



Warszawa, dnia 08 marca 2011

**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W WARSZAWIE**

WOOŚ-II.4210.35.2011.TS

**DECYZJA  
O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH**

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 6 oraz art. 82 i art. 85 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227, ze zm., zwanej dalej „ustawą oos”), a także § 3 ust. 1 pkt 56 i 57 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573, ze zm.) w związku z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, ze zm., zwanej dalej „Kpa”), po rozpatrzeniu wniosku z 17 czerwca 2010 r., znak: ZMID/DIWM/0717/705/09 Pani Anny Piotrowskiej – Dyrektora Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych w Warszawie i Pełnomocnika Miasta Stołecznego Warszawy – o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia

**ustalam**

**środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na budowie Trasy „Kraśińskiego” na odcinku Plac Wilsona – Budowlana wraz z przeprawą mostową i torowiskiem tramwajowym według wariantu biegnącego wzdłuż korytarza transportowego w ciągu ulicy Kraśińskiego o charakterze trasy pieszo-rowerowo-tramwajowo-samochodowej, z mostem typu łukowego oraz zastosowaniem skrzyżowań jednopoziomowych i jednocześnie:**

**1. Określam:**

**1.1. Rodzaj i miejsce realizacji inwestycji:**

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane będzie w województwie mazowieckim, w mieście Warszawa. Projektowana trasa przebiegać będzie od pl. Wilsona do ul. Budowlanej i przetnie rzekę Wisłę łącząc dzielnice Żoliborz i Pragę Północ. Zgodnie z przyjętymi założeniami trasa będzie ulicą dwujezdniową, po dwa pasy ruchu w obu kierunkach i torowiskiem tramwajowym usytuowanym w pasie rozdzielającym oraz z chodnikami i drogami rowerowymi po obu jej stronach. Całkowita długość planowanej trasy wynosi ok. 3 km.

W raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko oraz w aneksie do niego analizie wariantowej poddano: lokalizację inwestycji (korytarz transportowy w ciągu ul. Potockiej, korytarz transportowy w ciągu ul. Kraśińskiego i korytarz transportowy w ciągu ul. Wojska Polskiego), charakter zastosowanych skrzyżowań (skrzyżowania jednopoziomowe i skrzyżowania dwupoziomowe), formę przejścia przez Wisłę (przeprawa mostowa i tunel pod rzeką Wisłą), konstrukcję mostu (most łukowy, podwieszany i wieloprzęsłowy) i charakter trasy (trasa o charakterze

pieszo-rowerowo-tramwajowo-samochodowym oraz trasa o charakterze pieszo-rowerowo-tramwajowym). Przeanalizowano również przewidywane skutki dla środowiska w przypadku niepodjęcia przedsięwzięcia.

Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji.

