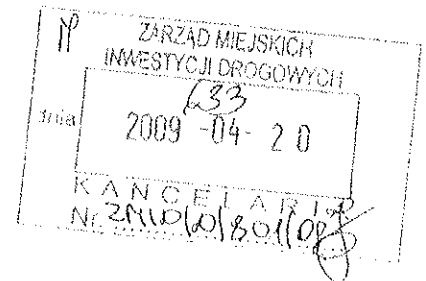




**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W WARSZAWIE**

Warszawa, dnia 16 kwietnia 2009 r.

RDOŚ-14-WOOS-II-SK-6613/14/08



**DECYZJA**

**O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH  
ZGODY NA REALIZACJĘ PRZEDSIĘWZIĘCIA**

Na podstawie art. 46a ust. 7 pkt 1 lit. b, art. 46 ust. 1 pkt 1 ustawy z 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150, zwanej dalej „Poś”), w związku z art.153 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz.1227), art. 104 i 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm., zwanej dalej „Kpa”), po rozpatrzeniu wniosku Pana Jacka Wróblewskiego reprezentującego Miasto Stołeczne Warszawa - Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych z dnia 07 grudnia 2007 r. w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie Trasy Świętokrzyskiej na odcinku od ul. Wybrzeże Szczecińskie do ul. Zabranieckiej, odcinek a – od ul. Wybrzeże Szczecińskie do ul. Tysiąclecia, odcinek b – od ul. Tysiąclecia do ul. Zabranieckiej.

określam

**następujące środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację opisanego wyżej przedsięwzięcia**

**I. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia**

Przedmiotowe przedsięwzięcie polegające na budowie Trasy Świętokrzyskiej na odcinku od skrzyżowania z ulicą Wybrzeże Szczecińskie do skrzyżowania z projektowaną ul. Zabraniecką jest przedsięwzięciem częściowo nowym – obejmuje zarówno przebudowę istniejącego układu ulic, jak i budowę nowej drogi. Projektowana inwestycja zlokalizowana jest w obrębie Miasta Stołecznego Warszawy, na terenie Dzielnicy Praga Północ i Targówek, położonych w prawobrzeżnej części miasta, w powiecie warszawskim, w centralnej części województwa mazowieckiego.

Charakterystykę przedsięwzięcia stanowi załącznik Nr 1 do decyzji.

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

1. Czas realizacji przedsięwzięcia ograniczyć do niezbędnego minimum.
2. Prace budowlane w rejonie najbliższych terenów chronionych akustycznie należy prowadzić w godzinach dziennych (6<sup>00</sup>-22<sup>00</sup>).
3. Zorganizować place budowy i ich zaplecza oraz prowadzić drogi techniczne zapewniając oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni. Organizować roboty w taki sposób by minimalizować ilość powstających odpadów budowlanych.

4. W trakcie prowadzenia prac budowlanych należy ograniczać skutki wtórnego zapylenia poprzez zachowanie wysokiej kultury prowadzenia robót, a w szczególności przez: odizolowanie terenu inwestycji (w miarę możliwości) wysokim szczelnym ogrodzeniem, usytuowanie wjazdów i wyjazdów z budowy w taki sposób aby wjeżdżające i wyjeżdżające pojazdy nie musiały wykonywać zawracania i mogły łatwo opuszczać teren inwestycji, systematyczne sprzątanie placu budowy, zraszanie wodą placu budowy (zależnie od potrzeb), uważne ładowanie materiałów sypkich na samochody, przykrywanie plandekami skrzyń ładunkowych samochodów transportujących materiały sypkie (dotyczy też ziemi z wykopów).
5. Stosować nowoczesne maszyny budowlane będące w dobrym stanie technicznym, spełniające wymagania określone rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 21.12.2005 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska (Dz. U. Nr 263, poz.2202).
6. Baza zorganizowana na potrzeby budowy drogi musi być wyposażona w sprawne urządzenia gospodarki wodno - ściekowej. Zaplecze budowy należy wyposażyć w sanitariaty, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty.
7. Odpady należy segregować i składować w wydzielonym miejscu, w pojemnikach, zapewniając ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty. Odpady niebezpieczne, jakie mogą się pojawić w ramach robót budowlanych należy segregować i oddzielać od odpadów obojętnych i nieszkodliwych celem wywozu do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się utylizacją.
8. Należy ograniczyć do niezbędnego minimum wycinkę drzew i krzewów, drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy, nieprzeznaczone do wycinki zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi typu otarcia kory, uszkodzenie systemu korzeniowego i korony. Prace w bliskim sąsiedztwie planowanych do pozostawienia drzew i krzewów winny być prowadzone ręcznie tak, aby nie uszkodzić ich systemu korzeniowego. W miarę możliwości należy dokonać przesadzeń drzew przeznaczonych do wycinki. Miejsca składowania materiałów budowlanych zlokalizować w odległości zapewniającej ochronę drzew.
9. Wycinka drzew i krzewów może być dokonana wyłącznie poza okresem lęgowym większości prawnie chronionych ptaków czyli w okresie od 1 września do końca lutego.
10. Roboty budowlane powodujące nadmierny hałas, na odcinku planowanej Trasy Świętokrzyskiej pomiędzy Wybrzeżem Szczecińskim a ul. Zamoyskiego czyli na terenie Portu Praskiego prowadzić wyłącznie poza okresem lęgowym ptaków czyli w okresie od 15 sierpnia do końca lutego.
11. Lokalizacja baz budowy jak również miejsca składowania, przetwarzania i gospodarczego wykorzystywania odpadów budowlanych, w tym ziemi z wykopów i gruzu budowlanego, które będą powstawały w trakcie realizacji przedsięwzięcia powinny być zlokalizowane poza terenami objętymi obszarowymi formami ochrony przyrody, wymienionymi w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92, poz. 880 ze zm.). Składowanie i przetwarzanie odpadów będzie mogło się odbywać jedynie w miejscach do tego przeznaczonych w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego lub określonych w stosownej decyzji o warunkach zabudowy.
12. Realizacja inwestycji nie może spowodować zniszczenia siedlisk chronionych prawem europejskim:
  - starorzecze Wisły reprezentujące siedlisko „starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nympheion, Potamion*” (3150),
  - zlokalizowane na terenie Portu Praskiego zadrzewienia reprezentujące siedliska „łęgi topolowe” i „łęgi wierzbowe” (91E0-1, 91E0-2).
13. W stosunku do usuniętej roślinności należy dokonać wzdłuż planowanej trasy (ul. Sokola), na terenie Portu Praskiego (u zbiegu północnej granicy basenu planowanego do częściowego zajęcia i ul. Sokolej), po zachodniej stronie ul. Wybrzeże Szczecińskie stosownych nasadzeń zastępczych w stosunku 2:1 gatunkami drzew charakterystycznych dla danego rejonu. Na terenie obszaru Natura 2000 należy dokonać nasadzeń krzewów głogu jednoszyjkowego jako elementu pozytywnie kształtującego siedlisko bytowania ptaków.
14. Po zakończeniu prac teren inwestycji nie objęty infrastrukturą drogową i obiektami towarzyszącymi należy uprzątnąć i przywrócić do stanu funkcjonalności przyrodniczej.
15. Na budowie należy zapewnić nadzór przyrodniczy.

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

1. Budowa następujących zabezpieczeń przeciwhałasowych w miejscach, które podlegają ochronie:
  - ekran nr P1 na odcinku od 0+720 do 0+825 - po stronie północnej trasy,
  - ekran nr P2 na odcinku od 0+870 do 1+125 - po stronie północnej trasy,
  - ekran nr P3 na odcinku od 1+175 do 1+775 (oraz ok. 100,00m odcinek A1. 15stąćcia) - po stronie

- północnej trasy,
  - ekran nr P4 na odcinku od 2+290 do 2+800 (do nasypu kolejowego) - po stronie północnej trasy,
  - ekran nr L1 na odcinku od 0+960 do 1+090 - po stronie południowej trasy,
  - ekran nr L2 na odcinku od 1+810 (oraz ok. 90,00m odcinek Al. Tysiąclecia) do 2+025 - po stronie południowej trasy.
  - w uzasadnionych technicznie warunkach dopuszcza się zmianę lokalizacji i długość ekranów akustycznych  $\pm 10\%$  ich długości przy jednoczesnym zachowaniu standardów jakości środowiska na terenach wymagających ochrony przed hałasem.
2. Parametry techniczne ekranów należy ustalić w projekcie opracowanym na etapie projektu budowlanego. Parametry nie mogą być gorsze od założonych w raporcie tj.: współczynnik pochłaniania nie mniejszy niż  $a=0,65$ , wysokość minimum 5,00m. Ponadto należy wziąć pod uwagę możliwość wykonania ekranów akustycznych „tzw. zielonych” zakończonych dyfraktorami co pozwoli na zmniejszenie negatywnego oddziaływania trasy w zakresie zanieczyszczeń powietrza oraz oddziaływania akustycznego na wyższych kondygnacjach zabudowy chronionej. W okolicach portu Praskiego i Mostu Świętokrzyskiego ekrany akustyczne winny być nieprzezroczyste, z wyjątkiem ich planowanej lokalizacji w sąsiedztwie skrzyżowań i rozjazdów, gdzie musi być zapewniona pełna widoczność. Tym samym dopuszcza się stosowanie ekranów przezroczystych o kolorowym tle, z naklejonymi sylwetkami ptaków drapieżnych lub innych ciemnych figur. W budynkach niedostatecznie chronionych przez ekrany akustyczne tj. w pomieszczeniach mieszkalnych znajdujących się od strony przedmiotowej inwestycji należy wykonać wymianę okien na dźwiękoszczelne oraz zapewnić zgodną z przepisami wymianę powietrza. -Ww. prace należy wykonać na koszt i staraniem inwestora po oddaniu trasy do użytkowania na podstawie wyników analizy porealizacyjnej.
  3. Wzdłuż planowanej trasy, na odcinkach na których nie zaproponowano ekranów akustycznych należy zastosować w miarę możliwości obustronne pasy zwartej, zimozielonej zieleni izolacyjnej. Wprowadzając zieleni towarzyszącą należy brać pod uwagę uwarunkowania siedliskowe, techniczne, wskazania związane z architekturą krajobrazu, jak również wymogi bezpieczeństwa.
  4. W projekcie założenia zieleni - straty w zieleni należy uzupełnić poprzez wprowadzenie nowych nasadzeń, oraz nasadzeń dogęszczających drzew i krzewów. W projekcie założenia zieleni przyulicznej należy wykluczyć nasadzenia drzew i krzewów z mrozoodpornymi owocami, spożywanymi przez ptaki np. jarzębu szwedzkiego głogu, tarniny, dzikiej róży, śliwy ałycza, śnieguliczki, dzikiego bzu czarnego, rokitnika itp.), a także wykluczyć używanie torfu naturalnego przy odtwarzaniu siedlisk Parku na Szmułowiźnie. Nowo-posadzone drzewa i krzewy powinny być objęte co najmniej trzyletnią gwarancyjną pielęgnacją polegającą na odpowiednim ściółkowaniu strefy korzeniowej, podlewaniu, nawożeniu, usuwaniu chwastów i koszeniu traw.
  5. Należy wykonać nawierzchnie odporne na powstawanie kolein z odpowiednim doбором frakcji kruszywa dające niski poziom hałasu projektowanej drogi.
  6. Zaprojektować system odwadniający na całym odcinku od ul. Wybrzeże Szczecińskie do ul. Zabranieckiej, wyposażony w urządzenia podczyszczające ścieki opadowe, czyli separatory koalescencyjne i osadniki szlamowe, a na odcinku od ul. Zamoyskiego do ul. Zabranieckiej w urządzenia retencjonujące ścieki opadowe i kontrolujące wielkość zrzutu do kanalizacji ogólnospławnej.
  7. Planowane poszerzenie trasy w rejonie Portu Praskiego należy zaprojektować w sposób najmniej ingerujący w krajobraz i środowisko przyrodnicze, korzystając z terenu w sposób racjonalny i oszczędny, zapewniający ochronę środowiska gruntowo-wodnego.
  8. Zaprojektować 2 przejścia dla małych zwierząt w formie przepustów na odcinku od skrzyżowania z ul. Wybrzeże Szczecińskie do ul. Sokolskiej wraz z systemem naprowadzającym (np. płotki betonowe, naprowadzające zwierzęta do przepustów).
  9. Dokonać adaptacji dwóch przepustów znajdujących się pod ul. Sokolą i łączących tereny łąkowe rozdzielone nasypem drogowym na ul. Sokolej i stanowiące przejście ekologiczne dla drobnych zwierząt.
  10. Przejścia dla płazów i gadów oraz innych małych zwierząt, zmodyfikowanym przepustem o średnicy min. 1,5 m. Dno przepustów suchych powinno być pokryte warstwą ziemi mineralnej.

