekorzystną ich zmianą. Te strefy chronione są również bezcennymi obszarami odpoczynku dla okolicznych mieszkańców. Ich naruszenie znacząco pogorszyłoby jakość życia mieszkańców. Bliska odległość planowanej inwestycji (ok. 1,2 km) od Obszaru Natura 2000 – OSO (Obszary Specjalnej Ochrony Ptaków) „Dolina Środkowej Wisły” – PLB140004, w jednoznaczny negatywny sposób

wpłyne na ten obszar, należy zatem podjąć działania, które nie doprowadzą do takiej sytuacji,

23. w raporcie o oddziaływaniu na środowisko planowanej inwestycji jest mowa o tym, że kolizja planowanej drogi z obszarem objętym ochroną występuje na długości ok. 400 m w rejonie ul. Bluszczańskiej. Biorąc pod uwagę wagę i istotę problemu ochrony przyrody należy zmierzyć tę odległość w sposób dokładny jeszcze raz, by określić w sposób właściwy zakres oddziaływania inwestycji na obszar prawem chroniony,
24. należy połączyć planowaną trasę rowerową wzdłuż ul. Czerniakowskiej-bis z wybudowaniem trasy rowerowej wzdłuż całej ul. Gagarina, tak by stanowiły spójną całość,
25. przebieg i ostateczny kształt projektowanej inwestycji, w tym wpisanie się w zastane środowisko przyrodnicze powinno uwzględniać wytyczne Krajowej Polityki Miejskiej (m.in. zrównoważony rozwój) oraz te przyjęte przez Europejską Radę Urbanistów w Nowej Karcie Ateńskiej z 2003 r., jak również Europejską Kartę Planowania przyjętą w Barcelonie w 2013 r., tym bardziej, że trasa ma być arterią okolicy, która w najbliższych dziesięcioleciach będzie się intensywnie urbanizować. W takim razie planowana inwestycja powinna stać się również przykładem dobrych praktyk poszanowania bogatego i niepowtarzalnego zasobu przyrodniczego zgodnie z zasadami dialogu społecznego i uzgodnień społecznych,
26. konieczne jest ustawienie kładki nadziemnej na skrzyżowaniu Nehru/Czerniakowska/Gagarina,
27. wskazane jest zorganizowanie skrzyżowania ulicy Zwierzynieckiej z planowaną Czerniakowską – bis, powodem takiej wnioskowanej organizacji ruchu jest zlokalizowanie dwóch dużych osiedli. Szybki i łatwy dojazd do leżących tu osiedli, to także lepsza droga ratunkowa dla mieszkańców tych osiedli w przypadku wezwań karetek pogotowia i straży pożarnej,
28. należy rozważyć posadowienie ekranów akustycznych dla ochrony mieszkających ludzi przed hałasem,
29. niedaleko planowanej ul. Czerniakowskiej – bis znajdują się dwie bardzo ważne dla mieszkańców Dolnego Mokotowa enklawy przyrodnicze: „Jeziorko Czerniakowskie” i „Kopiec Czerniakowski”. Należy tak, przeprowadzić inwestycję, aby miała ona jak najmniejszy szkodliwy wpływ na ww. enklawy przyrodnicze,
30. uwzględnić fakt, że realizacja inwestycji wpłynie znacząco na szatę roślinną na terenie pod planowaną drogę. Znaczna część drogi będzie przebiegać nowym korytarzem, dlatego będzie konieczne karczowanie większości drzew i krzewów zinwentaryzowanych w przyszłym pasie drogowym. Przy realizacji inwestycji konieczne będzie karczowanie 509 szt. drzew, 683 m² krzewów, 13390 m² sadów i zarośli oraz zlikwidowanie 23400 m²

terenów ogródków działkowych. Ze względu na projektowaną inwestycję na terenie ul. Planowanej Melomanów przeznaczono do wycięcia 55 szt. drzew, 38 m² krzewów oraz zlikwidowanie 9500 m² terenów ogródków działkowych.

31. przewidywane jest przekroczenie dopuszczalnego poziomu stężenia pyłu PM_{2,5} w przyjętym tle powietrza analizowanego obszaru przekraczającego poziom docelowy wyznaczony do osiągnięcia do dnia 01.01.2020 r. Najwyższa prognozowana wartość stężeń średniorocznych pyłu PM_{2,5} przekracza wartość dyspozycyjną (Da-R)=0 µg/m³. Takie prognozy są wysoce niekorzystne dla okolicznych mieszkańców i z pewnością będą miały negatywne konsekwencje dla ich zdrowia. Tło powietrza nie jest najlepsze, a budowa Czerniakowskiej – bis jeszcze je pogorszy. Należy rozważyć czy warto narażać okolicznych mieszkańców na takie niedogodności oraz podjąć działania, które mogą przeciwdziałać temu problemowi.
32. podczas inwentaryzacji odnotowano łącznie 53 gatunki ptaków lęgowych, w tym 46 gatunków objętych ścisłą ochroną gatunkową, 1 gatunek częściowo chroniony oraz 6 gatunków łownych. Jeden gatunek wymieniony jest w Załączniku I Dyrektywy Rady Europy 79/409/EWG. Jeden gatunek jest wpisany w Polskiej Czerwonej Księdze Zwierząt. Gatunki te występują głównie w dwóch enklawach przyrodniczych – Jeziorko Czerniakowskie oraz Kopiec Czerniakowski, należy zatem te miejsca objąć szczególną ochroną i w najbliższej ich okolicy nie planować żadnej budowy, która mogłaby naruszyć te naturalne tereny,
33. w kolizji z planowanym przedsięwzięciem na odcinku od skrzyżowania z ul. Czerniakowską do ul. Wolickiej z wyłączeniem skrzyżowania z Trasą Siekierkowską znajduje się Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu (kolizja planowanej drogi z obszarem objętym ochroną występuje na długości ok. 0,4 km, w rejonie ul. Bluszczańskiej). Nie można niszczyć tak ważnego dla społeczeństwa krajobrazu, należy zatem tak wyznaczyć planowaną Czerniakowską – bis, aby omijała Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu.

W związku ze zmianą koncepcji projektowej (zamiast kładki dla pieszych w rejonie ul. Zwierzynieckiej, Inwestor przewidział budowę przejścia dla pieszych oraz przejazdu dla rowerów w poziomie terenu), która nastąpiła na skutek złożonych przez mieszkańców i zainteresowane społeczeństwo postulatów, Inwestor przedłożył skorygowany raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

W związku z tym, Prezydent m.st. Warszawy, ponownie podał do publicznej wiadomości informację o przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz wskazał miejsce i 21- dniowy termin składania uwag i wniosków.

W wyniku przeprowadzonej oceny uwagi i wnioski wniosło: 52 osoby fizyczne, Stowarzyszenie Kupców Nehru, Stowarzyszenie Zielone Mazowsze, Polski Związek

Działkowców Okręgowy Zarząd Mazowiecki, Fundacja Centrum Zrównoważonego Transportu, Spółdzielnia Budowlano-Mieszkaniowej „EC Siekierki”, podnosząc iż:

34. projekt jest niezgodny z obowiązującymi „Standardami projektowymi i wykonawczymi dla systemu rowerowego”, w szczególności z punktem 3.3.6 zawartym w „Standardach...” dotyczącym stosowania ciągu pieszo-rowerowego mimo możliwości budowy oddzielnej drogi dla rowerów, z punktem 3.3.7 zawartym w „Standardach...” dotyczącym konieczności dostosowania szerokości ciągów pieszo-rowerowych do natężeń ruchu, z punktem 4.1.2 zawartym w „Standardach...” dotyczącym drogi dla rowerów przy ulicy dojazdowej – opisanej w MPZP jako 36 KD(D),
35. niezrozumiałe jest pozostawienie rezerwy pod kładkę nadziemną na wysokości ul. Zwierzynieckiej. Kładka ta zgodnie z wnioskami mieszkańców została usunięta, a w jej miejsce zaprojektowane zostało przejście dla pieszych z sygnalizacją świetlną. Pozostawienie rezerwy pod budowę kładki rodzi w mieszkańcach niepokój, że kładka ta zostanie w przyszłości wbrew ich woli wybudowana. Wnosimy o usunięcie tej rezerwy z projektu planu,
36. wbrew deklaracjom zamieszczonym w raporcie o oś inwestycja ma bardzo niewielki wpływ na obsługę komunikacyjną obszaru, z uwagi na to, iż:
 - obecnie całość komunikacji zapewnia ciąg ulic Wojskowej Służby Kobiet - Bluszczańska, a inwestycja prócz projektowanej ul. Melomanów nie wprowadza do układu urbanistycznego nowych relacji komunikacyjnych poza połączeniem Trasa Siekierkowska – al. Polski Walczącej służącym głównie ruchowi tranzytowemu przez obszar inwestycji w relacji z/do centrum w zastępstwie połączenia obwodowego (Trasy Siekierkowskiej),
 - sposób zaplanowania chodników, ścieżek rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych, wskazuje, iż ulica jest zaplanowana jako tranzytowa, a nie miejska,
 - całkowity brak miejsc parkingowych na ulicy wskazuje na brak funkcji obsługi okolicy; dodatkowo zostaną zlikwidowane istniejące miejsca parkingowe w rejonie bazaru przy ul. Nehru,
37. w raporcie o oś brak wystarczająco szerokiego uzasadnienia inwestycji polegającej na rozbudowie skrzyżowania ul. Czerniakowskiej/ ul. Gagarina/ ul. Nehru do 4 pasów ruchu. W karcie informacyjnej przedsięwzięcia przebudowa skrzyżowania nie była brana pod uwagę jako niezbędna do realizacji inwestycji. Takie rozwiązanie spowoduje pogorszenie bezpieczeństwa oraz wydłużenie cyklu sygnalizacji świetlnej w ciągu ul. Czerniakowskiej i w efekcie, paradoksalnie, zmniejszy przepustowość drogi. Dodatkowo, rozbudowa wylotu skrzyżowania do 4 pasów ruchu spowoduje zmniejszenie stopnia zhierarchizowania układu ulicznego, co stoi w sprzeczności z postulatami Strategii zrównoważonego rozwoju systemu transportowego Warszawy. Należy pozostawić skrzyżowanie w stanie niezmienionym, rezygnacja z rozbudowy