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

- 1.2.1. Zaplecza budowy nie lokalizować w sąsiedztwie zabudowy chronionej (budynki mieszkalne), a prace budowlane uciążliwe akustycznie prowadzić wyłącznie w porze dziennej (6:00 – 22:00).
- 1.2.2. Zaplecza budowy i miejsca zwalaki mas ziemnych, winny być zlokalizowane poza obszarami chronionymi (Dolina Środkowej Wisły PLB 140004, Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu).
- 1.2.3. Zorganizować miejsca postojowe pojazdów oraz maszyn budowlanych wykorzystywanych podczas realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, w sposób uniemożliwiający zanieczyszczenie gleb substancjami ropopochodnymi.
- 1.2.4. Wszelkie prace prowadzić przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, eksploatowanego i konserwowanego w sposób prawidłowy, spełniającego normy dotyczące emisji spalin i hałasu.
- 1.2.5. Budowę projektowanej trasy należy prowadzić tak, aby obszar naruszenia powierzchni ziemi był jak najmniejszy, a po wykonaniu robót należy powierzchnię terenu przywrócić do stanu sprzed rozpoczęcia prac.
- 1.2.6. Ścieki bytowe z zaplecza budowy odprowadzić poprzez tymczasowe przyłącze do kanalizacji miejskiej. W przypadku braku takiej możliwości lub gdy rozwiązanie takie byłoby nieuzasadnione ze względów technicznych i ekonomicznych ścieki gromadzić w szczelnych szambach zlokalizowanych na terenie zaplecza budowy. Na wywóz ścieków należy zawrzeć umowę z firmą posiadającą wymagane pozwolenia do prowadzenia działalności w zakresie odbioru i transportu ścieków bytowych.
- 1.2.7. Prace związane z konserwacją i naprawą sprzętu budowlanego prowadzone na terenie zaplecza budowy ograniczyć do niezbędnego minimum. W przypadku konieczności ich przeprowadzenia, ww. prace wykonać w sposób zabezpieczający środowisko gruntowo-wodne przed zanieczyszczeniem substancjami chemicznymi i paliwami stosowanymi w maszynach roboczych.
- 1.2.8. Plac budowy wyposażyć w środki do neutralizacji rozlanych substancji ropopochodnych, a w przypadku wystąpienia awarii maszyn roboczych związanej z wyciekiem substancji chemicznych lub paliw stosowanych w ww. maszynach należy bezzwłocznie podjąć działania ograniczające możliwość przedostania się substancji zanieczyszczających do środowiska gruntowo-wodnego.
- 1.2.9. Wyposażyć plac budowy i zaplecze techniczno-socjalne w pojemniki (kontenery) zapewniające selektywną zbiórkę odpadów w zależności od ich rodzajów, możliwości dalszego zagospodarowania czy przetworzenia. Odpady powstające w trakcie budowy należy gromadzić selektywnie, w sposób zabezpieczający środowisko gruntowo-wodne przed zanieczyszczeniem.
- 1.2.10. Odpady w postaci gleby i ziemi, w tym kamienie oraz gruz ceglany w miarę możliwości wykorzystać we własnym zakresie lub przekazać uprawnionym odbiorcom. Zagospodarowywać odpady powstające w trakcie robót ziemnych tylko gdy nie są zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi.
- 1.2.11. Odpady niebezpieczne gromadzić w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach odpornych na działanie składników umieszczanych w nich odpadów, zlokalizowanych w wyznaczonym, ogrodzonym, zadaszonym, o utwardzonym podłożu miejscu, zabezpieczonym przed wpływem warunków atmosferycznych. Odpady przekazywać uprawnionym odbiorcom; miejsce magazynowania odpadów niebezpiecznych powinno być oznaczone i zabezpieczone przed wstępem osób nieupoważnionych i zwierząt.

- 1.2.12. Odpady inne niż niebezpieczne magazynować selektywnie w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach lub kontenerach ustawionych w wyznaczonym, zadaszonym, o utwardzonym podłożu miejscu, zabezpieczonym przed wpływem warunków atmosferycznych, a następnie przekazywać uprawnionym odbiorcom.
- 1.2.13. Zapewnić pracownikom pomieszczenia sanitarne i socjalne celem zapewnienia odpowiednich warunków sanitarno – higienicznych.
- 1.2.14. W celu minimalizacji pylenia wtórnego na etapie realizacji przykrywać plandekami skrzynie ładunkowe samochodów transportujących materiały sypkie, w miarę możliwości zraszać wodą plac budowy, ograniczyć prędkość jazdy pojazdów samochodowych w rejonie budowy oraz ograniczyć do niezbędnego minimum jałową pracę silników.
- 1.2.15. Wody opadowe o ponadnormatywnej zawartości zawiesiny ogólnej i substancji ropopochodnych odprowadzić do odbiornika poprzez separator zawiesiny i substancji ropopochodnych. Zastosować szczelne odwodnienie obiektów mostowych.
- 1.2.16. Wycinkę drzew i krzewów prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem 1 marca – 31 sierpnia.
- 1.2.17. Prace estakadowo - mostowe w obszarze Natura 2000 powinny rozpocząć się po zakończeniu okresu lęgowego stwierdzonych gatunków ptaków, tj. po 31 sierpnia.
- 1.2.18. W obszarze Natura 2000 pozostawić gałęzie oraz korzenie drzew i krzewów na terenie, z którego zostały usunięte oraz dążyć do zachowania jak największej liczby leżących drzew w całości bez przecinania ich na mniejsze fragmenty.
- 1.2.19. Korony, pnie i bryły korzeniowe drzew i krzewów do adaptacji znajdujące się w miejscach gdzie mogą być narażone na uszkodzenia mechaniczne lub przesuszenie gleby należy zabezpieczyć odpowiednimi osłonami lub zapewnić podlewanie w okresie suszy.
- 1.2.20. Uprzątnąć teren międzywala w rejonie inwestycji z nagromadzonych odpadów.
- 1.2.21. Po zakończeniu prac, teren objęty budową lecz nie zajęty przez poszczególne elementy wprowadzonej infrastruktury należy niezwłocznie uprzątnąć i zagospodarować zielenią.
- 1.2.22. Zawiesić 81 budek lęgowych dla dziuplaków w tym: 9 typu B (typy wg Sokołowskiego), 12 typu A1 i 60 typu A.
- 1.2.23. Zapewnić nadzór ornitologiczny, fitosocjologiczny i przyrodniczy specjalistów z poszczególnych dziedzin o odpowiednim przygotowaniu.