#### IV Wymagania dodatkowe:

1. Opracować szczegółowe zasady odtworzenia siedlisk przyrodniczych, w szczególności zieleni miejskiej, oraz części parku na Szmułowiźnie, którego powierzchnia wskutek realizacji przedsięwzięcia ulegnie zmniejszeniu w porozumieniu z władzami Dzielnicy Praga Północ i na koszt Inwestora.
2. Prowadzić monitoring:

- a) udatności odtworzenia siedlisk przyrodniczych wymienionych w ust. IV pkt 1 przez okres 5 lat od momentu oddania Trasy do eksploatacji;
  - b) stopień wykorzystania przejeżdżających dla małych zwierząt pod ulicą Sokolą przez okres 3 lat od momentu oddania trasy do eksploatacji.
3. **Przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej** w której zostanie dokonane porównanie ustaleń zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko i działaniami podjętymi w celu jego ograniczenia w zakresie hałasu, zanieczyszczenia powietrza, pierwsze wyniki prowadzonego monitoringu określonego w ust. IV pkt 2. Analizę należy wykonać w terminie po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawić organowi ochrony środowiska w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu, należy zastosować odpowiednie środki ochrony tj. wymianę stolarki okiennej. W sytuacji, w której standardy w środowisku nie będą mogły być dotrzymane, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

**Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.**

### UZASADNIENIE

W dniu 18 lutego 2008 roku do Wojewody Mazowieckiego wpłynęło postanowienie Prezydenta Miasta Stołecznego Warszawy nr 30/OŚ/2008 z dnia 12 lutego 2008 roku przekazujące zgodnie z właściwością wniosek Zarządu Dróg Miejskich reprezentującego Miasto Stołeczne Warszawa o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie Trasy Świętokrzyskiej na odcinku od ul. Wybrzeże Szczecińskie do ul. Zabranieckiej, odcinek a – od ul. Wybrzeże Szczecińskie do ul. Tysiąclecia, odcinek b – od ul. Tysiąclecia do ul. Zabranieckiej. Pismem z dnia 08 lipca 2008 roku Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie poinformował organ o tym, że uchwałą Rady Miasta Stołecznego Warszawy nr XXXIV/1024/2008 z 29 maja 2008 roku powołana została nowa jednostka organizacyjna tj. Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych, która kontynuuje prace związane z realizacją zadań inwestycyjnych prowadzonych wcześniej przez Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie.

Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzania raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. z 2004 r. Nr 257, poz. 2573 z późniejszymi zmianami) przedsięwzięcie zalicza się do przedsięwzięć wymienionych w § 3 ust. 1 pkt. 56, dla których raport może być wymagany. W związku z faktem, że przedsięwzięcie realizowane jest w części na terenie zamkniętym dla całego przedsięwzięcia decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska. Akta przedmiotowej sprawy zostały przekazane do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie przez Wojewodę Mazowieckiego zgodnie z art. 160 ust. 1 pkt 7 lit. a ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227). Inwestor pismem z dnia 08 grudnia 2008 r. został poinformowany o zmianie organu.

**Stosownie do art. 48 ust. 1 Poś organ przeprowadził postępowanie w sprawie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko** uwzględniając zasadę pierwszeństwa prawa wspólnotowego oraz obowiązek pro-wspólnotowej wykładni przepisów prawa krajowego tj. Poś.

Organ prowadzący postępowanie administracyjne poddał ocenie wymienione poniżej dokumenty:

1. Wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.
2. Informacja o planowanym przedsięwzięciu.
3. Raport o oddziaływaniu na środowisko planowanego przedsięwzięcia drogowego, polegającego na budowie Trasy Świętokrzyskiej na odcinku od ul. Wybrzeże Szczecińskie do ul. Zabranieckiej, odcinek a – od ul. Wybrzeże Szczecińskie do ul. Tysiąclecia, odcinek b – od ul. Tysiąclecia do ul. Zabranieckiej. Treść przedłożonego raportu OOS wraz z aneksem, jest zgodna z art. 52 Poś oraz odpowiada wymogom określonym w prawodawstwie Unii Europejskiej.
4. Wypis i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.
5. Mapy ewidencyjne z zaznaczonym przebiegiem granic terenu, którego dotyczy wniosek oraz obejmująca obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.
6. Plan sytuacyjny- koncepcja programowo – przestrzenna.

Powyższe dokumenty były podstawą do oceny wpływu planowanego przedsięwzięcia na środowisko.

W trakcie postępowania uzyskano wymaganą prawem opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Warszawie – postanowienie z dnia 19 marca 2008 roku znak: ZNS-712/20/MŚ/08, o konieczności sporządzenia raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.

Wojewoda Mazowiecki na podstawie art. 51 ust. 2 Poś, kierując się kryteriami, o których mowa w art. 51 ust. 8 pkt 2 Poś, określonymi w § 5 rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzania raportu o oddziaływaniu na środowisko i biorąc pod uwagę wskazane wyżej postanowienie opiniujące, dnia 29 kwietnia 2008 roku wydał postanowienie, którym nałożył na Inwestora obowiązek sporządzenia raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Podstawowym celem inwestycji jest odciążenie istniejącego układu drogowego, obsługującego dzielnice Praga Północ, Praga Południe i Targówek.

Realizacja inwestycji przyczyni się do: poprawy obsługi powiązań centrum lewobrzeżnej i prawobrzeżnej Warszawy, podniesienia standardu obsługi ruchu wewnętrznego, związanego z istniejącymi i projektowanymi obiektami, takimi jak Stadion Narodowy i Dworzec Wschodni, wzbogacenia układu drogowego wschodnich dzielnic Warszawy – budowa Trasy Świętokrzyskiej dalej na wschód przez projektowany ciąg ul. Ks. Ziemowita przyczyni się do podniesienia zdolności przepustowej tras drogowych, bezpieczniejszego podróżowania pomiędzy dzielnicami miasta, poprawy warunków społeczno-ekonomicznych w obrębie dzielnic.

Zakładanym efektem inwestycji, po jej realizowaniu dla użytkowników dróg będzie: skrócenie czasu podróżowania, zmniejszenie kosztów eksploatacji pojazdów, podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu a dla zarządcy drogi zmniejszenie kosztów utrzymania dróg sąsiednich co w rezultacie przyniesie spadek liczby wypadków, ograniczenie ilości zanieczyszczeń emitowanych do powietrza. Projektowana trasa będzie obciążona największymi natężeniami ruchu w godzinie szczytu porannego około 2030 roku, kiedy to wykształci się centrum na Porcie Praskim oraz wypełni nowymi obiektami obszar Stadionu Narodowego, ciągu ul. Zamojskiego-Jagiellońska i ciągu ul. Kijowskiej. Realizowana inwestycja drogowa stanowi kolejny etap szerszego przedsięwzięcia, planowanego do realizacji na terenie Miasta Stołecznego Warszawy i bezpośrednio powiązana jest z innymi inwestycjami planowanymi do realizacji w najbliższej okolicy takich jak: budowa Stadionu Narodowego, budowa ul. Nowo-Zabranieckiej, budowa Al. Tysiąclecia.

W celu zminimalizowania wpływu przedsięwzięcia na środowisko w sentencji decyzji określono:

1. warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich (pkt II sentencji decyzji);
2. wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym (pkt III sentencji decyzji);
3. wymagania dodatkowe (pkt IV sentencji decyzji);

Ad 1), 2

Inwestycja polegać będzie na budowie Trasy Świętokrzyskiej w Warszawie. Trasa na projektowanym odcinku będzie ulicą zbiorczą położoną centralnie w obszarze miasta o kierunku wschód-zachód i wiążącą centrum lewobrzeżne Warszawy z centralną Pragą. Na projektowanym odcinku stanowiącym przedłużenie trasy mostowej znajdują się obiekty m. in. zabudowy mieszkaniowej oraz usługowej.

Zgodnie z przedstawionym raportem oddziaływania inwestycji na środowisko szerokość pasa drogowego w liniach rozgraniczających wyniesie 35-60m ( z wyjątkiem placu przed Dworcem Wschodnim). Na odcinku od Wybrzeża Szczecińskiego do ul. Targowej w przekroju ulicy przewiduje się budowę dwóch jezdni jednokierunkowych dwupasowych z poszerzeniami na wlotach skrzyżowań dla przeprowadzenia lewo i prawoskrętów. Na tym odcinku przewiduje się pasy zieleni, dwustronne ciągi piesze oraz jednostronną ścieżkę rowerową. Na odcinku od ul. Targowej do ul. Tysiąclecia przewiduje się nawiązanie do stanu istniejącego ul. Kijowskiej, tzn. będą tu dwie jezdnie jednokierunkowe po 2 pasy ruchu z torowiskiem tramwajowym w pasie środkowym, pasy zieleni, dwustronne ciągi piesze i ścieżki rowerowe. Na odcinku od ul. Tysiąclecia do ul. Zabranieckiej proponuje się przedłużenie przekroju poprzecznego ulicy z poprzedniego odcinka z rezerwą pasa środkowego dla rozbudowy trasy tramwajowej. Na całym odcinku Trasy Świętokrzyskiej przewiduje się komunikację transportu publicznego. Projektowana szerokość pasa ruchu wyniesie 3,25-3,50m. Minimalna szerokość chodników 2,00m, ścieżki rowerowej 2,50m.

Według przedstawionego raportu trasa przebiegać będzie:

- na odcinku od Wybrzeża Szczecińskiego do ul. Zamoyskiego (Nowo-Jagiellońskiej) po trasie ul. Sokola, obecnie ul. Sokola posiada jedną jezdnię dwukierunkową dwupasmową, w okolicy znajdują się obiekty usługowe i magazynowe,
- na odcinku od ul. Zamoyskiego do włączenia w ul. Kijowską na wysokości ul. Brzeskiej nowym korytarzem drogowym, w okolicy znajdują się obiekty usługowe,
- na odcinku od ul. Brzeskiej do ul. Tysiąclecia po trasie ul. Kijowskiej, w okolicy przeważa zwarta zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna,
- na odcinku od ul. Tysiąclecia do ul. Zabranieckiej nowym korytarzem drogowym przez tereny częściowo zabudowane m. in. stare młyny warszawskie - w złym stanie technicznym, tereny PKP, ogródki działkowe, następnie poprzez tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej.