- skrzyżowania oznacza mniejszy zakres inwestycji, a co za tym idzie mniejsze koszty. Przebudowa skrzyżowania pociągałaby za sobą konieczność przestawienia mechanicznie wszystkich świateł na ciąg komunikacyjnym Wistostrady.
38. zieleń wysoka i niska (np. żywopłoty) powinna zostać w szerszym zakresie wykorzystana do tłumienia hałasu. Nasadzenia powinny zostać uwzględnione na terenie rezerwy przewidzianej pod torowisko tramwajowe, w taki sposób, aby realizacja torowiska była możliwa,
 39. zieleń wysoka powinna zostać usytuowana pomiędzy chodnikami, a jezdnią,
 40. należy zastąpić projekt trasy przelotowej ulicą miejską, która zamiast tworzyć barierę w skali lokalnej i potęgować korki w centrum miasta pozwoli na obsługę okolicznych terenów,
 41. zamiast rezerwy na ekrany akustyczne, projekt powinien uwzględniać ograniczenie parametrów jezdni (w tym przekroju) do takich, które uczynią tę rezerwę zbędną. Budowa jezdni o parametrach wymuszających zachowanie rezerwy na ekrany, jak też sama budowa ekranów, skutkowałaby realizacją celów odwrotnych niż zapisane w dokumentach strategicznych miasta,
 42. należy zmniejszyć liczbę pasów ruchu drogowego do maksymalnie dwóch, w każdym kierunku, gdyż znajdujące się dalej ulice nie będą w stanie odebrać większego ruchu,
 43. jezdnia ulicy Czerniakowskiej – bis nie powinna być poszerzona do więcej niż 3 pasów ruchu na skrzyżowaniu z ul. Czerniakowską. W szczególności należy ograniczyć liczbę pasów w kierunku strefy śródmiejskiej (np. poprzez zapewnienie jednego pasa do skrzyżowania w prawo i – dla autobusów – na wprost, jednego na wprost i jednego w lewo),
 44. należy wykorzystać do budowy ulicy nowoczesne nawierzchnie redukujące hałas, które są znacznie bardziej adekwatne do lokalizacji drogi (centrum miasta, okolice Łazienek, reprezentacyjna część miasta) i potrzeb mieszkańców,
 45. w raporcie o oś nie przedstawiono faktycznie różniących się od siebie wariantów inwestycji np. w postaci projektu uwzględniającego ograniczenie przekroju drogi do dwóch jezdni jednopasmowych (2x1) + pasy do autobusów w miejscu docelowego torowiska tramwajowego. Taki wariant powinien zostać wzięty pod uwagę, nie tylko z powodu ww. zapisów dokumentów nadrzędnych lecz również ze względu na przewidziane w prognozie natężenia ruchu, odpowiadające w godzinach szczytu przepustowości jednego pasa ruchu w każdym kierunku. Brak jakiegokolwiek wariantowania jest szczególnie rażąco w przypadku drogi przebiegającej przez obszar chroniony (Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu),
 46. wzmożony ruch będący niechybną konsekwencją budowy drogi szybkiego ruchu generuje zanieczyszczenie powietrza i hałas, niszczy lokalną przedsiębiorczość,

47. opinia zawarta w raporcie o oś, jakoby ogrody działkowe położone na terenie planowanej inwestycji i w jej bliskim sąsiedztwie są „w znacznym stopniu nieużytkowane i dziczejące” nie jest zgodna ze stanem faktycznym. ROD „Jedność” i ROD „Czerniaków” są często i chętnie odwiedzane przez mieszkańców, większość z ogródków jest intensywnie użytkowana i zadbana,
48. powinny zostać uwzględnione miejsca do parkowania dla osób niepełnosprawnych,
49. kładki w środku miasta to niepotrzebne bariery dla niepełnosprawnych, wnosimy o ich usunięcie,
50. przejścia dla pieszych przez ulice powinny zostać wyniesione, a promienie łuków dla skrzyżowań samochodów zmniejszone do minimum, co zwiększy bezpieczeństwo pieszych oraz rowerzystów;

Stowarzyszenie Kupców Nehru:

51. oświadczyło, że w interesie Członków Stowarzyszenia, ich Klientów i Mieszkańców jest pozostawienie targowiska w obecnej lokalizacji z możliwością dostosowania go i zmodernizowania (na koszt Stowarzyszenia) do przyszłego zagospodarowania najbliższej okolicy (choćby poprzez wymianę i ujednoczenie wszystkich pawilonów oraz ich odwrócenie na czas budowy i ewentualnie po zakończeniu inwestycji w taki sposób, aby wejścia do pawilonów nie były zwrócone do projektowanej ulicy);

Polski Związek Działkowców Okręgowy Zarząd Mazowiecki poinformował iż:

52. przedmiotowa inwestycja powinna uwzględniać funkcję ogródków działkowych jako terenów zieleni, ograniczających emisję zanieczyszczeń powietrza. Inwestycja powinna przebiegać w sposób nienaruszający integralności ogródków działkowych;

Fundacja Centrum Zrównoważonego Transportu złożyła wniosek o przyłączenie Fundacji, na prawach strony do prowadzonego postępowania, składając jednocześnie uwagi i wnioski dotyczące m.in. wpisania do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach:

53. obowiązku realizacji w ramach przedsięwzięcia urządzeń automatycznego nadzoru nad przestrzeganiem dozwolonych limitów prędkości (np. fotoradarów) w liczbie co najmniej 1 szt. na długości odcinka objętego przedsięwzięciem – dla każdego kierunku ruchu,
54. stosowania myjek do mycia kół pojazdów ciężarowych wyjeżdżających z budowy,
55. zakazu stosowania do budowy drogi tworzyw sztucznych wykazujących duże obciążenie dla środowiska w cyklu życia, zwłaszcza polichloru winylu (PVC), w tym kanalizacji odwodnieniowej i innej. Powinny one być zastąpione mniej obciążającymi środowisko np. polietylenem, polipropylenem,
56. wykonania w ramach przedsięwzięcia nasadzeń w wielkości 3 nowe drzewa za każde 1 drzewo wycinane. Nasadzenia powinny mieć miejsce w obszarze inwestycji lub/i wzdłuż drogi/na odcinkach przyległych (nie dalej niż po 3 km w każdą stronę) – dopuszczając

jednakże wykonanie do 50% nasadzeń na innych terenach w odległości do 2 km od terenu inwestycji.

Ponadto, Fundacja złożyła uwagi, które pokrywają się z wcześniejszymi uwagami złożonymi przez osoby zainteresowane, tj. zmniejszenie szerokości pasów drogowych z 3,5 do 3,0 oraz 3,25 dla pasów ruchu przeznaczonych dla autobusów, na całej długości planowanej Czerniakowskiej-bis, zrezygnowanie z realizacji ostatniego odcinka planowanej trasy (odc. Trasa Siekierkowska – ul. Wolicka), zmniejszenie liczby planowanych pasów ruchu o jeden dla każdego z odcinków (w szczególności na skrzyżowaniach), dopuszczenie zmiany zewnętrznych pasów ruchu na pasy postojowe do parkowania samochodów, utworzenie buspasa na całej długości ul. Czerniakowskiej-bis.

Przy piśmie z dnia 19 czerwca 2015 r. znak: SBM/431, Spółdzielnia Budowlano-Mieszkaniowa „EC Siekierki” złożyła uwagi do przedmiotowej inwestycji informując, że:

57. dwa pełne skrzyżowania trasy Czerniakowska – bis, tj. z ul. Zwierzyniecką i Planowaną Melomanów są najdogodniejszym rozwiązaniem dla tysięcy mieszkańców tego regionu, tak więc należy to wprowadzić do planów inwestycji. Kolejnym problemem jest zwiększenie poziomu hałasu wskutek wybudowania Czerniakowskiej – bis. Poprzednie rozwiązania projektowe przewidywały montaż ekranów akustycznych ograniczających negatywny wpływ zwiększenia poziomu hałasu przez dużą i uczęszczaną trasę komunikacyjną na warunki życia okolicznych mieszkańców budynków. Ekran akustyczny był m.in. przewidziany przy budynku MSM „Energetyka”, Melomanów 10 oraz przy budynkach osiedla Nehru SBM „Ec Siekierki”. W związku z tym, istnieje bezwzględna konieczność ich montażu. Oddzielnym problemem jest generalne skierowanie całego ruchu z osiedli Spółdzielni Mieszkaniowych Energetyka, Sielce, Siekierki, wyłącznie do ul. Czerniakowskiej – bis. Nie został przewidziany żaden łącznik, który łączyłby ten rejon z wyjazdem na Trasę Siekierkowską w rejonie ZUS-u.

Przy piśmie złożonym w dniu 8 lipca 2015 r. sygn.: ZM-trasa/3-06/2015, Stowarzyszenie Zielone Mazowsze złożyło następujące uwagi:

58. realizacja przedmiotowej inwestycji spowoduje zagrożenie pogłębieniem się niekorzystnych zmian w stosunkach wodnych (rez. Jez. Czerniakowskie),

59. należy dokonać analizy wpływu budowy Trasy pod kątem ingerencji w Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu,

60. postępowanie wyjaśniające w sprawie wydania decyzji środowiskowej powinno brać pod uwagę fakt kumulacji oddziaływań takich inwestycji jak: przedsięwzięcie pn. „Libretto Park”, zespół zabudowy biurowo-usługowej przy al. Becka, osiedle apartamentowe „Marvipol”, wielkoskalową trasę o charakterze tranzytowym (Siekierkowska),

61. należy przeprowadzić ocenę ws. realizacji inwestycji na obszar Natura 2000;

oraz uwzględnić wcześniejsze uwagi złożone przy piśmie z dnia 14 października 2014 r. znak: ZM-trasa/2-10/2014 dotyczące:

62. ochrony powietrza, analizy wpływu realizacji inwestycji na: funkcjonowanie klina napowietrzającego, Systemu Przyrodniczego Warszawy, Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu oraz uwaga dotycząca ochrony dóbr kultury oraz, że ocenie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko powinna być poddana cała trasa Czerniakowska – bis, a nie jedynie jej fragment.

Organ wydający decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach jest zobligowany złożonym przez Inwestora wnioskiem. To Inwestor decyduje o lokalizacji zamierzenia inwestycyjnego, o jego charakterze, parametrach, rozwiązaniach technicznych. W świetle obowiązujących przepisów prawa, w postępowaniu w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, organ nie może zmieniać koncepcji przedsięwzięcia przedstawionej we wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Organ może jedynie dokonać oceny przedsięwzięcia w kontekście oddziaływania na środowisko oraz zgodności z obowiązującymi przepisami prawa.

W toku prowadzonego postępowania organ przeprowadził ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko zgodnie z procedurą wynikającą z zapisów art. 3 ust. 1 pkt 8 ustawy *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*, tj. poddał weryfikacji raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i ocenił, że raport o.o.s. jest zgodny z postanowieniem Prezydenta m.st. Warszawy nr 224/OŚ/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. znak: OŚ-IV-UI.6220.34.2012.AOR i art. 66 ww. ustawy, który stanowi zakres przedmiotowego raportu, uzyskał wymagane ustawą opinie i uzgodnienia (Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie pod względem ochrony środowiska i oceny wpływu planowanego przedsięwzięcia na gatunki chronione, obszary chronione i cenne przyrodniczo oraz obszary Natura 2000 i Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie pod względem ochrony zdrowia publicznego) oraz zapewnił możliwość udziału społeczeństwa.

W niniejszej decyzji organ nałożył na Inwestora warunki dla etapu realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, które po ich spełnieniu, zapewnią funkcjonowanie przedsięwzięcia zgodne z obowiązującymi przepisami, w sposób wykluczający szkodliwe oddziaływanie na ludzi i środowisko oraz wymagania dotyczące ochrony środowiska do uwzględnienia w projekcie budowlanym.

Założenia projektowe Inwestora uwzględniają obowiązujące na terenie inwestycji postanowienia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, Studium oraz powszechnie obowiązujących przepisów prawa.

Organ szczegółowo przeanalizował złożone uwagi i wnioski, do których odniósł się w następujący sposób:

Ad. pkt 1, pkt 40

- odnośnie niezgodności przedmiotowej inwestycji z „Krajową polityką miejską” i „Strategią zrównoważonego rozwoju systemu transportowego Warszawy” oraz odnośnie zastąpienia projektu trasy przelotowej ulicą miejską, która zamiast tworzyć barierę w skali lokalnej i potęgować korki w centrum miasta pozwoli na obsługę okolicznych terenów.