### **1.3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji potrzebnej do wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 ustawy oś:**

- 1.3.1. Wykonać ekran akustyczny na odcinku ul. Kotsisa (od ul. Jagiellońskiej do ul. Witkiewicza) jednostronny, przy północnej jezdni trasy, o wysokości ok. 6 m i długości ok. 180 m.
- 1.3.2. Ekran akustyczny powinien być nieprzezroczysty – w szczególności zbudowany z elementów drewnianych, bądź też nieprzezroczystych tworzyw sztucznych. W ostateczności może być przezroczysty z naklejonymi pionowymi pasami o szerokości co najmniej 2 cm rozmieszczonymi co 10 cm, stanowiącymi kontrast. Projektowany ekran akustyczny w miarę możliwości obsadzić zielenią od zewnątrz, głównie gatunkami pnączy odpornymi na niekorzystne warunki (zasolenie, zanieczyszczenie powietrza czy niedobór wody) panujące w pobliżu ruchliwej arterii.
- 1.3.3. W miejscach, w których występuje konieczność zastosowania środków minimalizujących oddziaływanie akustyczne, a nie ma możliwości technicznych zamontowania ekranów akustycznych, zastosować wymianę stolarki okiennej. Parametry ekranu oraz stolarki okiennej przeznaczonej do wymiany należy określić z uwzględnieniem przyjętych w projekcie budowlanym rozwiązań konstrukcyjnych i rodzaju nawierzchni planowanej trasy. Zastosowane rozwiązania związane z wymianą stolarki okiennej muszą gwarantować dostarczenie do mieszkań powietrza wentylacyjnego.
- 1.3.4. Jezdni projektowanej trasy, tam gdzie jest to możliwe, należy wykonać z tzw. „cichej nawierzchni”, charakteryzującej się wysoką zdolnością tłumienia emisji hałasu do środowiska.
- 1.3.5. Zastosować podkłady antywibracyjne pod szyny tramwajowe w rejonie ulic Jagiellońskiej i Kotsisa.

- 1.3.6. Nie prowadzić prac regulacyjnych w obrębie koryta i brzegów Wisły w rejonie planowanej przeprawy mostowej.
- 1.3.7. Zapewnić szczegółowe rozwiązania projektowe gwarantujące nienaruszalność koryta rzeki i ograniczające naruszanie jej brzegów, w szczególności zlokalizować podpory mostowe poza korytem rzeki.
- 1.3.8. Zapewnić odpowiednie zabezpieczenia uniemożliwiające przedostawanie się do rzeki substancji i materiałów zastosowanych do budowy mostu.
- 1.3.9. W miarę możliwości przesadzić drzewa i krzewy kolidujące z inwestycją.
- 1.3.10. Wprowadzić nasadzenia zastępcze w stosunku 1:1 (za każde wycięte drzewo lub krzew należy posadzić nowe):
  - 1.3.10.1. Na obszarze Natura 2000 - zastosować wyłącznie gatunki rodzime, dostosowane do warunków siedliskowych, oparte o materiał siewny i sadzonkowy z istniejących aktualnie zasobów przyrodniczych, pobrany przed rozpoczęciem robót (w bezpośrednim sąsiedztwie mostu wprowadzić gatunki niskopienne i cieniożadne).
  - 1.3.10.2. Na pozostałym terenie - nowe nasadzenia wkomponować w istniejącą szatę roślinną, w bezpośrednim sąsiedztwie projektowanej trasy zastosować gatunki odporne na zasolenie, suszę i zanieczyszczenie powietrza oraz unikać gatunków o atrakcyjnych dla ptaków owocach.
- 1.3.11. Zapewnić stonowane oświetlenie mostu (najlepiej przy użyciu lamp sodowych), w szczególności lin nośnych i łuku.
- 1.3.12. Pomalować łuk i liny nośne na kolor jaskrawy, np. pomarańczowy.
- 1.3.13. Wykonać planowane przedsięwzięcie z materiałów gwarantujących szczelność, wytrzymałość i nieagresywność dla środowiska, posiadających niezbędne aprobaty techniczne.
- 1.3.14. Na etapie projektu wykonawczego niezbędne jest ustalenie miejsca zwalaki ziemi lub jej wykorzystania. Trasę wywozu ziemi należy ustalić tak, aby ruch samochodów zapewniających wywóz był jak najmniej uciążliwy dla mieszkańców.