Nawierzchnia jezdni wykonana zostanie z betonu asfaltowego o zwiększonej odporności na odkształcenia. Ścieżki rowerowe wykonane zostaną z asfaltu lanego a chodniki wykonane zostaną z kostki betonowej. Zgodnie z przedstawioną prognozą natężenie ruchu po projektowanej trasie wyniesie w godzinach szczytów ok. 2500 pojazdów/godzinę.

Budowa Trasy Świętokrzyskiej rozpoczyna się na skrzyżowaniu z ul. Wybrzeże Szczecińskie, granicząc bezpośrednio w strzefie przykorytarzowej z obszarem NATURA 2000 Dolina Środkowej Wisły PLB140004. W rejonie ul. Sokolej, po stronie wschodniej Wybrzeża Szczecińskiego, obejmować będzie niewielki fragment Portu Praskiego, należącego do Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, powołanego Rozporządzeniem Wojewody Mazowieckiego w 1997 roku.

Analizowano dwa warianty przedsięwzięcia: wariant zerowy polegający na całkowitej rezygnacji z przedsięwzięcia oraz wariant inwestycyjny zakładający budowę rozpatrywanej drogi. W przypadku odstąpienia od realizacji inwestycji, stan środowiska i sytuacja komunikacyjna nie ulegną zmianie. Ruch będzie się odbywał istniejącym układem drogowym. Natężenie ruchu wzrastać będzie corocznie, niezależnie od istniejącej przepustowości dróg. Ruch odbywać się będzie obecnie już przeciążonymi ulicami: Wybrzeże Szczecińskie, Al. Solidarności, Targową, Radzymińską, Jagiellońską, Okrzei czy Kłopotowskiego. Część kierowców wybierać będzie możliwość przejazdu jeszcze odleglejszymi ulicami, w celu uniknięcia korków komunikacyjnych, emitując przy tym więcej zanieczyszczeń do atmosfery. Nie istnieje koncepcja alternatywnego rozwiązania komunikacyjnego, umożliwiającego skierowanie planowanego ruchu z projektowanej trasy innymi drogami. Rezygnacja z realizacji przedsięwzięcia doprowadzi wkrótce do znacznego pogorszenia i tak już złego stanu sąsiadujących dróg. Czas przejazdu pojazdów ulegnie wydłużeniu, co wpłynie niekorzystnie na emisję zanieczyszczeń do powietrza i ich deponowanie w środowisku. Pogorszeniu ulegnie również klimat akustyczny wokół sąsiednich dróg.

Stosunki wodne na terenach przyległych nie ulegną zmianie. Zachowany zostanie obecny układ krążenia wód podziemnych i powierzchniowych oraz nie ulegnie zasadniczej zmianie, wzajemne oddziaływanie środowisk: lądowego i wodnego. Wpływ na obszar Natura 2000 będzie się corocznie negatywnie zwiększał, gdyż wzrastające stale natężenie ruchu na ul. Wybrzeże Szczecińskie, powodować będzie wzrost emisji hałasu i zanieczyszczeń na odcinku graniczącym z obszarem Natura 2000. Obecnie pojazdy jadące Mostem Świętokrzyskim od strony Śródmieścia, w przeważającej części wjeżdżają w ul. Wybrzeże Szczecińskie, w wyniku braku alternatywnego przejazdu w stronę Pragi.

Jako korzystniejszy do realizacji wybrano wariant inwestycyjny.

Opracowanie projektu budowlanego – wykonawczego Trasy Świętokrzyskiej poprzedziło opracowanie koncepcji programowo- przestrzennej, w której ustalono podstawowe parametry techniczne, przekrój ulicy oraz przebieg korytarza drogowego. Ostatecznego wyboru przebiegu trasy dokonano na posiedzeniu Komisji Ocen Przedsięwzięć Inwestycyjnych przy Zarządzie Dróg Miejskich w Warszawie w dniu 10.04.2008 roku. W wybranym wariantcie, będącego podstawą do opracowania projektu budowlanego uwzględniono zawężenie pasa drogowego do dwu jezdni po dwa pasy ruchu z rezerwą pasa środkowego na potrzeby prowadzenia tramwaju do Ząbek, obniżenie parametrów technicznych dla łuków pionowych i poziomych do dopuszczalnych wartości minimalnych oraz maksymalne zbliżenie przebiegu osi Trasy do terenów PKP w miejscu przejścia przez tory kolejowe (na styku granicy dzielnic Praga Północ i Targówek). Takie rozwiązanie pozwoliło na uniknięcie kolizji z terenem centrum sportowo – rekreacyjnym przy ul. Kawęczyńskiej oraz pozostawienie kilku budynków Młynów Michła. Linie rozgraniczające ciągu Trasa Świętokrzyska-Ziemowita na terenie Dzielnicy Targówek są ustalone miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. W związku z planowanym przebiegiem części Trasy Świętokrzyskiej przez teren Parku na Szmulowiznie, Inwestor opracuje szczegółowe zasady odtworzenia siedlisk przyrodniczych, w szczególności zieleni miejskiej, oraz części parku na Szmulowiznie, którego powierzchnia wskutek realizacji przedsięwzięcia ulegnie zmniejszeniu.

W wariantcie inwestycyjnym rozpatrywanym w integralnym związku z perspektywą rozwoju dzielnic Praga Północ i Targówek i biorąc pod uwagę istniejące i prognozowane natężenie ruchu na drogach sąsiadujących z projektowaną Trasą Świętokrzyską (ul. Wybrzeże Szczecińskie, Al. Solidarności, Targową, Radzymańska, Jagiellońska, Okrzei czy Kłopotowskiego), zrealizowanie inwestycji może okazać się korzystne dla otaczających te drogi zabudowań wielorodzinnych oraz obszarów chronionych. Przeprowadzenie inwestycji ograniczy kumulowanie się zanieczyszczeń powietrza we wszystkich elementach środowiska naturalnego. Kierowcy dotychczas korzystający z istniejących przeciążonych ulic, przemieszczający się pomiędzy dzielnicami Śródmieście, Praga Północ i Targówek, dzięki zrealizowaniu inwestycji, znacznie skrócą swój czas przejazdu, ze względu na skrócenie odległości i korzystną organizację ruchu. Wody opadowe zostaną ujęte w system kanalizacji, odprowadzający ścieki opadowe po oczyszczeniu do kanalizacji ogólnospławnej oraz Kanału Portu Praskiego i Wisły, nie pogarszając ich stanu czystości. Inwestycja nie spowoduje pogorszenia stosunków wodnych w rejonie inwestycji. Zrealizowanie inwestycji poprawi klimat akustyczny w okolicy dróg, z których zostanie przejęta duża część ruchu, pogorszy natomiast klimat akustyczny w okolicy projektowanej trasy. Przy budynkach znajdujących się w bezpośrednim oddziaływaniu akustycznym planowanej inwestycji, zainstalowane zostaną ekrany dźwiękochłonne i ewentualnie dźwiękochłonna stolarka okienna. Wprowadzenie nowoczesnego układu ruchu na skrzyżowaniach wpłynie korzystnie na bezpieczeństwo korzystających z drogi.

Negatywny wpływ oddziaływania na środowisko obserwować będziemy na terenie obecnego Parku na Szmulowiznie. W wyniku zrealizowania inwestycji zmniejszony zostanie obszar tego Parku oraz wyciętych zostanie wiele drzew. Po zrealizowaniu inwestycji możliwy jest scenariusz przejęcia przez Trasę Świętokrzyską części ruchu z obecnej ul. Wybrzeże Szczecińskie, wpływając korzystnie na klimat akustyczny obszaru Natura 2000, przylegającego do ul. Wybrzeże Szczecińskie. Port Praski, należący do Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, zrealizowanie inwestycji odczuje w większym stopniu niż sąsiadujący z nim obszar należący do systemu Natura 2000. Ulica Sokola zostanie poszerzona praktycznie na całej długości – kosztem obszaru Portu Praskiego. W wyniku poszerzenia ul. Wybrzeże Szczecińskie w kierunku północnym zostanie dosypana skarpa i poszerzona jezdnia wraz z chodnikiem. Po zrealizowaniu inwestycji, analogicznie jak w przypadku obszaru Natura 2000, poprawie może ulec klimat akustyczny wzdłuż ul. Wybrzeże Szczecińskie, pogorszy się natomiast wzdłuż ul. Sokolej. Do rozbiórki przeznaczony jest jeden obiekt wpisany do ewidencji zabytków (w złym stanie technicznym.). Inne obiekty przeznaczone do rozbiórki nie przedstawiają wartości historycznej, są to przeważnie obiekty usługowe i handlowe.

W okresie realizacji przedsięwzięcia można spodziewać się uciążliwości w zakresie wpływu na powietrze związanych z emisją substancji zanieczyszczających z procesu spalania paliw w silnikach spalinowych samochodów i innych pojazdów wykorzystywanych przy pracach budowlanych (np. koparek, ładowarek, spycharek). Ponadto, podczas prac ziemnych (wykopy, nasypy) może wystąpić zjawisko pylenia. Zasięg jego oddziaływania ograniczy się jednak do najbliższego otoczenia. Emisja substancji zanieczyszczających w okresie realizacji przedsięwzięcia będzie miała charakter średnio terminowy, a uciążliwości z nią związane ustaną wraz z zakończeniem prac budowlanych. Przy odpowiedniej, standardowej organizacji robót budowlanych, uciążliwości te powinny być zminimalizowane i nie powinny przekroczyć poziomów dopuszczalnych, zastosowany sprzęt powinien mieć możliwie najlepsze parametry ekologiczne.

Dla prognozowanych natężeń ruchu przeprowadzono obliczenia rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń wokół drogi. Prognozy wykazują, że największy zasięg negatywnego oddziaływania na środowisko pod względem przekroczenia dopuszczalnych poziomów stężeń zanieczyszczeń powietrza będzie miała emisja tlenków azotu - do 250m od osi jezdni, w rejonie Portu Praskiego. Mogą występować przekroczenia dopuszczalnych stężeń tlenku węgla i węglowodorów aromatycznych w bezpośrednim sąsiedztwie drogi. W celu ochrony terenów graniczących z drogą zostaną zastosowane odpowiednie środki zabezpieczające środowisko. Elementami w pewnym stopniu ograniczającymi rozprzestrzenianie się zanieczyszczeń na tereny przyległe, gdzie zlokalizowana jest zabudowa mieszkaniowa, są ekrany akustyczne. Jednakże nie zahamują one w pełni zanieczyszczeń, dlatego w celu dodatkowej ochrony przed rozprzestrzenianiem się zanieczyszczeń powietrza zostanie zaprojektowana zielen izolacyjna.

W okresie realizacji przedsięwzięcia podczas wykonywania prac budowlanych, na obszarach sąsiadujących z terenem budowy, może lokalnie wystąpić pogorszenie się klimatu akustycznego i mogą nastąpić okresowe przekroczenia dopuszczalnego poziomu dźwięku. Ponieważ będą one miały charakter krótkotrwały i będzie je charakteryzowała duża dynamika zmian, nie ma potrzeby stosowania tymczasowych urządzeń ochrony przed hałasem. Należy jednak tak zoptymalizować czas pracy, aby

ograniczyć liczbę przejazdów ciężkich samochodów i maszyn. Prace budowlane w sąsiedztwie zabudowy mieszkalnej będą prowadzone tylko w porze dnia (od godziny 6:00 do 22:00). Teren zaplecza budowy i parku maszyn należy lokalizować w miarę możliwości w jak największej odległości od terenów z zabudową mieszkaniową. Ponadto lokalizacja baz budowy jak również miejsca składowania, przetwarzania i gospodarczego wykorzystywania odpadów budowlanych, w tym ziemi z wykopów i gruzu budowlanego, które będą powstawały w trakcie realizacji przedsięwzięcia powinny być zlokalizowane poza terenami objętymi obszarowymi formami ochrony przyrody, wymienionymi w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody. Składowanie i przetwarzanie odpadów będzie mogło się odbywać jedynie w miejscach do tego przeznaczonych, w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego lub określonych w stosownej decyzji o warunkach zabudowy.