Z informacji uzyskanych od pełnomocnika Inwestora wynika, że głównym celem budowy ulicy Czerniakowskiej – bis jest obsługa ciągle urbanizującego się terenu przyległego. Będzie ona pełnić funkcję miejską zapewniającą dojazd do terenów przyległych oraz planowanych inwestycji w jej otoczeniu, na co wskazuje m.in. sposób rozwiązania infrastruktury drogowej, tj. jezdni, chodników, ścieżek rowerowych, przejść dla pieszych, przejazdów dla rowerów, duża liczba skrzyżowań z sygnalizacją świetlną w ciągu projektowanej ulicy. Projekt budowy ulicy Czerniakowskiej – bis został wykonany na podstawie „Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy” z zachowaniem wszystkich wskazanych wymogów. Na całej długości ulicy po obu stronach zaprojektowano wydzielone dwukierunkowe ścieżki rowerowe oraz chodniki, co świadczy o realizacji postulatów podstawowych dokumentów planistycznych i strategicznych miasta w zakresie transportu. Przyjęte rozwiązanie zostało pozytywnie zaopiniowane przez podległe Prezydentowi m.st. Warszawy instytucje, odpowiedzialne za kontrolę nad zapewnieniem zgodności projektowanych rozwiązań planowanego przedsięwzięcia z „Krajową polityką miejską” i „Strategią zrównoważonego rozwoju systemu transportowego Warszawy”.

Ad. pkt 2, pkt 45

- odnośnie braku wariantów inwestycji.

W raporcie o.o.s, na str. 44 w pkt 4.2 Warianty przedsięwzięcia, przedstawiono dwa warianty inwestycyjne różniące się między sobą rozwiązaniami technicznymi, które poddano ocenie oraz wariant bezinwestycyjny.

Wariant I – wariant projektu ul. Czerniakowskiej – bis z obustronnymi, jednokierunkowymi pasami rowerowymi usytuowanymi na jezdni, powstał na podstawie koncepcji Inwestora. Ruch pieszy odbywa się po chodnikach usytuowanych po obydwu stronach jezdni.

- Szerokość pasów ruchu – 3,5 m,
- Szerokość jednokierunkowych pasów rowerowych – 1,7 m,
- Szerokość ścieżki rowerowej (od Trasy Siekierkowskiej do ul. Wolickiej) – 2,7 m,
- Szerokość chodnika – 2,0 m.

Wariant II (preferowany przez Inwestora) – wariant ze ścieżką rowerową zlokalizowaną poza jezdnią, na całej długości ul. Czerniakowskiej – bis.

- Szerokość pasów ruchu – 3,5 m,
- Szerokość ścieżki rowerowej – 2,7 m,
- Szerokość chodnika – 2,0 m.

Podstawowe różnice pomiędzy wariantem I i II

1. w wariacie I ruch rowerowy odbywa się po jednokierunkowych pasach ruchu zlokalizowanych na jezdni na odcinku od ul. Zwierzynieckiej do Trasy Siekierkowskiej, natomiast w wariacie II ruch rowerowy na całej długości ul. Czerniakowskiej – bis odbywa się po ścieżkach rowerowych,
2. wlot ul. Czerniakowskiej – bis na skrzyżowaniu z ul. Czerniakowską w wariacie I został poszerzony o jeden pas ruchu – szerokość pasów na wlocie wynosi 3,5 m, natomiast w wariacie II poszerzono wlot o dwa pasy ruchu, a szerokość pasów na wlocie zawężono do 3,3 m,
3. na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną z ulicami: Planowaną Melomanów oraz Planowaną Zachodnią w wariacie II poszerzono wloty ulic podporządkowanych wprowadzając dodatkowy pas do skrętu w lewo, natomiast w wariacie I wloty podporządkowane posiadają tylko jeden wspólny pas dla wszystkich relacji skrętnych.

Droga serwisowa po północnej stronie ul. Czerniakowskiej – bis obsługująca działki w rejonie ul. Wolickiej w wariacie I jest zakończona placem do zawracania, natomiast w wariacie II jest połączona z ul. Polską.

Po przeanalizowaniu istniejącego układu geometrycznego ulic, lokalizacji infrastruktury technicznej oraz planowanego przebiegu ulic w mpzp, Inwestor uznał realizację przedsięwzięcia w wariacie II jako preferowaną.

Przedstawione warianty inwestycyjne są racjonalne i zgodne z podstawowymi założeniami dla tej ulicy zawartymi w Studium oraz mpzp (klasa G 2x2). Wariantowanie może dotyczyć kwestii lokalizacyjnych, rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych, jednakże wszystkie warianty muszą być racjonalne z punktu widzenia ekonomicznego, funkcjonalnego lub społecznego i realizować cel, któremu mają służyć.

Ad. pkt 3, pkt 6, pkt 14 i pkt 34

- odnośnie braku analiz dotyczących ruchu pieszego i rowerowego, niezgodności z warszawskimi standardami rowerowymi oraz wprowadzenia jednokierunkowych pasów rowerowych o szerokości 1,7 m (zgodnie z wariantem I) oraz chodników o szerokości 2,0 m po obu stronach jezdni zamiast ciągów pieszo-rowerowych i osobnych ścieżek.

Z informacji uzyskanych od pełnomocnika Inwestora wynika, że planowana inwestycja przebiega głównie po nowym śladzie w obszarze o słabo rozwiniętej infrastrukturze dla pieszych i rowerzystów, Inwestor odnosząc się do tej uwagi poinformował, że nie miał możliwości wykonania pomiarów ruchu pieszego i rowerowego. Wariant budowy jednokierunkowych pasów dla rowerów wydzielonych z jezdni został negatywnie zaopiniowany przez Inżyniera Ruchu m.st. Warszawy. Dlatego też w projekcie wprowadzono ścieżki rowerowe oraz na pewnych odcinkach wspólne ciągi pieszo-rowerowe po stronie północnej ul. Czerniakowskiej – bis. W następnej kolejności w wyniku złożonych postulatów kwestionujących zasadność stosowania wspólnych ciągów pieszo-rowerowych projektant zmienił rozwiązania projektowe, zrezygnowano z wspólnych ciągów pieszo-rowerowych po stronie północnej i zastosowano osobne ścieżki dla rowerów i chodniki dla pieszych na całym odcinku ul. Czerniakowskiej – bis zarówno po stronie lewej jak i prawej. W projekcie przewidziano budowę odrębnych ciągów pieszych oraz ścieżek rowerowych po obu stronach jezdni, dlatego projekt jest zgodny z obowiązującymi „Standardami projektowymi i wykonawczymi dla systemu rowerowego m.st. Warszawy”. Powyższe rozwiązanie jest najbardziej korzystne dla wszystkich uczestników ruchu drogowego. Wprowadzenie postulowanych pasów rowerowych nie wpłynie na fakt likwidacji bazarku przy ul. Nehru.

Ad. pkt 4, pkt 5

- odnośnie niezgodności inwestycji z mpzp oraz ze Studium (pkt 2 i pkt 3).

Z przedłożonego przez pełnomocnika Inwestora raportu ooś, wynika, że teren przeznaczony pod planowaną inwestycję objęty jest ustaleniami obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego:

- rejonu ulicy Bartyckiej zatwierdzonego Uchwałą przez Radę Gminy Warszawa Centrum Nr 496/XXXVI/2000 z dnia 28 sierpnia 2000 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego rejonu ulicy Bartyckiej (Dz. Urz. Woj. Maz. z 2000 r. Nr 134, poz. 1277),
- Trasy Siekierkowskiej w obszarze Łuku Siekierkowskiego zatwierdzonego Uchwałą Radę Gminy Warszawa-Centrum Nr 1032/LXVII/98 z dnia 18 czerwca 1998 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Trasy Siekierkowskiej w obszarze Łuku Siekierkowskiego (Dz. Urz. Woj. Warsz. Nr 54, poz. 212).

Na stronie 51 raportu ooś w pkt. 5.2 Usytuowanie w stosunku do ustaleń mpzp i studium uwarunkowań, została zawarta informacja, że w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego rejonu ul. Bartyckiej, wśród głównych przestrzeni publicznych wskazano przebieg ulicy 3KDG, tj. ulicy Czerniakowskiej – bis. Także plan uchwalony dla rejonu Trasy Siekierkowskiej zawiera informację o wyznaczonym miejscu skrzyżowania w formie

węzła z ulicą Czerniakowską – bis (KDG4). Obecnie obowiązującym opracowaniem określającym kierunki rozwoju Warszawy jest Studium. Założenia i przyjęte kierunki rozwoju zapisane w ww. Studium są odzwierciedleniem celów i programów przyjętych w obowiązującej „Strategii rozwoju m.st. Warszawy do roku 2020”. Sformułowanie kierunków rozwoju systemów komunikacji w ramach Studium jest jednym z najważniejszych działań koordynujących rozwój transportu w mieście. Wymienione w Studium projekty, uznano za kluczowe dla rozwoju miasta. Wśród nich znalazł się przedmiot tego projektu – budowa ulicy Czerniakowskiej – bis. Zgodnie z ustaleniami Studium, ulica Czerniakowska – bis ma przebiegać od skrzyżowania z ul. Czerniakowską, poprzez skrzyżowanie z Trasą Siekierkowską, następnie do połączenia z planowaną ul. Augustówka w rejonie ul. Antoniewskiej, do połączenia z planowaną Trasą na Zaporze prowadzącą do nowej przeprawy mostowej przez Wisłę, węzła z trasą ekspresową Południowej Obwodnicy Warszawy i dalej, aż do połączenia z planowaną obwodnicą Konstancina Jeziornej. Cała planowana trasa w granicach Warszawy ma mieć długość ok. 12 km i stanowić istotny element układu ulicznego w południowej części miasta.

Podsumowując, projekt budowy ulicy Czerniakowskiej – bis jest zgodny z mpzp oraz został wykonany na podstawie Studium z zachowaniem wszystkich wymogów wskazanych w tych dokumentach.

Ad. pkt 7 a) b) c) d) e) f) g) h), pkt 31, pkt 46 i pkt 62

- odnośnie prognozy ruchu drogowego oraz zanieczyszczenia powietrza w tym przewidywanego przekroczenia dopuszczalnego poziomu stężenia pyłu PM_{2,5} w przyjętym tle powietrza analizowanego obszaru, hałasu, niszczenia przez przedmiotową inwestycję lokalnej przedsiębiorczości.

Z informacji uzyskanych od pełnomocnika Inwestora wynika, że w prognozie ruchu drogowego stanowiącego załącznik nr 14 do raportu oos, wykorzystano wyniki Automatycznych Pomiarów Ruchu (APR). Przewidywany spadek liczby pojazdów na Trasie Siekierkowskiej w kolejnych horyzontach Prognozy oddziaływania na środowisko wynika m.in. ze zmian w sieci, nie tylko ulicznej w obrębie miasta, ale także w sieci dróg ekspresowych wokół Warszawy (m.in. przyjęto założenia, które zakładały w roku 2015 otwarcie np. kolejnego fragmentu drogi ekspresowej S8 od węzła Powązkowska do węzła Marki wraz z mostem Grota-Roweckiego). Do 2020 zrealizowany zostanie z kolei most przez rzekę Wisłę w ramach drogi ekspresowej S2 odc. Węzeł Puławska-węzeł Lubelska (pkt 7a).

Przewidywane natężenie ruchu zostało ustalone na podstawie założeń demograficznych zawartych w opracowaniu wykonanym przez doc. hab. Przemysława Śleszyńskiego na zlecenie Urzędu m.st. Warszawy i stosowanych w prognozach sporządzanych dla wielu jednostek miejskich. Zgodnie z opracowaniem Przemysława Śleszyńskiego w roku 2015

liczba mieszkańców miasta wzrośnie do 2,002 mln mieszkańców, w 2025 do 2,080 mln, a w 2035 do 2,104 mln. Jednocześnie, zgodnie z wnioskiem z ww. opracowania, do potrzeb modeli ruchu przyjęto poziom ludności powiększony jeszcze o dodatkowy 10 – procentowy „margines bezpieczeństwa” (pkt 7b).

Prognoza ruchu wykonana została zgodnie z przyjętymi rozwiązaniami projektowymi, tj. dla przekroju głównego 2x2 pasy ruchu z pasem tramwajowo-autobusowym (pkt 7c).