## **2. Stwierdzam konieczność wykonania badań monitoringowych według niżej określonego zakresu.**

- 2.1. Na etapie realizacji inwestycji przeprowadzić monitoring:
  - 2.1.1. wód powierzchniowych i podziemnych w rejonie realizacji przedsięwzięcia,
  - 2.1.2. wskaźników zanieczyszczeń ścieków odprowadzanych do sieci kanalizacyjnej,
  - 2.1.3. niekontrolowanych przejawów deformacji na powierzchni terenu.
- 2.2. Na etapie eksploatacji inwestycji przeprowadzić roczny monitoring:
  - 2.2.1. emisji zanieczyszczeń do atmosfery,
  - 2.2.2. emisji hałasu związanej z ruchem kołowym i szynowym,
  - 2.2.3. jakości wód opadowych odprowadzanych z powierzchni jezdni i obiektów mostowych.
- 2.3. Dodatkowo wykonać trzyletni (licząc od dnia oddania inwestycji do użytkowania) monitoring ptaków w obrębie estakad i przeprawy mostowej pozwalający na dokonanie oceny oddziaływania inwestycji na migrację tych zwierząt oraz ich śmiertelność związaną z eksploatacją drogi. Ponadto należy przeprowadzić rejestrację zasiedlenia przez poszczególne gatunki ptaków budek lęgowych rozwieszonych w sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia. Powyższe wyniki wraz z wnioskami winny być przedłożone Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Warszawie.

## **3. Stwierdzam konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ooś.**

4. **Nakładam obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej - w formie pomiarów kontrolnych w zakresie poziomu hałasu oraz zanieczyszczeń powietrza, wód**

**powierzchniowych i podziemnych w terminie 12 miesięcy i przedstawienia jej wyników odpowiedniemu organowi w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania, w celu oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań chroniących środowisko. Dodatkowo w terminie 2 miesięcy od zakończenia monitoringu należy przedstawić analizę porealizacyjną zaproponowanych działań minimalizujących w zakresie zmniejszenia kolizyjności ptaków z konstrukcją mostu i estakad oraz z poruszającymi się po nich pojazdami.**

W zakresie ochrony przed hałasem należy wykonać pomiary tego oddziaływania obejmujące tereny w sąsiedztwie przedmiotowego odcinka drogi podlegające ochronie akustycznej. Opracowana analiza porealizacyjna powinna obejmować także pomiary kontrolne w zakresie zanieczyszczeń powietrza – wykonane w sąsiedztwie przedmiotowej inwestycji w rejonie zabudowy mieszkalnej. Natomiast w zakresie zanieczyszczeń wód powierzchniowych i podziemnych oraz skuteczności zastosowanych środków ochronnych badania należy przeprowadzić na wylotach kanałów odprowadzających wody z drogi oraz obiektów mostowych do odbiorników. Analiza porealizacyjna powinna obejmować również sprawdzenie wpływu powstałych obiektów mostowych oraz ruchu pojazdów na nowopowstałej trasie na śmiertelność ptaków – przy czym wyniki monitoringu będą stanowić podstawę do jej sporządzenia – i ewentualne propozycje wprowadzenia niezbędnych zmian w ramach zastosowanych zabezpieczeń.