Na etapie użytkowania przedsięwzięcia wewnątrz prognozowanej strefy ponadnormatywnego oddziaływania hałasu drogowego, będą znajdować się budynki mieszkalne, które powinny podlegać ochronie akustycznej. W celu zabezpieczenia przed ponadnormatywnym hałasem zaproponowano rozwiązania mające na celu poprawę (prognozowanego) klimatu akustycznego w sąsiedztwie projektowanej drogi. W okolicach portu Praskiego i Mostu Świętokrzyskiego ekrany akustyczne winny być nieprzeźroczyste, z wyjątkiem ich planowanej lokalizacji w sąsiedztwie skrzyżowań i rozjazdów, gdzie musi być zapewniona pełna widoczność. Tym samym dopuszcza się stosowanie ekranów przeźroczystych o kolorowym tle, z naklejonymi sylwetkami ptaków drapieżnych lub innych ciemnych figur. Wszystkie ekrany akustyczne zaprojektowane zostały w celu zredukowania lub wyeliminowania zasięgu i uciążliwości hałasu. Skuteczność ich zweryfikowana zostanie na etapie analizy porealizacyjnej. Wykonane prognozy hałasu, przy uwzględnieniu zaproponowanych zabezpieczeń, wykazały, że wzdłuż projektowanej ulicy nie wszystkie budynki sąsiadujące z tą ulicą będą dostatecznie chronione przed hałasem. Dla budynków niedostatecznie chronionych przed hałasem proponuje się zastosowanie rozwiązań technicznych i technologicznych zabezpieczających przed oddziaływaniem ponadnormatywnego hałasu w postaci wymiany okien na dźwiękoszczelne w pomieszczeniach mieszkalnych od strony źródła hałasu drogowego oraz zapewnić zgodną z przepisami wymianę powietrza.

Po zakończeniu projektowanych drogowych robót ziemnych i kanalizacyjno-odwodnieniowych nie nastąpią trwałe zmiany w stosunkach gruntowo-wodnych. Projektowana Trasa Świętokrzyska będzie odwadniana kanalizacją deszczową. W celu zabezpieczenia przed negatywnym oddziaływaniem inwestycji na wody powierzchniowe zastosowany będzie systemu zbierania wód opadowych i roztopowych poprzez wpusty uliczne, transport przewodami rurowymi do urządzeń podczyszczających i retencyjnych, odprowadzenie do uzgodnionych z Miejskim Przedsiębiorstwem Wodociągów i Kanalizacji w m. st. Warszawa (MPWiK) punktów odbioru wód opadowych. Na odcinku od ul. Wybrzeże Szczecińskie do ul. Zamoyskiego, po uzyskaniu pozwolenia wodno-prawnego, odprowadzanie wód opadowych możliwe będzie do wód Wisły i Kanałów Portu Praskiego. Na odcinku od ul. Zamoyskiego do ul. Zabranieckiej, zgodnie z wstępnym uzgodnieniem z MPWiK, możliwe będzie odprowadzanie wód opadowych do kanalizacji ogólnospławnej. Dno zbiorników retencyjnych i wnętrza separatorów będą okresowo oczyszczane z zatrzymanych osadów, przy czym ich usuwanie, transport i składowanie powinno być zgodne z przepisami. Ponadto wszelkie działania z zakresu gospodarki wodno-ściekowej w trakcie poszczególnych etapów realizacji przedsięwzięcia muszą być zgodne z wymogami ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. prawo wodne. Natomiast na wprowadzanie wody opadowej do wód lub do ziemi, wykonywanie związanych z tym urządzeń wodnych należy uzyskać pozwolenie wodno-prawne zgodnie z przepisami ww. ustawy prawo wodne. Oczyszczone ścieki wprowadzane do wód i gruntów muszą spełniać wymagania określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie warunków, jakie należy spełniać przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szkodliwych dla środowiska wodnego.

Realizacja inwestycji wymaga przeprowadzenia wycinki drzew kolidujących z przedsięwzięciem, która zostanie ograniczona do niezbędnego minimum, drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy, nie przeznaczone do wycinki, zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniami mechanicznymi. Wycinka drzew i krzewów może być dokonana wyłącznie poza okresem lęgowym większości prawnie chronionych ptaków czyli w okresie od 1 września do końca lutego. Roboty budowlane powodujące nadmierny hałas, na odcinku planowanej Trasy Świętokrzyskiej pomiędzy Wybrzeżem Szczecińskim a ul. Zamoyskiego czyli na terenie Portu Praskiego prowadzić wyłącznie poza okresem lęgowym ptaków czyli w okresie od 15 sierpnia do końca lutego. W celu zrekompensowania strat spowodowanych wycinką zostaną wykonane nasadzenia uzupełniające oraz pasy zieleni, które zminimalizują ubytki w szacie roślinnej i pozwolą wkomponować obiekt drogowy w otoczenie, a jednocześnie ograniczą oddziaływanie drogi na tereny sąsiednie. Drzewa i



krzewy będą dobrane gatunkowo (odporne na zanieczyszczenia, mrozoodporne, dostosowane do warunków gruntowo-wodnych oraz dostosowane do istniejącej zieleni). W projekcie założenia zieleni - straty w zieleni, w miarę możliwości ze względu na przebieg drogi w warunkach zabudowy miejskiej, należy uzupełnić poprzez wprowadzenie nowych nasadzeń, oraz nasadzeń dogęszczających drzew i krzewów, biorąc pod uwagę uwarunkowania siedliskowe, techniczne, wskazania związane z architekturą krajobrazu i ochroną zabytków, jak również wymogi bezpieczeństwa. Należy jednak wykluczyć nasadzenia drzew i krzewów z mrozoodpornymi owocami, spożywanymi przez ptaki np. jarzębu szwedzkiego głogu, tarniny, dzikiej róży, śliwy alycza, śnieguliczki, dzikiego bzu czarnego, rokitnika itp.), a także wykluczyć używanie torfu naturalnego przy odtwarzaniu siedlisk Parku na Szmulowiznie..

Prace budowlane będą prowadzone we współpracy z nadzorem przyrodniczym w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni. Z uwagi na występujące w rejonie przedsięwzięcia populacje zwierząt (plazy, drobne ssaki) które w wyniku jej realizacji utracą łączność pomiędzy sobą Inwestor zaadoptuje dwa oraz zaprojektuje i wykona 2 przejścia dla tych zwierząt w formie przepustów na odcinku od skrzyżowania z ul. Wybrzeże Szczecińskie wzdłuż ul. Sokolej wraz z systemem naprowadzającym (np. płotki betonowe, naprowadzające zwierzęta do przepustów). Stopień wykorzystania przejść dla małych zwierząt pod ulicą Sokolą zostanie oceniony na podstawie prowadzonego monitoringu przez okres 3 lat od momentu oddania trasy do eksploatacji. Po zakończeniu prac teren zostanie uporządkowany i zagospodarowany. Odpady budowlane, w tym ziemia z wykopów i gruz budowlany nie będą składowane, przetwarzane i gospodarczo wykorzystywane na terenach objętych obszarowymi formami ochrony przyrody, będą segregowane i składowane w wydzielonym miejscu oraz regularnie odbierane przez odpowiednie podmioty. Odpady niebezpieczne, jakie mogą się pojawić w ramach robót budowlanych będą segregowane i oddzielane od odpadów obojętnych i nieszkodliwych i wywożone do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się ich utylizacją. Prawidłowa organizacja systemu bieżącego gospodarowania odpadami oraz właściwa organizacja placu budowy, jej zaplecza i parku maszyn wpłynie na minimalizację bezpośredniego oddziaływania odpadów na zdrowie i życie ludzi oraz na środowisko. Zaplecze budowy zostanie wyposażone w sanitariaty, których zawartość będzie systematycznie usuwana przez uprawnione podmioty. Podczas eksploatacji drogi powstaną typowe odpady stałe i ciekłe wynikające z użytkowania tej drogi. Odpady będą usuwane przez przeznaczone do tego celu jednostki.

W otoczeniu Trasy Świętokrzyskiej nie występują zinwentaryzowane stanowiska archeologiczne. W trakcie prac drogowych mogą jednak zostać ujawnione zabytki archeologiczne, dlatego też zaleca się, aby na etapie budowy wszelkie prace ziemne prowadzić tak, żeby w razie odkrycia zabytków archeologii przeprowadzić ratunkowe prace wykopaliskowe.

W związku z przebiegiem planowanej Trasy Świętokrzyskiej i występującymi tam obiektami zabytkowej architektury zostanie wyburzony obiekt wpisany do ewidencji Stołecznego Konserwatora Zabytków, zlokalizowany przy ul. Objazdowej 2 – magazyn (budynek w stanie bardzo złym – pozostały praktycznie same ściany). Będą prowadzone prace bezpośrednio przy budynkach wpisanych do ewidencji i rejestru zabytków, w tym w odległości kilkuset metrów od terenu Zajezdni Tramwajowej przy ul. Kawęczyńskiej jednak ze względu na zakres robót i odległość od inwestycji nie ma niebezpieczeństwa narażenia tych obiektów na uszkodzenia.

Ad.3)

Inwestor opracuje szczegółowe zasady odtworzenia siedlisk przyrodniczych, w szczególności zieleni miejskiej, oraz części parku na Szmulowiznie, którego powierzchnia wskutek realizacji przedsięwzięcia ulegnie zmniejszeniu w porozumieniu z władzami Dzielnicy Praga Północ i na koszt Inwestora. Udatności odtworzenia siedlisk przyrodniczych zostanie stwierdzona w oparciu o prowadzony przez okres 5 lat od momentu oddania trasy do eksploatacji monitoring.

Na Inwestora nałożono obowiązek wykonania monitoringu przez okres 3 lat od momentu oddania trasy do eksploatacji w ramach którego Inwestor uzyska informacje na temat wykorzystania przejść dla zwierząt oraz monitoringu udatności odtworzenia siedlisk przyrodniczych wymienionych w ust. IV.1 przez okres 5 lat od momentu oddania trasy do eksploatacji, którego pierwszy wynik przedstawi w analizie.

Na Inwestora nałożono obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie hałasu i ochrony powietrza, w której dokona się porównania ustaleń zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w szczególności ustaleń dotyczących przewidywanego charakteru i zakresu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz planowanych działań zapobiegawczych z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na

środowisko i działaniami podjętymi dla jego ograniczenia. W odniesieniu do oddziaływania przedsięwzięcia na powietrze należy wykonać serię pomiarową stężeń dwutlenku azotu w powietrzu, co umożliwi stwierdzenie dotrzymania wartości dopuszczalnych stężeń dwutlenku azotu w powietrzu uśrednionych dla okresu 1 godziny i dla okresów roku kalendarzowego. Analiza będzie wykonana po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawiona w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W przypadku stwierdzenia przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu oraz dopuszczalnych wartości stężeń zanieczyszczeń zostaną podjęte odpowiednie środki ochrony. (np. wymiana stolarki okiennej). W sytuacji, w której standardy w środowisku nie będą mogły być dotrzymane, będą podjęte działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

**Stosownie do art. 48 ust. 2 pkt. 1a Poś organ prowadzący postępowanie dokonał wymaganych przepisami prawa uzgodnień.** Uzgodnił warunki realizacji przedsięwzięcia z Państwowym Powiatowym Inspektorem Sanitarnym w Warszawie - postanowienie z dnia 13 lutego 2009 r., znak: ZNS.713-170/MŚ/08. Warunki zawarte w uzgodnieniach znalazły się w sentencji niniejszej decyzji.