Przyjęta szerokość pasów ruchu jest prawidłowa i wynika z obowiązujących przepisów prawa dla zadanej klasy i funkcji drogi. Zgodnie z zapisami mpzp dla ulicy Czerniakowskiej – bis przewidziano pas jezdni o szerokości 10 m, obecne proponowane rozwiązania zawężają pas jezdni do 7 m. Dopuszczalna prędkość na projektowanym odcinku drogi wynosić będzie 50 km/h, ze względu na położenie w zasięgu strefy miejskiej (pkt 7d).

Zgodnie z metodyką prognozowania poziomu emisji substancji do powietrza wywołanego ruchem pojazdów opisaną w raporcie oos w rozdziale. 7.1.2., głównym czynnikiem uwzględnionym w obliczeniach są prognozowane natężenia ruchu. W raporcie oos na str. 185, w rozdziale 11 zawierającym opis działań zapobiegających, zmniejszających lub kompensujących szkodliwe oddziaływania, została zawarta informacja, że „Główne znaczenie dla jakości powietrza ma wielkość emisji zanieczyszczeń emitowanych z poruszających się samochodów. Na emisję mają wpływ: jakość nawierzchni drogi, płynność i szybkość ruchu pojazdów, rodzaj używanego paliwa. Dzięki odpowiednio dobranym parametrom technicznym trasy, czynniki te będą zoptymalizowane, co wpłynie na obniżenie oddziaływania zanieczyszczeń powietrza”.

Wg projektanta, projektowana kładka jest elementem ułatwiającym dostęp do komunikacji zbiorowej, jednakże w wyniku złożonych przez zainteresowane społeczeństwo postulatów Inwestor podjął decyzję, iż zamiast w/w kładki zostanie wybudowane przejście dla pieszych oraz przejazd dla rowerów w poziomie terenu, wyposażone w sygnalizację świetlną przy zachowaniu rezerwy pod przyszłą budowę kładki. Decyzja o ewentualnej potrzebie i terminie budowy kładki zostanie podjęta przez zarządcę drogi.

Zaprojektowana zieleń nawiązuje swym układem do istniejącego i projektowanego uzbrojenia terenu oraz układu komunikacji (pkt 7e).

Przyjęta klasa drogi wynika ze Studium i projekt został sporządzony zgodnie z przepisami prawa oraz wiedzą inżynierską, z uwzględnieniem zapisów mpzp, istniejącego oraz planowanego otoczenia inwestycji. Zaprojektowana zieleń nawiązuje swym układem do istniejącego i projektowanego uzbrojenia terenu oraz układu komunikacji. Brak jest możliwości budowy miejsc parkingowych w ciągu ul. Czerniakowskiej-bis ze względu na ograniczenia terenowe. Potrzeby parkingowe realizowane są przez zarządców obiektów zlokalizowanych przy drodze, dla których takie potrzeby występują (pkt 7f).

Oświetlenie drogowe w ramach zadania „Budowa ul. Czerniakowskiej – bis etap I odc. od ul. Czerniakowskiej do ul. Wolickiej” zostało zaprojektowane w oparciu o racjonalne wymagania i zalecenia dotyczące właściwego oświetlenia dróg i ulic, opracowane przez Polski Komitet Oświetleniowy oraz Normę PKN-CEN/TR 13201-1. Dodatkowo należy mieć na uwadze, że inwestycja realizowana jest w mieście, w obszarze silnie zurbanizowanym (pkt 7g).

W ramach Raportu o oś przedmiotowej inwestycji dokonano analizy oddziaływania całej trasy ul. Czerniakowskiej-bis na stan powietrza zarówno na etapie realizacji (prowadzenia prac budowlano-montażowych), jak i na etapie jej eksploatacji (ruch pojazdów korzystających z ciągu komunikacyjnego), zatem także fragmentu przebiegającego w obrębie klina napowietrzającego. Przeprowadzone obliczenia wykazały, że prace budowlane będą miały niewielki wpływ na stan powietrza analizowanego obszaru. Emisja substancji do powietrza powinna ograniczyć się do terenu budowy. Ponadto biorąc pod uwagę tymczasowość prac budowlanych uznano, że etap budowy nie spowoduje trwałych negatywnych zmian w środowisku. Prognozowana w obu horyzontach czasowych, tj. roku 2016 i 2026 emisja substancji gazowych lub pyłowych z pojazdów poruszających się po analizowanej ulicy, oprócz pyłu PM 2,5 w 2026 r., nie będzie przekraczać wyznaczonych dla nich stężeń dopuszczalnych. Przewidywane przekroczenie poziomu dopuszczalnego tej substancji wynika z bardzo wysokiego stężenia pyłu PM 2,5 w przyjętym tle powietrza analizowanego obszaru, przekraczającego poziom docelowy wyznaczony do osiągnięcia do dnia 1 stycznia 2020 r. W związku z realizowanymi działaniami naprawczymi, określonymi w przyjętej przez Sejmik Województwa Mazowieckiego Uchwale nr 162/13 z dnia 28 października 2013 r. w sprawie programu ochrony powietrza dla strefy aglomeracja warszawska w której został przekroczony poziom dopuszczalny dla pyłu zawieszonego PM 2,5 (Dz. Urz. Woj. Maz. z 2013 r. poz. 11271), skierowanymi na wyeliminowanie uciążliwości środowiska poprzez usprawnienie ruchu komunikacyjnego, spodziewać się można poprawy stanu jakości powietrza, jednakże nie można jednoznacznie ustalić wartości tła zanieczyszczeń w perspektywie długoterminowej (7h).

Eksploatacja przedsięwzięcia będzie wiązała się również z emisją hałasu, pochodzącą z pojazdów poruszających się po analizowanym odcinku drogi. Na podstawie zawartych w raporcie o oś obliczeń rozprzestrzeniania się hałasu stwierdza się, że dopuszczalne poziomy hałasu na terenach chronionych akustycznie będą zachowane. Dodatkowo dla całego planowanego odcinka drogi zastosowana zostanie nawierzchnia SMA. Wykonanie cichej nawierzchni przyczyni się do zmniejszenia uciążliwości spowodowanej emisją hałasu i polepszenia klimatu akustycznego na ternie wzdłuż analizowanego odcinka drogi. Kwestia

niszczenia przez przedmiotową inwestycję lokalnej przedsiębiorczości nie jest przedmiotem postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Ad. pkt 8 a) b) c) d) e) f), pkt 9, pkt 10

- odnośnie m.in. ograniczenia przekroju ulicy (w tym pas dla autobusów), obniżenia klasy technicznej drogi oraz konsultacji społecznych.

Pełnomocnik Inwestora poinformował, że przyjęta klasa drogi wynika ze Studium. Projektowany przekrój ulicy na odcinku od skrzyżowania z ul. Planowaną Melomanów do ul. Nowoprojektowanej Wschodniej zawiera wydzielony pas dla komunikacji zbiorowej zlokalizowany w pasie dzielącym jezdnie. Nie ma możliwości budowy buspasa na całej długości ulicy, ze względu na ograniczenia terenowe (pkt 8a).

Decyzja o zmianie klasy drogi nie jest przedmiotem postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (pkt 8 f).

Zagadnienia poruszone w pkt 8 b) c) d) nie są objęte przedmiotowym wnioskiem. To Inwestor decyduje o lokalizacji zamierzenia inwestycyjnego, o jego charakterze, parametrach, rozwiązaniach technicznych.

W ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, organ zapewnia udział społeczeństwa. Jednakże należy zauważyć, że udział społeczeństwa nie jest tożsamy z konsultacjami społecznymi. Prowadzenie konsultacji społecznych dla przedmiotowego przedsięwzięcia jako elementu postępowania w sprawie wydania decyzji środowiskowej nie jest przewidziany ustawą *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* i nie należy do obowiązków organu wydającego decyzję tylko leży po stronie Inwestora. Prezydent m.st. Warszawy jako organ prowadzący postępowanie w sprawie wydania decyzji środowiskowej nie ma podstaw prawnych do przeprowadzenia konsultacji społecznych.

Z informacji uzyskanych od pełnomocnika Inwestora wynika, że w czasie prac nad koncepcją budowy ul. Czerniakowskiej – bis, odbyły się dwa spotkania Inwestora z mieszkańcami (3 kwietnia 2008 r. i 7 kwietnia 2008 r.), które miały formę konsultacji społecznych. O spotkaniach mieszkańcy zostali poinformowani poprzez rozwieszone plakaty, ogłoszenia w prasie lokalnej (Tygodnikach Pasma, Passa i Południe) oraz informacje zamieszczone na stronach internetowych Urzędu Dzielnicy Mokotów i Inwestora. Dodatkowo projekt prezentowany był na szeregu spotkaniach z przedstawicielami Urzędu Dzielnicy Mokotów i Rady Dzielnicy Mokotów (m.in. 12 marca 2008 r., 19 lutego 2009 r. i 8 lipca 2014 r.), również z udziałem zainteresowanych stron. W ramach prowadzonego przez organ postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, zgodnie z art. 33 ust. 1 ustawy *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska*

oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, zapewniono udział społeczeństwa w postępowaniu. Dodatkowo w związku z licznymi wnioskami mieszkańców Inwestor zorganizował 16 czerwca 2015 r. spotkanie informacyjne (pkt 8 e, pkt 9).

Ad. pkt 11

- odnośnie utworzenia buspasa na całej długości Czerniakowskiej – bis, do skrzyżowania z ul. Czerniakowską.

Z informacji uzyskanych do pełnomocnika Inwestora wynika, że budowę wydzielonych buspasów przewidziano: - na prawej jezdni na odcinku rozpoczynającym się ok. 100 m od skrzyżowania z ul. Planowaną Melomanów, a kończącym się ok. 250 m za skrzyżowaniem z ul. Nowoprojektowaną Wschodnią;- na lewej jezdni na odcinku od skrzyżowania ul. Nowoprojektowanej Wschodniej do skrzyżowania z ul. Zwierzyniecką. Na odcinku od skrzyżowania z ul. Czerniakowską do skrzyżowania z ul. Wschodnią (Batalionu AK "Bałtyk") przewidziano rezerwę w pasie dzielącym pod ew. przyszłe torowisko tramwajowe wspólne z buspasem. Zarówno odcinek początkowy, jak i końcowy ul. Czerniakowskiej – bis, gdzie buspasy nie występują, stanowią tzw. odcinki przeplatania, na których pojazdy komunikacji zbiorowej będą mogły dokonać zmiany pasa ruchu w zależności od kierunku jazdy na skrzyżowaniu. Z punktu widzenia zaprojektowania buspasów rozwiązanie takie jest właściwe. Zastosowane rozwiązania będą zachęcały do korzystania z komunikacji zbiorowej.

Ad. pkt 12

- odnośnie usytuowania przystanku autobusowego w stronę Siekierok (...).

Lokalizacja przystanku autobusowego przy skrzyżowaniu z ul. Zwierzyniecką jest prawidłowa i wynika z potrzeb komunikacyjnych oraz istniejącego i planowanego zagospodarowania terenów przyległych.

Ad. pkt 13

- odnośnie zmniejszenia szerokości pasów drogowych z 3,5 do 3,0 m na całej długości planowanej Czerniakowskiej – bis.

Nadrzędnym przepisem regulującym przyjmowane parametry techniczne dróg jest rozporządzenie 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. z 1999 r. Nr 43, poz. 430, z późn. zm.). Zgodnie z rozporządzeniem szerokość pasów ruchu jest prawidłowa. Przewiduje się dopuszczalną prędkość do 50 km/h w porze dnia i 60 km/h w porze nocy, co wynika z obowiązujących obecnie przepisów. Brak jest uzasadnienia dla zmniejszenia szerokości pasów ruchu.