W przypadku niedotrzymania standardów jakości środowiska należy zastosować odpowiednie dodatkowe zabezpieczenia. W przypadku stwierdzenia przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu należy przedstawić rozwiązania zabezpieczające tereny chronione przed ponadnormatywnym oddziaływaniem akustycznym. W sytuacji, w której standardy w środowisku nie będą mogły być dotrzymane, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

#### UZASADNIENIE

W dniu 18 czerwca 2009 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie wpłynął wniosek Pani Anny Piotrowskiej – Dyrektora Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych w Warszawie – Pełnomocnika Miasta Stołecznego Warszawy – z dnia 17 czerwca 2009 r., znak: ZMID/DIWM/0717/705/09 o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie Trasy „Kraśińskiego” na odcinku Plac Wilsona – Budowlana wraz z przeprawą mostową i torowiskiem tramwajowym.

Rodzaj, parametry techniczne oraz zasięg potencjalnego oddziaływania na środowisko przedmiotowej inwestycji zaliczają ją do grupy przedsięwzięć wymienianych w § 3 ust. 1 pkt 56 i 57 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573, ze zm.). Zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397) do postępowań w sprawie decyzji, o których mowa w art. 71 ust. 1 ustawy ooś, wszczętych przed dniem wejścia w życie tego rozporządzenia stosuje się przepisy dotychczasowe. Inwestycja będzie realizowana częściowo na terenie zamkniętym – co potwierdza zgodnie z art. 75 ust. 6 ustawy ooś właściwość Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie w przedmiotowej sprawie.

W trakcie postępowania administracyjnego zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia przeanalizował następujące dokumenty:

- wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,
- kartę informacyjną przedsięwzięcia wraz z jej wersją elektroniczną,
- poświadczane kopie map ewidencyjnych obejmujących teren, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie, oraz obejmujących obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,
- wypisy z ewidencji gruntów obejmujące teren, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie, oraz obejmujące obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,

– pełnomocnictwo,

a także uzyskał zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś wymaganą prawem opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Warszawie z dnia 13 lipca 2009 r., znak: ZNS-712/197/2009/KK, w której Inspektor Sanitarny stwierdził potrzebę przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz opracowania raportu dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Opierając się na powyższej opinii, po przeprowadzeniu własnej - uwzględniającej łącznie uwarunkowania przedstawione w art. 63 ust. 1 ustawy ooś - analizy dostarczonych wraz z wnioskiem materiałów, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie nałożył na Inwestora postanowieniem z dnia 17 lipca 2009 r., znak: RDOŚ-14-WOOS-II-SK-6613-125/09, obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia oraz określił zakres raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.