**Zgodnie z art. 10 § 1 Kpa organ** zapewnił stronom czynny udział w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji umożliwił im wypowiedzenie się, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Stosownie do art. 49 Kpa oraz art. 46a ust. 5 Poś strony były zawiadomione o decyzjach i innych czynnościach organu prowadzącego postępowanie przez obwieszczenia – zawiadomienia (zawiadomienie o wszczęciu postępowania, zawiadomienie o nałożeniu raportu, zawiadomienie o wystąpieniu o uzgodnienia, zawiadomienie o umieszczeniu w publicznie dostępnym wykazie danych o wniosku, Zawiadomienie o wydanym uzgodnieniu, zawiadomienie o zakończeniu postępowania). Zawiadomienia umieszczane były na tablicy ogłoszeń Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego, siedzibie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, w Urzędzie Miasta Stołecznego Warszawy, Urzędzie m.st. Warszawy Dzielnicy Praga Południe, Urzędzie m.st. Warszawy Dzielnicy Praga Północ, Urzędzie m.st. Warszawy Dzielnicy Targówek oraz na stronie internetowej organu prowadzącego postępowanie. W zawiadomieniach wskazywano, gdzie strony mogą się zapoznać z wnioskiem i dokumentacją oraz gdzie mogą kierować uwagi i wnioski dotyczące sprawy.

**W związku z art. 53 Poś organ zapewnił możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu, w ramach, którego sporządzony był raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.** Na podstawie art. 32 ust. 1 powyżej przywołanej ustawy, organ prowadzący postępowanie OOŚ podał do publicznej wiadomości informację o zamieszczeniu w „Publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informację o środowisku i jego ochronie” danych o wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia i raporcie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Jednocześnie poinformował „zainteresowane społeczeństwo” o: organie właściwym w sprawie, prowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia, organach właściwych do wydania uzgodnień, możliwości zapoznania się z dokumentacją w sprawie, terminie i miejscu wyłożenia dokumentów, możliwości składania uwag i wniosków, organie właściwym do ich rozpatrzenia, o sposobie podania do publicznej wiadomości (w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, na stronie internetowej organu prowadzącego postępowanie, siedzibie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, w Urzędzie Miasta Stołecznego Warszawy, Urzędzie m.st. Warszawy Dzielnicy Praga Południe, Urzędzie m.st. Warszawy Dzielnicy Praga Północ, Urzędzie m.st. Warszawy Dzielnicy Targówek).

W obwieszczonym przez organ terminie na składanie uwag i wniosków tj.: od 03.02.2009 r. do 23.02.2009 r. uwagi i wnioski złożyli:

1. Praskie Stowarzyszenie Mieszkańców „Michałów” – pismo z dnia 20.02.2009r.
2. Przewodnicząca Rady Dzielnicy Praga Północ m.st. Warszawy z dnia 19.02.2009 r.
3. Zarząd Wspólnoty Mieszkaniowej przy ul. Siedleckiej 56 w Warszawie – pismo z dnia 19.02.2009r.
4. Stowarzyszenie „Zielone Mazowsze”, ul. Nowogrodzka 46 lok.6, 00-695 Warszawa – pismo z dnia 23.02.2009 r.
5. Andrzej Siborenko pismo z dnia 18.02.2009 r.
6. Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji ul. Mroczna 5/23, 01-456 Warszawa – pismo z dnia 20.02.2009r.
7. Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków, ul. Odrowąża 24, 05-270 Marki pismo z dnia 23.02.2009 r.

**Sposób rozpatrzenia uwag i wniosków złożonych przez „społeczeństwo w terminie „21 dni”:**

**Praskie Stowarzyszenie Mieszkańców „Michałów” pismem z dnia 20.02.2009r. zgłosiło następujące uwagi i wnioski**

Ad. II. Wnioski – Ad. I a-m		
1.	Wniosek o nie wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. inwestycji dla odcinka b do czasu opracowania najbardziej korzystnego dla środowiska przebiegu Trasy Świętokrzyskiej	Wniosek nie został uwzględniony, ponieważ takie analizy były prowadzone i ostatecznie przebieg Trasy uwzględniający maksymalne zbliżenie do torów kolejowych i minimalne parametry techniczne dla ul. kl. Z tramwajem, został zatwierdzony na Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych przy ZDM w dniu 10.04.2008r. jako obowiązujący do projektu budowlanego.
II. Wnioski – Ad. II		
2.	1) Ograniczenie szerokości trasy do dwu pasów ruchu w każdą stronę na całym odcinku b.	Wniosek został uwzględniony w opracowaniu wybranym do realizacji tj. w projekcie budowlanym.
3.	2) Zwężenie Trasy na odcinku od wys. ul. Objazdowej do przecięcia torów kolejowych do dwu pasów ruchu o szer. 2,75m.	Wniosek nie został uwzględniony w związku z przepisami § 15 i § 16 zawartymi w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. dotyczącymi parametrów technicznych pasów ruchu dla trasy z dużym natężeniem ruchu pojazdów autobusowych.
4.	3) Zagłębienie trasy w półtunelu lub tunelu na wys. terenu zielonego przy ul. Kawęczyńskiej lub oddzielenie od terenu zielonego wałem ziemnym.	Wniosek został uwzględniony w opracowaniu wybranym do realizacji tj. w projekcie budowlanym.
5.	4) Zaprojektowanie po południowej stronie Trasy na odcinku od ul. Objazdowej do ul. Kawęczyńskiej wyłącznie ciągu pieszo-rowerowego o szer. 2,5m bez odrębnej ścieżki rowerowej.	Wniosek nie został uwzględniony ze względu na niezgodność z przepisami § 47 zawartymi w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. dotyczącymi parametrów technicznych dla ścieżki dwukierunkowej jaką projektuje się na tej trasie.
6.	5) Poprowadzenie ścieżki rowerowej na odcinku b wyłącznie po północnej stronie trasy.	Wniosek nie został uwzględniony. Przekrój Trasy został potwierdzony opiniami komunikacyjnymi Biura Drogownictwa i Komunikacji Urzędu m.st. Warszawy nr 797/08 i ZDM nr 1493/08. Na całej trasie występują dwustronne ciągi piesze i rowerowe na odc. b.
7.	6) Poprowadzenie ścieżki rowerowej na odc. od wys. ul. Objazdowej do przecięcia torów kolejowych poza liniami rozgraniczającymi Trasę przez tereny zielone i włączenie jej w linie rozgraniczające Trasę na wys. ul. Kawęczyńskiej.	Wniosek został uwzględniony w wariantcie wybranym do realizacji, ponieważ tylko jezdnia i środkowy pas pod trasę tramwajową prowadzone są wykopem, natomiast ciągi piesze i rowerowe w poziomie istniejącego terenu.
8.	7) Poprowadzenie linii tramwajowej na odc. od Al. Tysiąclecia do ul. Nowozabranieckiej po północnej stronie (wariant A) lub poprowadzenie linii tramwajowej od tunelu pod torami kolejowymi linii gdańskiej ul. Kawęczyńską (wariant B.)	Wniosek nie został uwzględniony, ponieważ symetryczny układ prowadzenia linii tramwajowej to jest w pasie środkowym ciągu Trasy Świętokrzyskiej dalej na Targówku ul. Ziemowita, przyjęto jako korzystniejszy z punktu widzenia bezpieczeństwa i organizacjami ruchu na skrzyżowaniu zgodnie z ustaleniami ze spotkania w Urzędzie m.st. Warszawy w dniu 31 marca 2008 r. w sprawie projektu koncepcyjnego Trasy Świętokrzyskiej.
9.	8) Max. zwężenie pasa tramwajowego do 8m na odc. od ul.	Wniosku został uwzględniony w wariantcie wybranym do realizacji.

	Objazdowej przecięcia do torów kolejowych	
10.	9) Zaprojektowanie przystanku tramwajowego na wys. ul. Objazdowej.	Wniosku nie uwzględniono z przyczyn formalnych. Postępowanie nie obejmuje projektu budowlanego trasy tramwajowej, a jedynie pas rezerwy terenu w ramach projektu drogowego.
11.	10) Odstąpienie od budowy łącznika pomiędzy Trasą Świętokrzyską, a ul. Podlaską i ul. Otwocką.	Wniosku nie uwzględniono z przyczyn formalnych. Z informacji przedstawionej przez Inwestora wynika, że w opinii Biura Drogownictwa i Komunikacji nr 797/08 należy w tym miejscu zarezerwować możliwość budowy skrzyżowania.
12.	11) Odstąpienie od budowy łącznika pomiędzy Trasą Świętokrzyską a ul. Boruty.	Wniosku nie uwzględniono, gdyż jego przyjęcie zależy od uzgodnienia z PKP. W projekcie przewiduje się włączenie ul. Boruty jako drogę wew. PKP, a nie jako drogę publiczną.
13.	12) o wykonanie kompensaty przyrodniczej w zakresie ochrony środowiska naturalnego i krajobrazu kulturowego: a) zabezpieczenie przed negatywnym oddziaływaniem i rewitalizację pozostałych po wykonaniu inwestycji zabytkowych zabudowań i terenu Młyna Michła b) kompensatę przyrodniczą w postaci rewitalizacji pozostałej po realizacji inwestycji części terenu zielonego przy ul. Kawęczyńskiej c) kompensację przyrodniczą w postaci powiększenia i rewitalizacji terenu publicznej zieleni położonego pomiędzy ul. Otwocką i Kawęczyńską	a)Wniosku nie uwzględniono. Rewitalizacja pozostałych (po wykonaniu inwestycji) zabytkowych zabudowań i terenu Młyna Michła leży w gestii ich właściciela.  b), c)Wniosek został uwzględniony w ust. IV pkt 1 niniejszej decyzji.
14.	Wykonanie i przedłożenie przez inwestora analizy porealizacyjnej	Wniosek uwzględniono w ustępie IV pkt 3 sentencji decyzji.
<b>Ad. I. Uwagi</b>		
15.	Ad. 1. Według planowanego przebiegu inwestycja Trasa Świętokrzyska na wysokości ul. Objazdowej skręca na północ poprzez tereny zabudowań zabytkowego Młyna Michła oraz teren parkowy przy ul. Kawęczyńskiej przed torami linii gdańskiej co spowoduje nieodwracalne straty w środowisku naturalnym i krajobrazie kulturowym.	Uwagi te uwzględniono w raporcie OOS oraz w niniejszej decyzji, gdzie wprowadzono warunki minimalizujące oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko, w tym nakazujące uzupełnienie strat w zieleni poprzez wprowadzenie nowych nasadzeń oraz nasadzeń dogęszczających drzew i krzewów, biorąc pod uwagę uwarunkowania siedliskowe, techniczne, wskazania związane z architekturą krajobrazu i ochroną zabytków, jak również wymogi bezpieczeństwa.
16.	Ad.2 Raport nie zawiera analizy wariantu alternatywnego.	Uwagi te uwzględniono w raporcie OOS, oraz w uzasadnieniu decyzji i w pkt 30 niniejszej tabeli.
17.	Ad. 3 Przedłożony projekt przebiegu Trasy na tym odcinku jest niezgodny z obowiązującym Studium Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Stołecznego Warszawy.	Uwaga nie ma znaczenia dla realizacji przedsięwzięcia i ustalenia dla niej środowiskowych uwarunkowań gdyż PoS nie uzależnia wydania decyzji środowiskowej od zgodności przebiegu przedsięwzięcia ze Studium Zagospodarowania Przestrzennego.
18.	Ad. 4 Przedłożony projekt w zakresie przebiegu linii tramwajowej jest niespójny z równoległe prowadzonym projektem linii tramwajowej do	Postępowanie w sprawie trasy tramwajowej do Ząbek jest przedmiotem odrębnie prowadzonego postępowania.