Ad. pkt 15

- odnośnie wlotu ul. Czerniakowskiej – bis w Gagarina na skrzyżowaniu z ul. Czerniakowską, który powinien być rozszerzony do maksymalnie 3 pasów.

Pełnomocnik Inwestora poinformował, że geometria wlotu została określona na podstawie analizy prognozowanych warunków ruchu na skrzyżowaniu oraz warunków wynikających z uzgodnień jednostek opiniujących projekt drogowy. Warunkiem uzyskania uzgodnienia projektu organizacji ruchu u Inżyniera Ruchu było m.in. zaprojektowanie 4 pasów ruchu na wylocie z ul. Czerniakowskiej dla prawidłowej obsługi ruchu na skrzyżowaniu.

Ad. pkt 16

- wszystkie skrzyżowania powinny być skrzyżowaniami pełnymi, nie tylko prawoskrętnymi.

Jak wynika z przedłożonej dokumentacji, wszystkie skrzyżowania z wyjątkiem skrzyżowania ul. Czerniakowskiej – bis z ul. Zwierzyniecką i ul. Melomanów, zapewniają pełne relacje skątne. Rozważono również możliwość budowy pełnego skrzyżowania ul. Czerniakowskiej – bis z ul. Zwierzyniecką i ul. Melomanów poprzez doprojektowanie dodatkowego wlotu w miejscu obecnego włączenia ul. Zwierzynieckiej do ul. Nehru, jednakże jego zamknięcie podyktowane jest m.in. budową ul. Planowanej Melomanów, którą będzie można dojechać do posesji dotychczas obsługiwanych przez południowy wlot ul. Zwierzynieckiej, a także zbyt małą, niezgodną z warunkami technicznymi odległością od skrzyżowania z ul. Czerniakowską. Budowa przedmiotowego pełnego skrzyżowania wiąże się również z koniecznością skrócenia projektowanego pierwotnie buspasa na północnej jezdni ul. Czerniakowskiej – bis, który to będzie musiał być zamieniony na lewoskręt w ul. Zwierzyniecką. Obsługę komunikacyjną posesji dotychczas realizowaną przez południowy wlot ul. Zwierzynieckiej zastąpiono pełnym skrzyżowaniem z ul. Planowaną Melomanów zlokalizowanym w odległości 220 m od ul. Zwierzynieckiej. Dodatkowo zachowano istniejący wjazd i wyjazd na prawe skręty w obecną ul. Melomanów w odległości 50 m. W rejonie skrzyżowania z ul. Zwierzyniecką wprowadzono przejście dla pieszych oraz przejazd dla rowerów, a także sygnalizację świetlną. Mając na uwadze powyższe, wprowadzenie pełnego skrzyżowania w omawianym miejscu jest bezzasadne oraz w znacznym stopniu pogarsza bezpieczeństwo ruchu.

Ad. pkt 17, pkt 26, pkt 35 i pkt 49

- odnośnie zastąpienia dwupoziomowego przejścia dla pieszych przejściem z sygnalizacją świetlną w miejscu kładki lub między ulicą Zwierzyniecką oraz pozostawienia rezerwy pod kładkę nadziemną na wysokości ul. Zwierzynieckiej.

Jak poinformował pełnomocnik Inwestora, z uwagi na małą odległość od skrzyżowania z ul. Czerniakowską (200 m) lokalizacja pełnego skrzyżowania jest niezgodna z obowiązującymi przepisami prawa. Dla zapewnienia sprawnej obsługi zabudowy wzdłuż ul. Zwierzynieckiej zaprojektowano ul. Planowaną Melomanów wraz ze skrzyżowaniem z sygnalizacją świetlną o pełnych relacjach.

W wyniku rozpatrzenia różnych wniosków, złożonych przez zainteresowane społeczeństwo (w ramach udziału społeczeństwa w przedmiotowym postępowaniu), dotyczących:

- pozostawienia zaprojektowanej przez Inwestora kładki nadziemnej dla pieszych,
- zastąpienia kładki nadziemnej przejściem dla pieszych wraz z przejazdem dla rowerów w poziomie terenu, wyposażonych w sygnalizację świetlną,

Inwestor przychylił się do przeważającej większości wnioskujących i ostatecznie przyjął koncepcję przejścia dla pieszych wraz z przejazdem dla rowerów w poziomie terenu, wyposażonych w sygnalizację świetlną przy zachowaniu rezerwy pod przyszłą budowę kładki. Na terenie przewidzianym, jako rezerwa pod kładkę naziemną w rejonie ul. Zwierzynieckiej wprowadzone zostaną dodatkowe nasadzenia zieleni. Decyzja o budowie kładki dla pieszych zostanie podjęta w przypadku, gdy będzie to niezbędne dla zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Ad. pkt 18, pkt 28, pkt 41 i pkt 57

- odnośnie rezygnacji z ekranów akustycznych, zlikwidowania rezerwy na ekrany akustyczne i obniżenia parametrów jezdni (w tym przekroju), które uczynią tę rezerwę na ekrany akustyczne zbędną.

Pełnomocnik Inwestora poinformował, iż prognozowany poziom dźwięku (biorąc pod uwagę obliczenia na wszystkich kondygnacjach budynków) emitowanego przez pojazdy poruszające się po planowanej drodze, nie będzie przekraczać dopuszczalnych wartości hałasu w punktach pomiarowych. W związku z tym, zdecydowano, iż nie ma potrzeby stosowania zabezpieczeń przeciwhałasowych dla przedmiotowej inwestycji. Analiza akustyczna wykazała, że na terenach wokół planowanej inwestycji nie występują przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu. Maksymalny, prognozowany poziom hałasu wyniósł 55,1 dB dla punktu w receptorze nr 8, dla roku 2026, w porze nocy. Będzie on zatem mniejszy od dopuszczalnego o 0,9 dB. Punkt, w którym występują największe poziomy hałasu w obliczeniach dla punktów obserwacji będzie sprawdzony w trakcie analizy porealizacyjnej. W przypadku, gdy wyniki analizy porealizacyjnej wykazałyby przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu w środowisku, pozostawiona rezerwa terenu, poszerzone pobocze w kilometrażu 1+011 do 1+060 po lewej stronie jezdni (na długości 49 m), umożliwi zastosowanie rozwiązań (np. wybudowanie ekranu) mających na celu dotrzymanie dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach objętych ochroną akustyczną znajdujących się w zasięgu negatywnego oddziaływania hałasu.

Ad. pkt 19, pkt 51

- odnośnie likwidacji bazaru przy ul. Nehru.

Organ wydający decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach jest zobligowany złożonym przez Inwestora wnioskiem. To Inwestor decyduje o lokalizacji zamierzenia inwestycyjnego o jego charakterze, parametrach, rozwiązaniach technicznych. Z informacji

uzyskanych od pełnomocnika Inwestora wynika, że w obecnym stanie bazarek znajduje się w istniejącym pasie drogowym. Stanowi on obiekt kolidujący z rozwiązaniami w zakresie istniejących i planowanych urządzeń infrastruktury podziemnej oraz układu ciągu pieszego oraz rowerowego. W pasie drogowym na czas budowy muszą zostać usunięte wszystkie obiekty znajdujące się w kolizji. Brak obsługi komunikacyjnej dla tego typu obiektu przy drodze głównej dodatkowo uzasadnia jego likwidację. Ponadto, kwestia pozostawienia bazarku w pasie drogowym po wybudowaniu drogi nie jest przedmiotem postępowania w sprawie wydania decyzji środowiskowej.

Ad. pkt 20, pkt 47 i pkt 52

- odnośnie naruszenia przez przedmiotową inwestycję integralności ogrodów działkowych.

Projektowana ulica w minimalnym stopniu ingeruje w teren ogródków działkowych, przecina teren po jego obrzeżach. Przebieg trasy wytyczony został z uwzględnieniem Studium, mpzp, istniejącej i projektowanej zabudowy, a także rozwiązań Trasy Siekierkowskiej.

Ad. pkt 21, pkt 22

- odnośnie wykonania ponownej inwentaryzacji zieleni przez niezależną organizację ekspercką oraz powtórzenia badań oddziaływania planowanej inwestycji na cenną faunę i florę, zamieszkującą obszary chronione.

Z przedłożonej dokumentacji wynika, że w 2012 r. przeprowadzono inwentaryzację faunistyczną terenów w otoczeniu planowanej inwestycji. Badaniem objęta była planowana trasa na całej długości, a także strefa bezpośredniego wpływu inwestycji. W oparciu o wyniki inwentaryzacji dokonano oceny rozmieszczenia i liczebności poszczególnych gatunków. Szczegółową inwentaryzację i waloryzację szaty roślinnej przeprowadzono w sezonie wegetacyjnym w 2012 r., na obszarze potencjalnego oddziaływania inwestycji obejmującej obszar położony w odległości do 500 metrów w obie strony od osi drogi. Badania terenowe prowadzono od 1 maja do 30 września 2012 r. Inwentaryzacja przyrodnicza wykonana w 2008 r., w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji polegającej na budowie ulicy Czerniakowskiej – bis na odcinku od skrzyżowania Czerniakowska – Gagarina - Nehru do ul. Augustówka oraz przebudowy ulicy Augustówka na odcinku od ul. Antoniewskiej do ul. Powsińskiej w Warszawie (umorzonego decyzją Prezydenta m.st. Warszawy Nr 917/OŚ/2010 z dnia 26 października 2010 r. znak: OŚ-IV-ZKO/SPA-76242-20-88-08, po cofnięciu wniosku przez Inwestora), także nie wykazała znaczącego oddziaływania na tereny chronione, w tym obszar Natura 2000 - Dolina Środkowej Wisły PLB 140004. Obie inwentaryzacje wykonane zostały przez doświadczonych biologów. Wobec powyższego organ nie znalazł przesłanek do konieczności wykonania kolejnej inwentaryzacji.

Ad. pkt 23, pkt 33, pkt 59

- odnośnie ponownego zmierzenia odległości kolizji planowanej drogi z obszarem objętym ochroną, tj. Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu (dalej WOCHK), na długości ok. 400 m w rejonie ul. Bluszczańskiej oraz analizy wpływu realizacji inwestycji pod kątem ingerencji w WOCHK.

Jak wynika z raportu o oś kolizja planowanej drogi z WOChK występuje w rejonie ul. Bluszczańskiej na długości ok. 0,4 km w zależności od szerokości obszaru w danym miejscu. Kolizja zaznaczona została na rysunku stanowiącym zał. 8.2. do raportu o oś. W raporcie o oś szczegółowo przeanalizowano wpływ planowanego przedsięwzięcia na środowisko, w tym na florę i faunę, zidentyfikowano potencjalne zagrożenia oraz wskazano odpowiednie zabezpieczenia mające na celu minimalizację oddziaływania na środowisko. Przeprowadzone analizy nie wykazały znaczącego oddziaływania na tereny chronione. W rozdziale 11 raportu o oś, opisane zostały działania zmniejszające lub kompensujące szkodliwe oddziaływanie drogi na powietrze, środowisko gruntowo-wodne, florę i faunę, a także na obszar WOChK. Dodatkowo wycinka zadrzewień oraz zakrzewień pod planowaną drogę w granicach WOChK będzie ograniczona do minimum oraz uzgodniona z właściwym organem. W przypadku konieczności wykonania wycinki drzew i krzewów w trakcie ww. okresu, zobligowano Inwestora do przeprowadzenia inspekcji terenu pod kątem występowania prawnie chronionych gatunków, która umożliwi ewentualną wycinkę zieleni z uwzględnieniem przepisów z zakresu ochrony gatunkowej (warunek 2.1.14 niniejszej decyzji Prezydenta m.st. Warszawy). Ponadto, w pkt 2.1.15 niniejszej decyzji Prezydenta m.st. Warszawy nałożono warunek, że w trakcie robót budowlanych drzewom przeznaczonym do adaptacji należy zapewnić ochronę przed uszkodzeniami mechanicznymi, zgodnie z ogólnymi zasadami zabezpieczania drzew (np. poprzez oszalowanie pni lub wygradzenie); miejsce składowania materiałów budowlanych należy zlokalizować poza zasięgiem koron drzew; sposób zabezpieczania drzew (pni, koron i systemów korzeniowych) realizować pod nadzorem inspektora terenów zieleni.