W dniu 8 sierpnia 2009 r. Inwestor przedłożył Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Warszawie raport o oddziaływaniu na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia wraz z jego wersją elektroniczną. Organ wezwał Inwestora do przedłożenia uzupełnień do raportu pismem z dnia 12 października 2009 r. Inwestor przedłożył uzupełnienia pismem z nieoznaczoną datą (data wpływu do RDOŚ w Warszawie: 12 listopada 2009 r.) oraz pismem z 22 stycznia 2010 r. Dodatkowo Inwestor pismem z dnia 6 września 2010 r. przedłożył aneks do raportu dla przedmiotowej inwestycji, który zawierał w całości - prócz innych informacji - dwa wcześniej przedkładane uzupełnienia. W raporcie o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia oraz jego aneksie zidentyfikowano, udokumentowano i określono wpływ oraz uciążliwości przedmiotowego przedsięwzięcia dla środowiska oraz wskazano rozwiązania ograniczające te niepożądane i ujemne skutki dla środowiska omawianej inwestycji. Stosownie do art. 59 ust. 1 pkt 2 oraz art. 3 ust. 1 pkt 8 ustawy ooś Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska przystąpił do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia i działając na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 2 rzeczony ustawy wystąpił pismem z dnia 9 września 2009 r., znak: RDOŚ-14-WOOS-II-SK-6613-125/09 do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Warszawie o opinię w związku z przeprowadzaną oceną. Inspektor Sanitarny w wydanej w dniu 21 października 2009 r., znak: ZNS-713/84/2009/IN opinii uzgodnił warunki realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, a także ustosunkował się pozytywnie do faktu realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia z zachowaniem warunków w zakresie wymagań higienicznych i zdrowotnych wymienionych we wzmiankowanej opinii oraz na zasadach przedstawionych w dostarczonej dokumentacji. Organ wystąpił do Inspektora Sanitarnego również 9 grudnia 2009 r. i 1 lutego 2010 r. pismami o łącznym znaku: RDOŚ-14-WOOS-II-TS-6613-125/09 z prośbą o zajęcie stanowiska odnośnie przekazanych uzupełnień do raportu. Inspektor Sanitarny podtrzymał swoją opinię pismami z dnia odpowiednio: 31 grudnia 2009 r., znak: ZNS-713/84-1/2009/IN i 10 lutego 2010 r., znak: ZNS-713/84-2/2009/IN. Po przekazaniu przez Inwestora aneksu do raportu dla przedmiotowej inwestycji, organ pismem z 24 września 2010 r., znak: RDOŚ-14-WOOS-II-TS-6613-125/09 zwrócił się do Inspektora Sanitarnego ponownie o podtrzymanie opinii. Ostatecznie Inspektor Sanitarny wydał 15 listopada 2010 r. opinię sanitarną, znak: ZNS-713/84-4/2009/IN, którą zmienił swoją opinię z dnia 21 października 2009 r. Biorąc pod uwagę przedłożone nowe informacje na temat inwestycji Inspektor Sanitarny uzgodnił warunki realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, a także ustosunkował się pozytywnie do faktu realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia z zachowaniem warunków w zakresie wymagań higienicznych i zdrowotnych wymienionych w swojej opinii z 15 listopada 2010 r. oraz na zasadach przedstawionych w dostarczonej dokumentacji. Warunki wystosowane przez Inspektora Sanitarnego zostały uwzględnione w całości w niniejszej decyzji (w pkt 1.2.1, 1.2.5-1.2.9, 1.2.15, 1.3.1, 1.3.3, 1.3.15, a także pkt 3 i 4 sentencji decyzji).

Przeprowadzona analiza – o której mowa powyżej – potwierdziła, że treść przedłożonego raportu wraz z uzupełnieniami i aneksem jest zgodna z art. 66 ustawy ooś, a zawarte w niej warunki realizacji przedsięwzięcia i projektowane rozwiązania chroniące środowisko zostały zaproponowane racjonalnie i adekwatnie do charakteru i skali oddziaływania inwestycji na środowisko. Organ w celu zminimalizowania wpływu rozpatrywanego przedsięwzięcia na środowisko wziął pod uwagę

i w pełnym zakresie uwzględnił wszystkie ww. ustalenia zawarte w raporcie i określił na ich podstawie:

- 1) rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia (pkt 1.1 sentencji decyzji);
  - 2) warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich (pkt 1.2 sentencji decyzji);
  - 3) wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ooś (pkt 1.3 sentencji decyzji).
- Powyższe warunki, wymagania i zalecenia znajdują racjonalne uzasadnienie wynikające z przepisów prawa oraz ogólnie przyjętych zasad zachowania ładu społecznego, zgodnie z którymi wystosowane środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia można umotywić w przedstawiony poniżej sposób.