	Ząbek.	
19.	Ad. 5 Przedłożony projekt przebiegu Trasy na tym odcinku jest nieakceptowany społecznie.	Realizacja każdej inwestycji drogowej przyczynia się do powstawania konfliktów pomiędzy inwestorem planowanego przedsięwzięcia, a mieszkańcami. Dotyczy to szczególnie lokalizacji nowych przedsięwzięć, do których zaliczana jest planowana inwestycja. Zawarty w Raporcie projekt przebiegu trasy jest racjonalnym kompromisem pomiędzy potrzebami komunikacyjnymi a koniecznością zachowania terenów zielonych oraz obiektów zabytkowych. Patrz – pkt 26 (SISKOM - popiera przebieg Trasy Świętokrzyskiej).
20.	Ad. 6 Przedłożony projekt nie przewiduje kompensat przyrodniczych.	Uwaga jest bez znaczenia, bowiem to decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach może nałożyć na Inwestora obowiązek wykonania kompensacji przyrodniczej o ile jest to uzasadnione i poparte analizą wielokryterialną zawartą w raporcie OOS. Niniejsza decyzja wprowadza szereg warunków minimalizujących które w pełni zabezpieczą środowisko przed ewentualnym jej negatywnym wpływem.
<b>Przewodnicząca Rady Dzielnicy Praga Północ przekazała wniesione pismem z dnia 19.02.2009 r. Stanowisko nr 14 Rady Dzielnicy Praga Północ z dnia 09.12.2008 r.</b>		
21.	Uznając ważność i potrzebę budowy Trasy Świętokrzyskiej, Rada Dzielnicy stoi na stanowisku, że budowa Trasy nie może naruszać drzewostanu Parku przy ul. Kawęczyńskiej oraz doprowadzać do wyburzeń budynków Młyna Michła .	Wniosek Rady Dzielnicy nie może być uwzględniony, bez zmiany korytarza drogowego określonego w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy przyjętego uchwałą nr LXXXII/2746/2006 z dnia 10.10.2006r. oraz w obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego „Targówek Przemysłowy I” Na odcinku działki Młynów Michła i Parku tereny kolejowe bezpośrednio przylegają do tych obiektów i dlatego zawężony korytarz drogowy do 34,0m przebiega przez fragmenty działki Młynów Michła i parku.
<b>Stowarzyszenie Integracji Społecznej Komunikacji pismem z dnia 20.02.2009r. wniosło o:</b>		
22.	1) uzupełnienie sieci przystanków o przystanek autobusowy przy wejściu na stację metra Stadion i na stację PKP Warszawa Stadion przy jezdni pld. w okolicy km 0+500.	Wniosku nie uwzględniono na etapie decyzji środowiskowej. Wniosek będzie uwzględniony w projekcie budowlanym zgodnie z opinią Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie – pismo z dnia 18.02.2008 r. nr ZTM/PP/2-631/3/2-08/JC.
23.	2) zmianę organizacji ruchu tramwajowego w rejonie zajezdni tramwajowej Praga: a) poprowadzenie torów tramwajowych w pasie dzielącym Al. Tysiąclecia b) budowa wjazdu do zajezdni tramwajowej Praga od strony wschodniej, ul. Kawęczyńską na wschód a następnie ul. Otwocką do Trasy Świętokrzyskiej	Wniosek nie może być uwzględniony ponieważ wykracza poza granicę przedsięwzięcia oraz zakres przebudowy układu tramwajowego.
24.	3) działania w ramach rekompensaty za utracony w wyniku realizacji fragment parku a) rewitalizację pozostałej części parku przy ul. Kawęczyńskiej	Wniosek został uwzględniony w ust. IV pkt 1 sentencji decyzji.

	<p>b) rewitalizację i zagospodarowanie obszaru zieleni przy skrzyżowaniu ul. Otwockiej i Kawęczyńskiej</p> <p>c) zaproponowanie w porozumieniu z lokalnymi organizacjami innych obszarów zieleni i utworzenie parku dla mieszkańców Michałowa i Szmulowizny.</p>	
25.	4) wykonanie ekspertyzy stanu budynku spichlerza należącego do zespołu młyna parowego Michła przy ul. Objazdowej 2 oraz zobowiązanie Inwestora do pokrycia części kosztów zabezpieczenia konstrukcji budynku lub rewitalizacji budynku	Wniosek nie został uwzględniony, uzasadnienie - pkt 13 niniejszej tabeli.
26.	5) SISKOM niniejszym popiera przebieg Trasy Świętokrzyskiej zawarty w Raporcie i uważa go za racjonalny kompromis pomiędzy potrzebami komunikacyjnymi a koniecznością zachowania terenów zielonych oraz obiektów zabytkowych.	Wniosek popierający przebieg Trasy Świętokrzyskiej.
<b>Zarząd Wspólnoty Mieszkaniowej przy ul. Siedleckiej 56 w W-wie pismem z dnia 19.02.2009r. wniósł o:</b>		
27.	O odrzucenie projektu przebiegu Trasy i o nie wydanie pozytywnej opinii dotyczącej projektu przebiegu Trasy Świętokrzyskiej na odcinku B tj. od Al. Tysiąclecia do ul. Zabranieckiej	Wniosek nie może być uwzględniony ponieważ proponowany przebieg trasy za torami kolejowymi jest niezgodny z korytarzem drogowym ustalonym dla Trasy Świętokrzyskiej w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla m.st. Warszawy z dnia 10.10.2006r. Ponadto w Raporcie Ochrony Środowiska szczegółowo przeanalizowano zastosowanie środków zapobiegawczych, aby nie przekroczyć obowiązujących norm związanych z ochroną środowiska. Jednocześnie należy zwrócić uwagę na fakt, że Trasa Świętokrzyska jest kontynuowana w dzielnicy Targówek jako przedłużenie do ul. Ziemowita, na którą to trasę istnieje miejscowy plan zagospodarowania ze ściśle określoną linią rozgraniczającą
<b>Zielone Mazowsze pismem z dnia 23.02.2009r. wnosi o:</b>		
28.	<p>1) zweryfikowanie zawartych w aktach sprawy niezgodności prognoz ruchu z Programem Ochrony Powietrza dla aglomeracji Warszawskiej p.1, oraz celu inwestycji p. 2</p> <p>2) nałożenie na inwestora obowiązku kompensacji wzrostu przepustowości poprzez zwężenie jezdni ulic, które wg raportu zostaną odciążone z ruchu przez budowaną trasę.</p> <p>3), 4) i 5) zwrócenie raportu Inwestorowi z nakazem urealnienia prognoz ruchu i usunięcia</p>	Wniosek nie został uwzględniony z uwagi na Prognozy ruchu jakie zostały opracowane przez Biuro Planowania Rozwoju Warszawy (BPRW) S.A. uwzględniające rozbudowę układu drogowego o wschodni odcinek Obwodnicy Śródmiejskiej i Al. Tysiąclecia. W oparciu o wartości podane w tej prognozie zostały wykonane obliczenia zakresu uciążliwości trasy. Prognozy te należy uznać za prawidłowe. Kwestie dotyczące ograniczenia ruchu samochodów osobowych wewnątrz obwodnicy śródmiejskiej należą do polityki komunikacyjnej urzędu miasta i są poza zakresem postępowania.

	bezzasadnych założeń oraz uzasadnienia stwierdzeń o korzystnym wpływie inwestycji na środowisko.	
29.	6) o zwrócenie raportu Inwestorowi z nakazem uzupełnienia go o sposoby minimalizacji oddziaływania na środowisko dostosowane do uwarunkowań terenowych	Wniosek nie został uwzględniony. W decyzji, wprowadzono warunki minimalizujące negatywne oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko biorąc pod uwagę ochronę terenów chronionych, uwarunkowania siedliskowe, techniczne, wskazania związane z architekturą krajobrazu i ochroną zabytków, jak również wymogi bezpieczeństwa.
30.	7) o zwrócenie raportu Inwestorowi ze względu na brak analizy wariantu zerowego	Wniosek ten uwzględniono w raporcie OOS. W dokumencie tym przeanalizowano szczegółowo oddziaływanie nowej drogi na okoliczne siedliska ludzkie i zaproponowano odpowiednie środki łagodzące. Analizie poddano dwa warianty przedsięwzięcia: wariant „0” i wariant inwestycyjny. Wariantowanie rozpatrywano w kontekście rozwiązań komunikacyjnych m. st. Warszawy. Jednocześnie dokonano analizy oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze. Uwzględniono również wpływ planowanej trasy na obszar Specjalnej Ochrony Ptaków “Dolina Środkowej Wisły” (PLB 140004) oraz Port Praski należący do Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu. Ponadto zostało wzięte pod uwagę oddziaływanie przedsięwzięcia na zwierzęta, na zmiany w krajobrazie i szacie roślinnej, zanieczyszczenie powietrza, wód, gleb, klimat akustyczny. Analiza objęła również kwestię powstawania odpadów, uciążliwość robót drogowych. Porównanie wykazało, że wariantem najkorzystniejszym dla środowiska i zdrowia ludzi jest wariant inwestycyjny ze względu na wprowadzenie nowoczesnego układu ruchu na skrzyżowaniach (wpływie korzystnie na bezpieczeństwo korzystających z drogi), ograniczy kumulowanie się zanieczyszczeń powietrza, wprowadzi środki ochrony środowiska.
31.	8) i 9) o zwrócenie raportu Inwestorowi z nakazem przeanalizowania wariantów o węższej jezdni, nie ingerujących w Park na Szmulowiźnie, korzystniejsze dla ekologicznych środków transportu.	Wniosku nie uwzględniono. Przebieg trasy oraz rozwiązania - projektowe zostały uzgodnione i przyjęte na posiedzeniu KOPI.
32.	10) Warunki dla ruchu rowerowego: a) o bezkolizyjny przejazd dla rowerów pod Mostem Świętokrzyskim wzdłuż Wybrzeża Szczecińskiego b) o przebudowę istniejących wjazdów drogi rowerowej na Most Świętokrzyski c) o zachowanie ciągłości trasy rowerowej po wschodniej stronie ul. Sokolej. d) Przewidzenie pasów rowerowych po obu stronach jezdni lub	Wnioski zostały uwzględnione - w rozwiązaniu podanym do opinii komunikacyjnej nr 797/08 Biura Drogownictwa i Komunikacji w konsultacji z „Zielonym Mazowszem”.