Planowaną inwestycję należy objąć nadzorem przyrodniczym, uwzględniającym szczególnie kwestie z zakresu identyfikacji na terenie robót budowlanych chronionych gatunków roślin oraz zwierząt i ich ewentualnej ewakuacji (warunek 2.1.18 niniejszej decyzji Prezydenta m.st. Warszawy).

Ad. pkt 24

- odnośnie połączenia planowanej trasy rowerowej wzdłuż ul. Czerniakowskiej – bis z wybudowaną trasą rowerową wzdłuż całej ul. Gagarina.

Trasa rowerowa wzdłuż ul. Gagarina znajduje się poza zakresem wniosku o wydanie decyzji środowiskowej dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Ad. pkt 25

- odnośnie przebiegu i ostatecznego kształtu projektowanej inwestycji.

Projekt został sporządzony zgodnie z przepisami prawa oraz wiedzą inżynierską, z uwzględnieniem istniejącego oraz planowanego otoczenia inwestycji.

Ad. pkt 27

- odnośnie zorganizowania skrzyżowania ulicy Zwierzynieckiej z planowaną ul. Czerniakowską – bis.

Z uwagi na małą odległość ul. Zwierzynieckiej od skrzyżowania z ul. Czerniakowską (200 m) nie ma możliwości lokalizacji skrzyżowania z sygnalizacją świetlną na podstawie obowiązujących przepisów prawa. Budowa skrzyżowania lub przejścia dla pieszych bez sygnalizacji świetlnej przez trójpasowy przekrój ulicy jest niedopuszczalna z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dodatkowo utrudnieniem dla budowy przejścia podziemnego w tym rejonie są niesprzyjające warunki gruntowo-wodne.

Ad. pkt 29, pkt 30, pkt 58

- odnośnie przeprowadzenia planowanej inwestycji w niedalekim sąsiedztwie enklaw przyrodniczych: „Jeziorko Czerniakowskie” i „Kopiec Czerniakowski” oraz spowodowania przez przedmiotową inwestycję zagrożenia pogłębieniem się niekorzystnych zmian w stosunkach wodnych (rez. Jez. Czerniakowskie).

W raporcie ooś szczegółowo przeanalizowano wpływ planowanego przedsięwzięcia na florę i faunę, zidentyfikowano potencjalne zagrożenia oraz wskazano odpowiednie zabezpieczenia mające na celu minimalizację oddziaływania na środowisko. Przeprowadzone analizy nie wykazały znaczącego oddziaływania na tereny chronione, w tym obszar Natura 2000-Dolina Środkowej Wisły PLB 140004.

Przebieg trasy wytyczony został z uwzględnieniem mpzp, istniejącej i projektowanej zabudowy, a także rozwiązań Trasy Siekierkowskiej.

Rezerwat Jeziorko Czerniakowskie jest rezerwatem krajobrazowym, którego celem utworzenia było zachowanie starorzecza Wisły wraz z przyległymi do niego terenami, położonego na tarasie zalewowym Wisły. Realizacja planowanej ul. Czerniakowskiej – bis na odcinku od skrzyżowania z ul. Czerniakowską do Trasy Siekierkowskiej wraz z odcinkiem od Trasy Siekierkowskiej do ul. Wolickiej oraz ul. Planowanej Melomanów nie będzie stanowić bezpośredniego zagrożenia dla chronionego obszaru. Dla wód powierzchniowych położonych w przebiegu inwestycji zagrożenie będzie dotyczyć przejścia przez kanał Główny „A” w rejonie ul. Planowanej Melomanów. Pośrednie zagrożenie może wystąpić również dla zbiorników Fosa Wolickiej oraz Jeziorka Czerniakowskiego. Nie planuje się przeprowadzania głębokich prac ziemnych w otoczeniu tych zbiorników. Dodatkowo przed przystąpieniem do robót ziemnych wykonawca szczegółowo rozpozna warunki wodne, w miejscach o wysokim poziomie wód gruntowych, a przy głębokich

wykopach zastosuje system ścianek szczelnych, tak by ograniczyć zasięg leja depresji. W celu ochrony wód podziemnych zarówno z pierwszego poziomu wodonośnego, jak i głębokich zasobów głównego użytkowego poziomu wodonośnego w ramach realizacji, a następnie eksploatacji ul. Czerniakowskiej – bis planowane jest ujęcie wód opadowych z drogi w szczelny system odwadniający.

Ad. pkt 32, pkt 33 i pkt 61

- odnośnie wpływu planowanego przedsięwzięcia na Obszar Natura 2000 Dolina Środkowej Wisły PLB140004 oraz objęcia szczególną ochroną gatunki chronione (...).

W raporcie o oś w rozdziale 7.8., szczegółowo przeanalizowano wpływ planowanego przedsięwzięcia na florę i faunę, w tym obszar Natura 2000. Zidentyfikowano potencjalne zagrożenia oraz wskazano odpowiednie zabezpieczenia mające na celu minimalizację oddziaływania na środowisko. Przeprowadzone analizy nie wykazały znaczącego oddziaływania na tereny chronione, w tym obszar Natura 2000-Dolina Środkowej Wisły PLB140004.

Ad. pkt 36

- odnośnie niewielkiego wpływu inwestycji na obsługę komunikacyjną obszaru.

Z informacji uzyskanych od pełnomocnika Inwestora, wynika że projekt ulicy został wykonany na podstawie Studium z zachowaniem wszystkich wskazanych wymogów. Ulica Czerniakowska – bis będzie pełnić funkcję miejską zapewniającą dojazd do terenów przyległych oraz planowanych inwestycji w jej otoczeniu. Komunikacja zbiorowa w ciągu ulicy została potraktowana priorytetowo. Projekt posiada wydzielony buspas w strefie środkowej. Przewidziano rezerwę w pasie dzielącym pod ew. przyszłe torowisko tramwajowe wspólne z buspasem. Sposób rozwiązania infrastruktury drogowej, tj. jezdni, chodników ścieżek rowerowych, przejść dla pieszych, przejazdów dla rowerów oraz ilość skrzyżowań z sygnalizacją świetlną jednoznacznie wskazuje na typowo miejski charakter projektowanej ulicy. Projektowane rozwiązania nie będą utrudniać zabudowy zgodnie z mpzp. Podsumowując, projekt spełnia wymagania zawarte w Studium w zakresie kierunków zmian i przekształceń w strefie miejskiej.

Ad. pkt 37, pkt 42, pkt 43

- odnośnie braku wystarczająco szerokiego uzasadnienia inwestycji polegającej na rozbudowie skrzyżowania ul. Czerniakowskiej/ ul. Gagarina/ ul. Nehru do 4 pasów ruchu.

W karcie informacyjnej przedmiotowego przedsięwzięcia, poprzedzającej wykonanie raportu o oś, skrzyżowanie ulic Czerniakowskiej – Gagarina – Nehru, zostało wyłączone z opracowania, ze względu na wybudowaną w tym rejonie infrastrukturę Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem (dalej ZSZR), początek budowy I etapu ulicy Czerniakowskiej – bis przyjęto w km 0+090,00. Ze względu na wydłużający się proces

projektowania drogi, minął okres ochronny dla wybudowanej infrastruktury objętej ZSZR, co pozwoliło projektantom objąć wyłączony wcześniej odcinek jezdni drogi.

Geometria wlotu została określona na podstawie analizy prognozowanych warunków ruchu na skrzyżowaniu oraz warunków wynikających z uzgodnień jednostek opiniujących projekt drogowy. Warunkiem uzyskania uzgodnienia projektu u Inżyniera Ruchu było m.in. zaprojektowanie 4 pasów ruchu na wylocie z ul. Czerniakowskiej dla prawidłowej obsługi ruchu na skrzyżowaniu.

Ad. pkt 38, pkt 39 i pkt 56

- odnośnie wykorzystania zieleni wysokiej i niskiej (np. żywopłoty) do tłumienia hałasu i usytuowania zieleni wysokiej pomiędzy chodnikami, a jezdnią oraz odnośnie obowiązku wykonania w ramach przedsięwzięcia nasadzeń w wielkości 3 nowe drzewa za każde 1 drzewo wycinane.

W ramach projektu przewiduje się nasadzenia, zgodnie z projektem wykonanym przez architekta krajobrazu, uwzględniające istniejące i projektowane zagospodarowanie terenu. W niniejszej decyzji Prezydenta m.st. Warszawy w warunku 2.1.17, w przypadku niezbędnej wycinki drzew kolidujących z inwestycją, zaproponowano dokonanie nasadzeń zieleni towarzyszącej z gatunków odpornych na susze i komunikacyjne zanieczyszczenia powietrza, w miejscach do tego wyznaczonych w projekcie zieleni. Przy doborze gatunków zaproponowano unikanie gatunków o atrakcyjnych dla ptaków owocach. Prowadzone przez różne ośrodki badawcze, badania w zakresie akustyki środowiska wykazują minimalną skuteczność tłumienia dźwięku przez zieleni. Aby osiągnąć zauważalną poprawę klimatu akustycznego należałoby zastosować bardzo szeroki, zwarty pas zieleni, co w warunkach miejskich jest nie do osiągnięcia. Niewątpliwie zastosowanie zieleni w postaci szpalerów drzew i krzewów wpływa pozytywnie na psychiczne postrzeganie dźwięku, co prowadzi do subiektywnego odczucia zmniejszenia uciążliwości hałasu.

Ad. pkt 44

- odnośnie wykorzystania do budowy ulicy nowoczesnych nawierzchni redukujących hałas.

Przy realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia przewidziano zastosowanie nawierzchni jezdni o właściwościach wygłuszających. W niniejszej decyzji został nałożony na Inwestora w pkt. 3.1.1 warunek dotyczący zastosowania dla całego planowanego odcinka drogi nawierzchni SMA. Wykonanie cichej nawierzchni przyczyni się do zmniejszenia uciążliwości spowodowanej emisją hałasu i polepszenia klimatu akustycznego na terenie wzdłuż analizowanego odcinka drogi.

Ad. pkt 48

- odnośnie uwzględnienia miejsc parkingowych dla niepełnosprawnych.

Jak poinformował pełnomocnik Inwestora, budowa miejsc parkingowych wzdłuż drogi o klasie G jest niezgodna z obecnie obowiązującymi przepisami prawa.

Ad. pkt 50

- odnośnie przejścia dla pieszych przez ulice, które powinny zostać wyniesione (...)

Zastosowanie wyniesionych przejść (progów zwalniających) na ulicy klasy G jest niezgodne z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie *szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach*. Promienie łuków na skrzyżowaniach są dostosowane do promieni skrętów pojazdów samochodowych i są zgodne z obowiązującymi przepisami.

Ad. pkt 53

- odnośnie obowiązku realizacji w ramach przedsięwzięcia urządzeń automatycznego nadzoru nad przestrzeganiem dozwolonych limitów prędkości (np. fotoradarów).

Nalożenie obowiązku wykonania fotoradarów wykracza poza zakres przedmiotowego postępowania administracyjnego.

Ad. pkt 54

- odnośnie obowiązku stosowania myjek do mycia kół pojazdów ciężarowych wyjeżdżających z budowy.