1) Prace związane z realizacją inwestycji będą powodowały uciążliwości hałasowe, których źródło stanowić będzie praca maszyn budowlanych i innych urządzeń (np. przy wycince drzew) oraz środki transportu wykorzystywane podczas budowy. Mając zatem na względzie zachowanie odpowiedniego klimatu akustycznego wokół terenu inwestycji w trakcie jej realizacji, jak również jej wpływ na tereny cenne przyrodniczo, chronione gatunki zwierząt i ich siedliska – w tym zapewnienie w miarę swobodnych warunków bytowania gatunków odznaczających się aktywnością zmierzchowo-nocną – Inwestor został zobowiązany do tego, by prace uciążliwe akustycznie prowadzić poza porą nocną, plac budowy oraz miejsca zwaliki mas ziemnych lokalizować w sposób określony w pkt 1.2.1 i 1.2.2 sentencji decyzji oraz stosować sprzęt o parametrach wymienionych w pkt 1.2.4 sentencji decyzji. Inwestor tak zorganizuje park maszynowy i miejsca postojowe pojazdów wykorzystywanych podczas realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia jak również prace naprawcze i konserwacyjne wspomnianego sprzętu, aby zminimalizować prawdopodobieństwo negatywnego ich oddziaływania na środowisko wodno-gruntowe (pkt 1.2.3 i 1.2.7 sentencji decyzji). Organ zalecił, by prowadzić prace budowlane tak, aby w jak najmniejszym stopniu naruszyć powierzchnię ziemi, a po wykonaniu robót doprowadzić powierzchnię terenu do stanu sprzed rozpoczęcia prac (pkt 1.2.5 sentencji decyzji). W celu kontroli wpływu budowy na powierzchnię ziemi organ nałożył obowiązek monitoringu niekontrolowanych przejawów deformacji na powierzchni terenu na etapie realizacji przedsięwzięcia (pkt 2.1.3 sentencji decyzji). Na wypadek wycieku substancji ropopochodnych do gleby, plac budowy zostanie wyposażony w odpowiednie środki neutralizujące tego typu zanieczyszczenia, a w sytuacji zagrożenia zanieczyszczeniem środowiska gruntowo-wodnego zostaną podjęte natychmiastowe działania ochronne i ograniczające skutki ewentualnego wycieku (pkt 1.2.8 sentencji decyzji). Dodatkowo w celu zagwarantowania odpowiednich warunków sanitarno – higienicznych na placu budowy organ nałożył na Inwestora obowiązek zapewnienia pracownikom pomieszczeń sanitarnych i socjalnych (pkt 1.2.13 sentencji decyzji), przy czym ścieki bytowe z zaplecza budowy będą odprowadzane przez tymczasowe przyłącze do kanalizacji miejskiej. Alternatywnym rozwiązaniem – jedynie w przypadku gdyby wymienione wcześniej nie było uzasadnione ze względów ekonomicznych i technicznych – jest gromadzenie ścieków na terenie placu budowy w szczelnych zbiornikach bezodpływowych, tzw. szambach. W takim wypadku Inwestor zawrze odpowiednie umowy na wywóz nieczystości z uprawnionymi do tego podmiotami (pkt 1.2.6 sentencji decyzji). W ramach kontroli prowadzenia gospodarki wodno-ściekowej przy realizacji przedmiotowej inwestycji nałożono na Inwestora obowiązek monitoringu w zakresie pomiarów jakości wód powierzchniowych i podziemnych w rejonie realizacji trasy oraz badań wskaźników zanieczyszczeń ścieków odprowadzanych do sieci kanalizacyjnej (pkt 2.1.1 i 2.1.2 sentencji decyzji). Uciążliwości związane z budową trasy będą miały charakter okresowy i ustąpią w momencie ukończenia etapu realizacji przedsięwzięcia.

2) W celu uniknięcia i ograniczenia negatywnego oddziaływania na środowisko w otoczeniu przedmiotowej inwestycji – związanego z odpadami powstającymi w trakcie prowadzenia prac budowlanych i rozbiórkowych na etapie jej realizacji, w tym odpadami niebezpiecznymi i mogącymi powstać w wyniku poważnej awarii, a także odpadami powstającymi na skutek eksploatacji przedmiotowej drogi – Inwestor winien racjonalnie prowadzić gospodarkę odpadami, wyposażając plac budowy i zaplecze techniczno-socjalne w pojemniki (kontenery) zapewniające selektywną