	wydzielonej drogi rowerowej po pld. stronie jezdni ul. Zamojskiego e) Połączenie krótkim odcinkiem drogi rowerowej ślepego zakończenia ul. Kawęczyńskiej z drogą rowerową wzdłuż Trasy świętokrzyskiej	
33.	11) O wpisanie do decyzji środowiskowej minimalizacji odległości dojść pieszych do przystanków komunikacji zbiorowej.	Wniosku nie uwzględniono. Węzły przesiadkowe; tramwaj, autobus, metro, PKP zostały narzucone uwarunkowaniami terenowymi, oraz innymi planowanymi przedsięwzięciami komunikacyjnymi. Szczegółowe rozmieszczenie przystanków podlega uzgodnieniu z Zarządem Transportu Miejskiego i w tym zakresie uwagi ZTM będą wprowadzone do projektu budowlanego.
34.	12) o ograniczenie liczby przecięć torowiska tramwajowego z jezdnią	Wniosku nie uwzględniono, ponieważ lokalizacja trasy tramwajowej wraz z pętlą przy Dworcu Wschodnim i rozbudową węzła przy ul. Targowej została zatwierdzona w projekcie koncepcyjnym, jako rozwiązanie najlepsze z punktu widzenia transportu publicznego.
35.	13) o rozważenie wariantu przebudowy trasy z zagłębieniem jezdni w płytkim tunelu na odcinku ok. 100 m przed Dworcem wschodnim z pozostawieniem trasy i pętli tramwajowej na powierzchni.	Wniosku nie uwzględniono, ze względu na kolizję tunelu z projektowaną stacją metra na placu przed Dworcem Wschodnim, oraz ograniczoną szerokością linii rozgraniczających.
36.	14) o zwrócenie raportu Inwestorowi z nakazem dostosowania do wymogów art. 74 Poś .	Wniosek uwzględniono w ust. II pkt 3, ust. III pkt 7 sentencji decyzji.
37.	15) o zwrócenie raportu Inwestorowi z nakazem rozważenia zastosowania rozwiązań alternatywnych technologii konstrukcji torowiska.	Wniosku nie uwzględniono. Wniosek zostanie uwzględniony w projekcie budowlanym po szczegółowym uzgadnianiu konstrukcji z Tramwajami Warszawskimi.
38.	16) o wprowadzenie wymogu sytuowania wpustów kanalizacji poza pasem ruchu na całej długości trasy.	Wniosku nie uwzględniono. Wniosek zostanie uwzględniony w projekcie budowlanym.
39.	17) o uznanie Stowarzyszenia Zielone Mazowsze za stronę w postępowaniu.	Stowarzyszenie uczestniczy w postępowaniu na prawach strony.
<b>Andrzej Siborenko – Radny Dzielnicy Praga Północ pismem z dnia 18.02.2009r. wniósł o:</b>		
40.	o odrzucenie projektu przebiegu Trasy Świętokrzyskiej Przeniesienie odcinka przebiegu trasy wzdłuż kierunku wyznaczonego przez tory kolejowe linii Gdańskiej tj. wzdłuż Boruty	Wniosek nie może być uwzględniony. Przebieg przedsięwzięcia został przyjęty na posiedzeniu Komisji Ocen Przedsięwzięć Inwestycyjnych (KOPI) przy Zarządzie Dróg Miejskich w Warszawie w dniu 10.04.2008 roku.
<b>Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków pismem z dnia 23.02.2009r. wniosło o:</b>		
41.	Konieczność uzupełnienia sporządzonego raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko o liczbę i lokalizację	Wniosek został uwzględniony. W projekcie budowlanym uwzględniono adaptację dwóch przepustów znajdujących się pod ul. Sokolą i łączącą tereny łęgowe rozdzielone nasypem drogowym na ul.



	przejsć dla płazów i innych zwierząt na terenie Parku Praskiego.	Sokolej i stanowiące przejście ekologiczne dla drobnych zwierząt oraz zostaną zaprojektowane 2 przejścia dla małych zwierząt w formie przepustów na odcinku od skrzyżowania z ul. Wybrzeże Szczecińskie do ul. Sokolskiej wraz z systemem naprowadzającym (np. płotki betonowe, naprowadzające zwierzęta do przepustów – patrz ust. III pkt 9 i 10 sentencji decyzji.
42.	Opracowanie szczegółowych zasad kompensacji przyrodniczej.	Wniosek uwzględniono w ust. IV pkt 1 sentencji decyzji.
43.	1) Wycinka drzew i krzewów może być wykonana poza okresem lęgowym większości prawnie chronionych ptaków czyli w czasie od 1 września do końca lutego	Wniosek uwzględniono w ustępie II pkt 9 sentencji decyzji.
44.	2) Nakaz wykonania i zawieszenia pod nadzorem ornitologa (na koszt inwestora) 300 sztuk skrzynek lęgowych różnych typów terminie do 6 miesięcy po uprawomocnieniu się wydanej decyzji przede wszystkim w zadrzewieniach prawego brzegu Wisły w dz. Praga Północ, na terenie zieleni Portu Praskiego i w ocalałej części Parku na Szmulowiznie.	Wniosku nie uwzględniono ze względu na brak wyszczególnienia ilości poszczególnych typów budek, jak również brak ustalenia odległości jaka powinna je dzielić. Dyskusyjna jest kwestia ilości budek proponowanych do zawieszenia. Odległość jaka powinna dzielić budki lęgowe nie jest jasno ustalona. W dawniejszych publikacjach (Jabłoński <i>et al.</i> 1979) zaleca się wieszać je w odległości 20-50 metrów od siebie, a na dużych obszarach i w środowiskach ubogich nawet co 100 m. Nowsze publikacje podają, że w lesie nie warto wieszać więcej niż 3-4 budki na 1 ha (Kruszewicz 2005), gdyż w większym zagęszczeniu budki mogą nie być zasiedlane. Gęsto zawieszane budki mogą też zwracać uwagę drapieżników, a także dzięciołów, które czasem rozkuwają budki i niszczą lęgi. Zadrzewienia lęgowe prawego brzegu Wisły w dzielnicy Praga Północ oraz tereny zieleni Portu Praskiego nie są z pewnością siedliskami ubogimi. Według atlasu ptaków Warszawy (Luniak <i>et al.</i> 2001) w tej okolicy stwierdzono gniazdowanie 3 gatunków dzięciołów oraz 11 gatunków innych dziuplaków. Spośród nich bogatka i modraszka osiągały na tle Warszawy wysokie zagęszczenia właśnie w okolicy Portu Praskiego. Zadrzewienia na prawym brzegu Wisły w dzielnicy Praga Północ, wraz z zielenią Portu Praskiego i parku na Szmulowiznie zajmują około 60 ha, z czego część zadrzewień nadrzecznych ma charakter liniowy. Biorąc pod uwagę powyższe uwarunkowania wydaje się, że liczba 300 budek proponowanych do wywieszenia na tym terenie jest zawyżona. Zapewne bardziej odpowiednią byłaby liczba 150-200 budek, z których znaczną część powinny stanowić budki dla szpaka – gatunku wykazującego silny terytorializm tylko w bliskim sąsiedztwie gniazda. Jednakże wniosek OTOP-u zostanie uwzględniony na etapie wydania decyzji zezwalającej na realizację inwestycji drogowej pod warunkiem uszczegółowienia wniosku w ww. zakresie. W związku z powyższym Inwestor, przed złożeniem wniosku o wydanie ww. decyzji, zwróci się do Towarzystwa celem

		doprecyzowania ww. kwestii.
45.	3) Wszelkie (nie tylko inicjalne) roboty budowlane na odcinku planowanej Trasy Świętokrzyskiej, pomiędzy Wybrzeżem Szczecińskim a ul. Zamojskiego (czyli na terenie Portu Praskiego) będzie można prowadzić wyłącznie poza okresem lęgowym ptaków, czyli w okresie od 15 sierpnia do końca lutego.	Wniosek uwzględniono w ustępie II pkt 10 sentencji decyzji.
46.	4) W okolicach portu Praskiego i Mostu Świętokrzyskiego ekrany akustyczne powinny być nieprzeźroczyste, z wyjątkiem ich planowanej lokalizacji w sąsiedztwie skrzyżowań i rozjazdów, gdzie musi być zapewniona pełna widoczność. W tego typu miejscach zaleca się stosowanie ekranów przeźroczystych o kolorowym tle, z naklejonymi sylwetkami ptaków drapieżnych lub innych ciemnych figur	Wniosek uwzględniono w ustępie III pkt 2 sentencji decyzji.
47.	5) Składowanie i przetwarzanie odpadów będzie mogło się odbywać jedynie w miejscach do tego przeznaczonych w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego lub określonych w stosownej decyzji o warunkach zabudowy.	Wniosek uwzględniono w ust. II pkt 11 sentencji decyzji.
48.	6) Na budowie należy zapewnić pełnienie stałego nadzoru przyrodniczego	Wniosek uwzględniono w ust. II pkt 15 sentencji decyzji.
49.	7) Lokalizacja baz budowy, jak również miejsc poboru kruszyw budowlanych na potrzeby budowy - poza obszarowymi formami ochrony przyrody, o których jest mowa w art. 6 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92 poz. 880, z póź. zm.) powyższe dotyczy także lokalizacji składowania i/lub gospodarczego wykorzystania wszelkich odpadów budowlanych i ziemi z wykopów.	Wniosek uwzględniono w ust. II pkt 11 sentencji decyzji.
50.	8) W projekcie nowych nasadzeń zieleni przyulicznej należy wykluczyć nasadzenia drzew i krzewów z mrozoodpornymi owocami, często spożywanymi przez ptaki (np. jarzab szwedzki, głóg, tarnina, dzika róża, śliwa ałyczy, śnieguliczka, dziki bez czarnego, rokitnik.	Wniosek uwzględniono w ust. III pkt 4 sentencji decyzji.

51.	9) Do nawożenia nowo założonej zieleni a także przy odtwarzaniu siedlisk Parku na Szmulowiźnie wykluczyć używanie torfu naturalnego.	Wniosek uwzględniono w ust. III pkt 4 sentencji decyzji.
52.	10) Wprowadzenie warunku wykonania (w okresie 3-letnim, po oddaniu Trasy Świętokrzyskiej) monitoringu przyrodniczego w zakresie: a) udatności wykonania zasadniczej kompensacji przyrodniczej- odtworzenie siedlisk przyrodniczych Parku na Szmulowiźnie- musi być realizowany w okresie dłuższym- np. 5 lat b) monitoring zajęcia skrzynek lęgowych c) monitoring wykorzystania przejść podziemnych pod ulicą Sokolą przez płazy i inne drobne zwierzęta.	Wniosek 10) a) i c) uwzględniono w ust. IV pkt 2 sentencji decyzji. Wniosek 10) b) nie uwzględniono- uzasadnienie w pkt 44 tabeli. Ta część wniosku mieści się w zadaniach statutowych OTOP i nie ma przeciwwskazań formalnych, aby podane działania nie były przez OTOP prowadzone.  Wniosku nie uwzględniono.

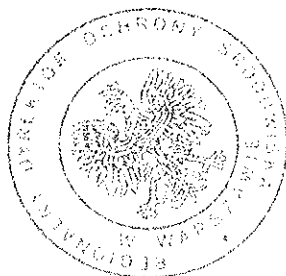
Poza „terminem określonym przez organ do wniesienia uwag i wniosków” uwagi i wnioski złożyli: Zarząd Wspólnoty Mieszkaniowej przy ul. Siedleckiej 62 w Warszawie (data nadania 25.02.2009 r.). Stosownie do art. 32 ust. 1a Poś uwagi i wnioski złożone poza terminem „21 dni” pozostawia się bez rozpatrzenia.

**Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.** Inwestor stosownie do art. 108 kpa wniósł o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności ze względu na ważny interes społeczny. Przedmiotowa trasa jest jednym z głównych ciągów komunikacyjnych obsługujących nowo budowany Stadion Narodowy. Jest ważny z punktu widzenia Euro 2012. Z tego względu została wpisana w ustawę dotyczącą Euro 2012 i niezbędnym jest jej wybudowanie przed planowanymi rozgrywkami w 2012 roku. Od strony wschodniej przedmiotowa trasa łączy obwodnicę śródmiejska z Dworcem Wschodnim oraz budowanym układem komunikacyjnym obsługującym Stadion Narodowy, co ma zapewnić bezkolizyjną obsługę ruchu samochodowego. Od strony zachodniej zapewni skomunikowanie Stadionu Narodowego z centralnymi dzielnicami Warszawy poprzez Most Świętokrzyski. Dzięki budowie Trasy Świętokrzyskiej łatwiejsze będzie skomunikowanie stadionu jak również prawo i lewo-brzeżnej Warszawy systemami transportu komunalnego. W zakresie budowy zostały uwzględnione powiązania zarówno ze stacją metra jak również z dworcem kolejowym.

Z uwagi na powyższe orzeczono jak w sentencji.

**Pouczenie:**

Od niniejszej decyzji służy prawo wniesienia odwołania, za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w terminie 14 dni od daty doręczenia.



REGIONALNY DYREKTOR  
Ochrony Środowiska w Warszawie  
*Aleksandra Kłowska*

Otrzymują:

1. Pełnomocnik  
Pan Jacek Wróblewski  
Prezes Firmy „BAKS” Sp. z o.o.  
ul. Żywiczna 22  
03-179 Warszawa
2. Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych  
ul. Chmielna 120  
00-801 Warszawa
3. Strony postępowania – zgodnie z art. 49 Kpa.
4. aa

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy  
Inspektor Sanitarny  
ul. Kochanowskiego 21  
01-864 Warszawa

Warszawa, dnia 16 kwietnia 2009 r.

Załącznik Nr 1 do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, wydanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 16 kwietnia 2009 r. (znak: RDOŚ-14-WOOS-II-SK-6613-14/08).

### Charakterystyka przedsięwzięcia pn.:

budowa Trasy Świętokrzyskiej na odcinku od ul. Wybrzeże Szczecińskie do ul. Zabranieckiej, odcinek a – od ul. Wybrzeże Szczecińskie do ul. Tysiąclecia, odcinek b – od ul. Tysiąclecia do ul. Zabranieckiej.

Całkowita długość odcinka budowanej i przebudowywanej trasy na terenie Dzielnicy Praga Północ i Targówek wynosi ok. 3055 m. Na odcinku od skrzyżowania z Wybrzeżem Szczecińskim (pik 0+000) do skrzyżowania z ul. Zamojskiego (pik 0+700) projektowany korytarz drogowy o szerokości około 45,0 – 60,0 m pokrywa się z istniejącym przebiegiem ul. Sokolej. Korytarz ten graniczy z jednej strony z terenami kolejowymi, z drugiej zaś z terenami Portu Praskiego.

Na odcinku od pik 0+700 do pik 1+175 korytarz drogowy Trasy Świętokrzyskiej przebiega przez tereny zabudowy usługowo-mieszkaniowej o szerokości zmiennej 35-45 m, gdzie zaobserwowano największą ilość kolizji z istniejącą zabudową i uzbrojeniem terenu. Na odcinku tym wystąpi również przekształcenie ul. Kijowskiej w układ lokalny, tworzący z ul. Brzeską system obsługujący istniejącą zabudowę.

Na odcinku od pik 1+175 do pik 1+800 korytarz Trasy Świętokrzyskiej pokrywa się z korytarzem drogowym ul. Kijowskiej. Na tym odcinku projektowana trasa z jednej strony graniczy z budownictwem mieszkaniowo-usługowym, z drugiej zaś z terenami kolejowymi z dominującym elementem jakim jest Dworzec Wschodni. Na tym odcinku szerokość korytarza jest zmienna i wynosi około 40 – 60 m. (z wyjątkiem placu przed Dworcem Wschodnim). Od Al. Tysiąclecia (pik 1+800) do skrzyżowania z ul. Zabraniecką (pik 3+150) korytarz drogowy jest nowym elementem zagospodarowania. Projektowany przebieg korytarza graniczy z jednej strony z terenami kolejowymi, z drugiej zaś z zabudową mieszkaniowo-usługowo-przemysłową. Jednocześnie od pik 2+800 do pik 2+950 przechodzi zespołem tuneli pod terenami kolejowymi. Na tym odcinku występuje jednocześnie przejście Trasy Świętokrzyskiej z Dzielnicy Praga Północ do Dzielnicy Targówek. Na odcinku od pik 1+800 do pik 3+150 szerokość korytarza drogowego jest zmienna i wynosi 35,0-60,0 m

Planowana inwestycja podzielona została na dwa etapy:

Etap I - Wybrzeże Szczecińskie - Al. Tysiąclecia

Etap II - Al. Tysiąclecia - ul. Zabraniecka.

Przedmiotem projektu jest budowa Trasy Świętokrzyskiej na odcinku od Wybrzeża Szczecińskiego do Al. Tysiąclecia określanym jako etap I inwestycji i na odcinku od Al. Tysiąclecia do węzła z ul. Zabraniecką (etap II).

Ukształtowanie trasy drogowej planowanej inwestycji nawiązuje do przyjętych parametrów technicznych. Dla całej projektowanej drogi przyjęto parametry drogi klasy „Z”. Przyjęty przekrój ulicy stanowią dwie jezdnie jednokierunkowe o dwóch pasach ruchu. Przyjęte do opracowania parametry techniczne dla ulicy klasy zbiorczej według Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz.430).

Założenia techniczne – etap I:

- klasa drogi Z - zbiorcza na terenie zabudowanym
  - prędkość projektowa  $V_p = 60$  km/h
  - szerokość pasów ruchu 3,5 m każdy
  - łuki poziome o promieniach  $R - 150, 300, 600$  m
  - pas dzielący środkowy o szerokości 5,0 m- 15 m.
  - dwustronne ciągi piesze i rowerowe o szerokości 2,0-2,5 m.
- Założenia techniczne – etap II:
- klasa drogi Z - zbiorcza na terenie zabudowanym
  - prędkość projektowa  $V_p = 60$  km/h
  - szerokość pasów ruchu 3,5 m każdy
  - łuki poziome o promieniach  $R - 150, 400$  m
  - pas dzielący środkowy o szerokości zmiennej od 8-15 m przeznaczony do prowadzenia trasy tramwajowej
  - dwustronne ciągi piesze i rowerowe o szerokości 2,0-2,5 m

Na odcinku od skrzyżowania z Wybrzeżem Szczecińskim do Al. Tysiąclecia trasa będzie w poziomie terenu przy zachowaniu istniejących rzędnych, ze względu na istniejące zagospodarowanie.

Projektowane skrzyżowania:

- Skrzyżowanie Trasy Świętokrzyskiej z Wybrzeżem Szczecińskim  
W projekcie przewidziano rozbudowę skrzyżowania skanalizowanego, z poszerzonymi wlotami dla lewych i prawych skrętów. Obliczenie przepustowości wlotów dla sygnalizacji zmienno-czasowej, wyrażonej przepustowością grupy pasów i wlotów oraz poziomem swobody ruchu wykazało, że przepustowość wlotów i całego skrzyżowania jest spełniona w proponowanym rozwiązaniu.
- Skrzyżowanie Trasy Świętokrzyskiej z ul. Zamojskiego  
W projekcie przewidziano rozbudowę skrzyżowania skanalizowanego, z poszerzonymi wlotami dla lewych i prawych skrętów. Obliczenie przepustowości wlotów dla sygnalizacji zmienno-czasowej, wyrażonej przepustowością grupy pasów i wlotów oraz poziomem swobody ruchu wykazało, że przepustowość wlotów i całego skrzyżowania jest spełniona w proponowanym rozwiązaniu.
- Skrzyżowanie Trasy Świętokrzyskiej z ul. Targową  
W projekcie przewidziano rozbudowę skrzyżowania skanalizowanego jednopoziomowego z węzłem tramwajowym.
- Skrzyżowanie Trasy Świętokrzyskiej z ul. Markowską  
W projekcie przewidziano budowę skrzyżowania jednopoziomowego skanalizowanego teowego. Sprawdzenie zdolności przepustowej wykazało duże rezerwy w przepustowości
- Skrzyżowanie Trasy Świętokrzyskiej z wjazdem i wyjazdem na teren Dworca Wschodniego  
W projekcie przewiduje się budowę skrzyżowań jednopoziomowych teowych z sygnalizacją zmienno-czasową, skoordynowaną z sygnalizacją typu tramwaj - ulica. Obliczenie przepustowości wykazało spełnienie wymogów przepustowości z dużymi rezerwami.
- Skrzyżowanie Trasy Świętokrzyskiej z Al. Tysiąclecia  
W projekcie przewidziano budowę skrzyżowania skanalizowanego jednopoziomowego z rozszerzonymi wlotami i rezerwą terenu na rozjazd tramwajowy. Obliczanie przepustowości wlotów dla sygnalizacji zmienno-czasowej, wyrażonej przepustowością grupy pasów i wlotu oraz poziomem swobody ruchu wykazało, że przepustowość skrzyżowania jest spełniona w proponowanym rozwiązaniu.
- Skrzyżowaniu Trasy Świętokrzyskiej z ul. Podlaską

W projekcie przewidziano budowę skrzyżowania skanalizowanego teowego. Obliczenia przepustowości skrzyżowania dla szczytu porannego i popołudniowego wykazały duże rezerwy.

- Skrzyżowanie Trasy Świętokrzyskiej z ul. Zabraniecką  
Wariant z estakadą na ciągu ul. Zabranieckiej.

W projekcie przewidziano etapowe włączenie do ul. Zabranieckiej jako skanalizowane jednopoziomowe.

Projektowany profil podłużny

Profil podłużny na odcinku od Wybrzeża Szczecińskiego do przekroczenia przez tory kolejowe dostosowano do istniejących warunków terenowych i zagospodarowania. Na odcinku przejścia przez tory kolejowe przewidziano przejście tunelowe pod torami, wykorzystując fakt, że tory biegną na nasypie wyniesionym o około 4-5 m nad poziom terenu istniejącego. Przejście przez tory kolejowe zaprojektowano przy zastosowaniu maksymalnych spadków i – 2-3%.

Projektowane przekroje normalne

Przekrój normalny zaprojektowano uwzględniając:

- szerokość jezdni 7,0 m z poszerzeniami na skrzyżowaniach
- środkowy pas dzielący 5,0 m
- chodniki o szerokości 2,0-2,5 m
- ścieżki rowerowe o szerokości 3,0 m z bezpiecznikami.

#### **Projektowany przekrój konstrukcyjny**

Przekrój konstrukcyjny jezdni dostosowano do kategorii obciążenia KR5, ze względu na duży udział autobusów w potoku ruchu.

#### **Opis rozwiązania konstrukcyjnego przy przebiegu trasy przez tereny kolejowe**

Na odcinku od ul. Tysiąclecia do ul. Zabranieckiej projektowana Trasa Świętokrzyska przebiega częściowo przez tereny PKP, przecinając linie kolejowe. Przy zachowaniu warunku możliwości eksploatacji linii kolejowych w trakcie budowy, zaproponowano przebieg trasy w tunelu.



REGIONALNY DYREKTOR  
Ochrony Środowiska w Warszawie

*Aleksandra Atłowska*