W raporcie o oś w rozdziale 11.5 Organizacja zaplecza budowy, opisano miejsca do mycia pojazdów i maszyn. Miejsce tankowania, konserwacji oraz mycia pojazdów i maszyn zorganizowane będzie na terenie zabezpieczonym przed przedostawaniem się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego. W niniejszej decyzji w pkt 2.3.6 został nałożony warunek dotyczący zapewnienia organizacji stanowisk mycia kół maszyn ciężkich na poszczególnych odcinkach budowanej ul. Czerniakowskiej - bis i podczyszczania wód opadowych z zawiesin i węglowodorów ropopochodnych, przed wprowadzeniem do kanalizacji ogólnospławnej Kanału Głównego „A” lub do układu fos i łach (istniejącego systemu odwadniającego Trasę Siekierkowską).

Ad. pkt 55

- odnośnie zakazu stosowania do budowy drogi tworzyw sztucznych wykazujących duże obciążenie dla środowiska w cyklu życia.

Przyjęte rozwiązania projektowe w zakresie m.in. kanalizacji deszczowej nie przewidują stosowania PVC.

Ad. pkt 60 i pkt 62

- odnośnie analizy wpływu budowy trasy na: funkcjonowanie klina napowietrzającego, Systemu Przyrodniczego Warszawskiego, Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu oraz uwaga dotycząca ochrony dóbr kultury, odnośnie poddania ocenie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko całej trasy Czerniakowskiej – bis, a nie jedynie jej fragmentu oraz odnośnie kumulacji oddziaływań.

Zgodnie z art. 73 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wszczyna się na wniosek podmiotu planującego podjęcie realizacji przedsięwzięcia. Inwestor decyduje o lokalizacji i parametrach przedsięwzięcia, a treść wniosku jest wiążąca dla organu wydającego decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia.

Wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dotyczy ul. Czerniakowskiej – bis od skrzyżowania z ul. Czernikowską do ul. Wolickiej z wyłączeniem skrzyżowania z Trasą Siekierkowską. Wyłączenie skrzyżowania z Trasą Siekierkowską wynika z faktu, że skrzyżowanie to zostało już zrealizowane w 2007 r. w ramach budowy Trasy Siekierkowskiej. Na etapie oceny oddziaływania na środowisko przeanalizowano wpływ całego przedsięwzięcia na środowisko, także uwzględniając oddziaływania skumulowane.

W raporcie o oś, w rozdziale 10 przeanalizowano możliwość wystąpienia oddziaływań skumulowanych. Na omawianym terenie potencjalna możliwość oddziaływań skumulowanych wiąże się z „przecinaniem” przez projektowaną drogę istniejącej Trasy Siekierkowskiej oraz podłączeniem do ul. Czerniakowskiej.

Zasięg przedmiotowego klina napowietrzającego systemu wymiany i regeneracji powietrza w mieście został wyznaczony w Miejscowym Planie Zagospodarowania Przestrzennego rejonu ulicy Bartyckiej (Uchwała Nr 496/XXXVI/2000 Rady Gminy Warszawa-Centrum z dnia 28 sierpnia 2000 r.). Jednocześnie mpzp wyznaczył linie rozgraniczające terenów przewidzianych pod komunikację (kołową i pieszą) oraz określił klasyfikację funkcjonalną układu drogowego, przebieg ulic i zasady obsługi komunikacyjnej działek. Elementem podstawowego, wewnętrznego układu komunikacji kołowej obsługującej teren objęty Planem ma być ulica główna Czerniakowska – bis (łącznie z istniejącym odcinkiem ulicy Nehru). Zgodnie z ustaleniami Planu na ulicy Czerniakowskiej – bis ma zostać wprowadzona komunikacja autobusowa. Nałożono również obowiązek realizacji wydzielonych ścieżek rowerowych w liniach rozgraniczających ciągu komunikacyjnego. Opracowany projekt techniczny trasy uwzględnia zapisy mpzp. Zarówno prace projektowe jak i przyjmowane technologie zakładają wykorzystanie najlepszych dostępnych technik, dla zminimalizowania wpływu na środowisko. Należy podkreślić, że analizowana część miasta rozwija się dynamicznie - powstaje tu nowa zabudowa mieszkaniowa. Jednocześnie brakuje odpowiednich ulic dojazdowych. W konsekwencji wzrasta natężenie ruchu pojazdów na istniejącej sieci ulicznej w tym rejonie miasta: ulicach Nehru, Bluszczańskiej i Bartyckiej. Wzrost obciążenia w sytuacji braku rozbudowy układu komunikacyjnego w tym rejonie miasta powoduje blokadę istniejącego systemu komunikacyjnego (wyczerpana

przepustowość), obniża bezpieczeństwo ruchu, powoduje wzrost zanieczyszczenia powietrza wzdłuż ciągów ulicznych, stanowi podstawową trudność i uciążliwość obsługi nowobudowanych osiedli oraz ogranicza rozwój urbanistyczny tej części miasta. Wykonawca raportu o oś w obliczeniach przyjął dane przekazane przez Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska.

Wariant estakadowego przejścia nad Fosą Wolicką rozpatrywany był na etapie opracowywania projektu od ul. Czerniakowskiej do ul. Augustówka oraz przebudowy ulicy Augustówka na odcinku od ul. Antoniewskiej do ul. Powsińskiej w Warszawie. Obecnie rozpatrywany projekt zakłada włączenie w stan istniejący ul. Wolickiej z zachowaniem zaleceń Stołecznego Konserwatora Zabytków.

Uwaga dotycząca wpływu planowanego przedsięwzięcia na Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu została uwzględniona w pkt 23, a uwaga dotycząca ochrony powietrza w pkt 7.

POUCZENIA

Pozostałe (inne) wymagania dotyczące realizacji i eksploatacji inwestycji wynikają z powszechnie obowiązujących przepisów prawa, w tym z prawa miejscowego.

Od niniejszej decyzji przysługuje stronie odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Warszawie, ul. Kielecka 44, za moim pośrednictwem w terminie 14 dni od daty doręczenia. Stosownie do art. 49 *K.p.a.*, doręczenie uważa się za dokonane po upływie czternastu dni od dnia publicznego ogłoszenia.

Stosownie do przepisów ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o *opłacie skarbowej* (Dz. U. z 2015 r., poz. 783, z późn. zm.) miasto stołeczne Warszawa, jako jednostka samorządu terytorialnego, zwolnione jest od opłaty skarbowej.



Otrzymują:
Wg rozdzielnika.

Do wiadomości:
Burmistrz Dzielnicy Mokotów m. st. Warszawy
ul. Rakowiecka 25/27, 02-517 Warszawa.

Załącznik do decyzji Prezydenta m.st. Warszawy Nr ~~1034~~/OŚ/2015 z dnia 23. PAŹ. 2015
znak: OŚ-IV-UI.6220.34.2012.AOR

**Charakterystyka przedsięwzięcia
polegającego na budowie ul. Czerniakowskiej - bis na odcinku
od ul. Czerniakowskiej do ul. Wolickiej z wyłączeniem skrzyżowania z Trasą
Siekierkowską w Dzielnicy Mokotów m.st. Warszawy, w ramach którego nastąpi
realizacja drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia
powyżej 1 km, instalacji do przesyłu pary wodnej lub ciepłej wody, sieci
kanalizacyjnej o całkowitej długości przedsięwzięcia nie mniejszej niż 1 km.**

Przedmiotowe przedsięwzięcie polega na budowie: ul. Czerniakowskiej – bis na odcinku od ul. Czerniakowskiej do ul. Wolickiej z wyłączeniem skrzyżowania z Trasą Siekierkowską oraz budowie ul. Planowanej Melomanów na odcinku od skrzyżowania z projektowaną ul. Czerniakowską – bis do skrzyżowania z ul. Melomanów, w Dzielnicy Mokotów m.st. Warszawy.

Budowa ul. Czerniakowskiej – bis obejmuje:

- budowę ulicy o długości 1,87 km, w tym przebudowę istniejącej ul. Nehru o długości 300 m. Początek granicy robót znajduje się w rejonie skrzyżowania z ul. Czerniakowską do km 0+000,
- pozostawienie rezerwy terenu w pasie dzielącym ul. Czerniakowską – bis na trasę tramwajową na odcinku od ul. Czerniakowskiej do ul. Planowanej Wschodniej. Do czasu budowy trasy tramwajowej z pasami tramwajowo-autobusowymi, zostaną wybudowane pasy dla autobusów na odcinku od ul. Planowanej Melomanów do ul. Planowanej Wschodniej,
- budowę przystanków autobusowych wyposażonych w wiaty przystankowe; zapewnienie krawędzi peronów przystankowych pod przyszłe przystanki tramwajowe na pasach tramwajowo-autobusowych oraz zatoki autobusowe,
- budowę 4 skrzyżowań pełnych, 2 skrzyżowań na prawe skrzyżowanie oraz dowiązanie do istniejącego węzła dwupoziomowego,
- budowę obustronnych chodników i ścieżek rowerowych, wzdłuż całego projektowanego odcinka,
- na odcinku od Trasy Siekierkowskiej do ul. Wolickiej (ze względu na brak ostatecznie przyjętego rozwiązania odnośnie sposobu przekroczenia ul. Czerniakowskiej – bis nad Fosą Wolicką) w I etapie projektuje się zawężenie do jednej jezdni,
- budowę systemu odwodnienia projektowanego układu drogowego, w tym m.in. kanalizacji deszczowej i systemu podczyszczania wód,

- przebudowę sieci kanalizacyjnych, wodociągowych, gazowych, energetycznych, teletechnicznych i ciepłowniczych wraz z przyłączami,
- budowę oświetlenia.

W rejonie skrzyżowania z ul. Zwierzyniecką, odstąpiono od budowy kładki dla pieszych z rampą, zaproponowano natomiast przejście dla pieszych oraz przejazd dla rowerów w poziomie terenu, wyposażone w sygnalizację świetlną.

Inwestor zaprojektował następujące rozwiązania skrzyżowań:

- km 0+000 skrzyżowanie ulic Czerniakowskiej – Gagarina – Nehru,
- km 0+162 skrzyżowanie na prawe skręty z ul. Zwierzyniecką,
- km 0+218 skrzyżowanie na prawe skręty w ul. Melomanów – po południowej stronie ul. Nehru,
- km 0+285 wlot ul. Pułku AK „Broda” po stronie północnej ul. Nehru został zamknięty dla ruchu drogowego,
- km 0+385 skrzyżowanie ul. Czerniakowskiej – bis z ul. Planowaną Melomanów sterowane sygnalizacją świetlną,
Skrzyżowanie to zapewni skomunikowanie terenu po północnej i południowej stronie ul. Nehru. Zgodnie z zaleceniem Inżyniera Ruchu na wlotach ul. Planowanej Melomanów zaprojektowano dodatkowe pasy do skrętu w lewo. Ponadto przewidziano budowę odcinka ul. Planowanej Melomanów o długości ok. 0,5 km zapewniającej obsługę przyległego terenu,
- km 0+710 skrzyżowanie z ul. Grupy AK Północ (w mpzp ul. Zachodnia) jako skrzyżowanie trójwylotowe sterowane sygnalizacją świetlną,
- km 1+100 skrzyżowanie ul. Czerniakowskiej – bis z ul. Planowaną Wschodnią jako skrzyżowanie sterowane sygnalizacją świetlną,
- km 1+590 istniejący węzeł dwupoziomowy typu „karo” na przecięciu ul. Czerniakowskiej – bis z Trasą Siekierską, w ramach projektu ul. Czerniakowskiej – bis skrzyżowanie zostanie wyposażone w sygnalizację świetlną,
- km 1 + 865 skrzyżowanie trójwylotowe z ul. Wolicką.

Dane techniczne projektowanych dróg:

ul. Czerniakowska – bis

- | | |
|-------------------------------|-------------|
| - klasa drogi | - G |
| - prędkość projektowa | - 50 km/h |
| - szerokość jezdni | - 2 x 7,0 m |
| - szerokość pasa ruchu | - 3,5 m |
| - kategoria ruchu | - KR5 |
| - szerokość chodnika | - 2,0 m |
| - szerokość ścieżki rowerowej | - 2,7 m |

- w części pld poniżej Trasy Siekierkowskiej znajdują się grunty orne – obecnie nieuprawiane.

Dotychczasowy sposób wykorzystywania obszaru w korytarzu ulicy Czerniakowskiej – bis będzie znacznie różnił się po realizacji projektu. Obecnie teren ten stanowi m.in. istniejącą ulicę Nehru oraz tereny ogródków działkowych i upraw rolnych. Większość tego obszaru pokrywają tereny ogródków działkowych oraz tereny gruntów rolnych i porolnych. W planowanym przebiegu jak i najbliższym otoczeniu drogi, na odcinku od skrzyżowania z ul. Czerniakowską do Trasy Siekierkowskiej roślinność stanowi kolejno: po obu stronach ulicy Nehru zieleń miejska, tzn. przydrożne drzewa (występujące pojedynczo, grupowo i w szpalerach), krzewy oraz zieleń niska (trawniki). Na kolejnym odcinku 600 m znajdują się tereny ogródków działkowych, a w dalszej części, na długości ok. 560 m – nieuprawiane już w większości grunty rolne. Grunty te przecina Trasa Siekierkowska.

W celu ograniczenia wpływu planowanego przedsięwzięcia na awifaunę, a także inne dziko występujące gatunki zwierząt, w decyzji Prezydenta m.st. Warszawy określono termin usunięcia roślinności w okresie od 16 października do końca lutego. W przypadku konieczności wykonania wycinki drzew i krzewów w trakcie ww. okresu, zobligowano Inwestora do przeprowadzenia inspekcji terenu pod kątem występowania prawnie chronionych gatunków, która umożliwi ewentualną wycinkę zieleni z uwzględnieniem przepisów z zakresu ochrony gatunkowej.

W celu minimalizacji negatywnego wpływu inwestycji na zieleń przeznaczoną do adaptacji nakazano zabezpieczenie i pielęgnację drzew i krzewów. Pozwoli to również na utrzymanie zieleni we właściwym stanie zdrowotnym. Nakaz ochrony drzew o szczególnych walorach przyrodniczych zapewni zachowanie różnorodności biologicznej i walorów krajobrazowych rejonu inwestycji.

Dotychczas teren pod przyszłą ulicę Planowaną Melomanów stanowił tereny ogródków działkowych. Obszar w pasie rozgraniczającym projektowanej ulicy w większości pokryty jest zielenią ogródków działkowych, tj. trawnikami, drzewami i krzewami owocowymi oraz ozdobnymi. Na terenie ogródków, w granicach ul. Planowanej Melomanów znajdują się również nieliczne altanki i budynki gospodarcze.

Głównymi czynnikami mogącymi oddziaływać na środowisko w fazie realizacji inwestycji będzie emisja hałasu do środowiska oraz emisja substancji pyłowych i gazowych do powietrza wynikające z prowadzenia robót budowlanych oraz pracy sprzętu budowlanego i środków transportu. Uciążliwości związane z realizacją inwestycji będą okresowe i ustąpią po zakończeniu prac budowlanych. W celu minimalizacji emisji substancji gazowych i pyłowych do powietrza, podczas prowadzenia prac budowlanych będzie stosowany sprzęt sprawny technicznie, eksploatowany i konserwowany w sposób prawidłowy. W trakcie realizacji inwestycji przedsięwzięcia, materiały pyliste zostaną zabezpieczone przed rozwiewaniem, plac budowy w dni słoneczne i wietrzne zraszany będzie wodą, składowiska

ul. Planowana Melomanów

- klasa drogi - D
- prędkość projektowa - 30 km/h
- szerokość jezdni - 6,0 m
- kategoria ruchu - KR3.

Na całym odcinku projektowanej ul. Czerniakowskiej – bis przewiduje się:

- wyburzenie budynków i obiektów znajdujących się na początku i na przedłużeniu ul. Nehru m.in.:
 - obiekty handlowe – od skrzyżowania z ul. Czerniakowską – bis do ul. Zwierzynieckiej,
 - budynki usługowo-handlowe – przy ul. Bluszczańskiej 1,
- wyburzenie budynków i obiektów na terenach ogródków działkowych,
- rozbiórkę kilku kolidujących parkingów przylegających bezpośrednio do ul. Czerniakowskiej – bis.

Etapowanie budowy ul. Czerniakowskiej – bis realizowane będzie w ramach jednego kontraktu z kolejnym oddawaniem wykonanych odcinków do ruchu (bez podziału na odrębne zadania dla różnych wykonawców).

Planowane przedsięwzięcie częściowo zlokalizowane będzie w granicach Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, dla którego obowiązują przepisy wynikające z rozporządzenia Nr 3 Wojewody Mazowieckiego z dnia 13 lutego 2007 r. w sprawie Warszawskiego Obszaru Chronionego krajobrazu (Dz. Urz. Woj. Maz. z 2007 r. Nr 42, poz. 870, z późn. zm.) oraz w sąsiedztwie rezerwatu przyrody „Jezioro Czerniakowskie”, dla którego obowiązują przepisy wynikające z Zarządzenia nr 16 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 22 lipca 2011 r. w sprawie rezerwatu przyrody „Jezioro Czerniakowskie” (Dz. Urz. Woj. Maz. Nr 153, poz. 4872), a także jego otuliny, która została wyznaczona dla ochrony rezerwatu przed zagrożeniami zewnętrznymi, wynikającymi z działalności człowieka (ok. 80 m od granic otuliny). Najbliższy obszar Natura 2000 to obszar Dolina Środkowej Wisły PLB 140004, który znajduje się w odległości ok. 800 m od planowanej drogi.

Istniejące zagospodarowanie terenu w obszarze przedmiotowej inwestycji jest następujące:

- w części ptn. na początku, na długości ok. 450 m znajduje się zabudowa mieszkaniowa, handlowa i magazynowa,
- w części ptn. w środku odcinka ulicy zlokalizowane są tereny ogródków działkowych,
- w części ptn. w rejonie węzła Trasy Siekierkowskiej znajdują się grunty orne – obecnie nieuprawiane,

materiałów zawierających drobne frakcje pyłowe osłaniane będą przed działaniem wiatru, a teren inwestycji utrzymywany będzie w należyтым porządku.

Podczas prowadzenia prac budowlanych stosowany będzie sprzęt sprawny technicznie, eksploatowany i konserwowany w taki sposób, aby zapewnić zabezpieczenie środowiska gruntowo-wodnego przed wyciekami płynów technicznych i paliw. Teren inwestycji zostanie wyposażony w środki do neutralizacji rozlanych substancji ropopochodnych i innych substancji. W przypadku awaryjnego wycieku ww. substancji grunt zostanie oczyszczony, a zebrane zanieczyszczenia przekazane do utylizacji przedsiębiorcom posiadającym uregulowany stan prawny w tym zakresie.

Odwodnienie wykopów budowlanych pod planowane obiekty wykonane będzie bez konieczności trwałego obniżania poziomu wód gruntowych, a czas odwadniania wykopów budowlanych ograniczony zostanie do minimum. Ścieki ze stanowisk mycia kół maszyn ciężkich po podczyszczeniu odprowadzane będą do systemów odwadniania.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia zaopatrzenie w wodę realizowane będzie z sieci wodociągowej. Ścieki bytowe gromadzone będą w szczelnych zbiornikach przenośnych toalet lub w specjalnych kontenerach sanitarnych, a następnie systematycznie przekazywane odbiorcom posiadającym uregulowany stan prawny w tym zakresie.

Gleba z wykopów budowlanych z wydzieloną warstwą ziemi urodzajnej wykorzystywana będzie na terenie planowanego przedsięwzięcia lub przekazana do zagospodarowania podmiotom posiadającym uregulowany stan prawny w tym zakresie. Powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia odpady inne niż niebezpieczne magazynowane będą selektywnie w wyznaczonym miejscu, w taki sposób aby zabezpieczyć je przed pyleniem, rozwiewaniem oraz zanieczyszczeniem środowiska gruntowo-wodnego, a następnie przekazywane będą przedsiębiorcom posiadającym uregulowany stan prawny w tym zakresie. Odpady niebezpieczne powstałe na etapie realizacji planowanej inwestycji magazynowane będą selektywnie w szczelnych, zamykanych i oznakowanych pojemnikach lub kontenerach, odpornych na działanie składników umieszczonych w nich odpadów, ustawionych w wyznaczonych do tego celu miejscu, posiadającym szczelne podłoże oraz zadaszenie. Miejsca magazynowania odpadów niebezpiecznych będzie oznaczone i zabezpieczone przed wstępem osób nieupoważnionych. Odpady te następnie będą przekazywane przedsiębiorcom posiadającym uregulowany stan prawny w tym zakresie.

Na etapie eksploatacji inwestycji zanieczyszczenie powietrza związane będzie z emisją substancji pyłowych i gazowych pochodzącą z pojazdów poruszających się pod drodze. Stężenie spalin samochodowych i zawartych w nich substancji zanieczyszczających uwarunkowane jest rodzajem, natężeniem i prędkością ruchu pojazdów.

Eksploatacja przedsięwzięcia będzie wiązała się również z emisją hałasu, pochodzącą z pojazdów poruszających się po analizowanym odcinku drogi. Na podstawie

zawartych w raporcie oś obliczeń rozprzestrzeniania się hałasu stwierdza się, że dopuszczalne poziomy hałasu na terenach, o których mowa w art. 113 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* (Dz. U. z 2013 r., poz. 1232, z późn. zm.) będą zachowane. Dodatkowo dla całego planowanego odcinka drogi zastosowana zostanie nawierzchnia SMA. Wykonanie cichej nawierzchni przyczyni się do zmniejszenia uciążliwości spowodowanej emisją hałasu i polepszenia klimatu akustycznego na terenie wzdłuż analizowanego odcinka drogi.

Zgodnie z przedłożoną dokumentacją w trakcie prowadzenia prac budowlanych mogą wystąpić zaburzenia stosunków wodnych na obszarach sąsiadujących z miejscami wykonywania wykopów pod planowane obiekty. Rzędna zwierciadła wody w rejonie planowanych dwóch podziemnych zbiorników retencyjnych (ZR-1, ZR-2) kształtuje się na rzędnych: 0,8-1,3 m w układzie lokalnym warszawskim dla zbiornika ZR-1 oraz 1,6-2,5 m w układzie lokalnym warszawskim dla zbiornika ZR-2. Ww. zbiorniki posadowione zostaną na głębokości ok. 5,5 m p.p.t (zbiornik ZR-1) oraz ok. 8,7 m p.p.t (zbiornik ZR-2). W związku z powyższym realizacja inwestycji będzie wymagała wykonania prac odwodnieniowych. Zgodnie z przedłożoną dokumentacją w przypadku, gdy lej depresji w warstwie wodonośnej, powstały w wyniku prac odwodnieniowych, będzie wykraczał poza teren, do którego Inwestor posiada tytuł prawny, wymagane będzie uzyskanie przez Inwestora pozwolenia wodnoprawnego.

W celu nienaruszenia stosunków wodnych terenu inwestycji oraz terenów sąsiednich, zwłaszcza rezerwatu przyrody, wprowadzono w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunek zastosowania odpowiedniej technologii podczas prowadzenia robót budowlanych.



Z up. PREZYDENTA M. ST. WARSZAWY

Dorota Jedynak
Zastępcza Dyrektora
Biura Ochrony Środowiska
Geolog Powiatowy