zbiórkę odpadów w zależności od ich rodzajów, możliwości dalszego zagospodarowania czy przetworzenia (pkt 1.2.9 sentencji decyzji). Na etapie prowadzenia prac rozbiórkowych i budowlanych w trakcie realizacji przedmiotowej inwestycji odpady w postaci gruzu budowlanego oraz gleby i ziemi, w tym kamienie oraz gruz ceglany (gdy nie są zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi), powstające w trakcie robót ziemnych należy w jak największym stopniu wykorzystywać we własnym zakresie lub przekazać uprawnionym odbiorcom (pkt 1.2.10 sentencji decyzji). Natomiast odpady niebezpieczne muszą być gromadzone według zasad określonych w pkt 1.2.11 sentencji decyzji. Jednocześnie Inwestor został zobowiązany, aby miejsce magazynowania odpadów niebezpiecznych zostało oznaczone i zabezpieczone przed wstępem osób nieupoważnionych i zwierząt. Zalecenia dotyczące zbiórki i magazynowania odpadów innych niż niebezpieczne zawarto w pkt 1.2.12 sentencji decyzji. Ponadto, w celu minimalizacji wpływu na środowisko związane z powstającymi odpadami w otoczeniu przedmiotowej inwestycji, Inwestor został zobowiązany, aby w projekcie budowlanym uwzględniona została konieczność wykonania planowanego przedsięwzięcia z materiałów gwarantujących szczelność, wytrzymałość i nieagresywność dla środowiska, posiadających niezbędne aprobaty techniczne (pkt 1.3.13 sentencji decyzji). Biorąc pod uwagę aglomeracyjny charakter otoczenia inwestycji i prawdopodobieństwo wystąpienia uciążliwości transportowych w trakcie prac budowlanych, jako niezbędne stwierdzono zobowiązanie Inwestora, by na etapie projektu wykonawczego ustalił miejsca zwalki ziemi lub jej wykorzystania, a trasę wywozu wytyczył tak, aby ruch samochodów zapewniający wywóz był jak najmniej uciążliwy dla mieszkańców miasta (pkt 1.3.14 sentencji decyzji). W wyniku prawidłowo prowadzonej gospodarki odpadami powstającymi w procesie budowy, jak i eksploatacji przedmiotowej inwestycji, z zachowaniem warunków określonych w niniejszej decyzji - oddziaływanie na środowisko związane z powstającymi odpadami nie będzie wywierało negatywnego wpływu na tereny położone w najbliższym otoczeniu planowanego przedsięwzięcia.

3) W celu zapewnienia dotrzymania dopuszczalnych wartości natężenia hałasu na terenach chronionych akustycznie zobowiązano Inwestora do wykonania ekranu akustycznego. Zalecenia odnośnie jego parametrów, budowy, wyglądu i obsadzenia zielenią - uwzględniające widoczność dla ptaków i możliwość kolizji (niedopuszczalne jest zastosowanie zielonych pasów na przezroczystym ekranie, umieszczonych w pobliżu drzew i krzewów, gdyż powyższe sprawia, że stają się niewidoczne na tle otoczenia) - umieszczono w punktach 1.3.1 i 1.3.2 sentencji decyzji. Jednocześnie zaznaczono w pkt 1.3.3 sentencji decyzji, aby zastosować inne metody ograniczające oddziaływanie akustyczne (np. wymianę stolarki okiennej o parametrach dostosowanych do rozwiązań konstrukcyjnych i rodzaju nawierzchni planowanej trasy) w przypadkach, gdy nie będzie możliwe wykonanie ekranów w danym odcinku ulicy, z zastrzeżeniem by zastosowane rozwiązania wymiany stolarki okiennej gwarantowały dostarczenie do mieszkań powietrza wentylacyjnego. W pkt 1.3.4 i 1.3.5 znalazły się odrębne dyspozycje związane z kwestiami oddziaływań wibroakustycznych, mówiące o wykorzystaniu do budowy trasy w miarę możliwości tzw. „cichej nawierzchni”, jak również podkładów antywibracyjnych pod szyny tramwajowe w rejonie ulic Jagiellońskiej i Kotsisa. Dla zweryfikowania rzeczywistego oddziaływania akustycznego planowanego przedsięwzięcia i oceny skuteczności zastosowanych zabezpieczeń, nałożono na Inwestora obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej (pkt 4 sentencji decyzji), wyniki której umożliwią stwierdzenie, czy należy usprawnić istniejące urządzenia ochrony środowiska (poprzez np. dodanie dyfraktora na ekran akustyczny) czy też zastosować ich większą ilość w celu dotrzymania dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Wyniki wspomnianej analizy mogą też potwierdzić konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania w przypadku stwierdzenia ewentualnych przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu na skutek eksploatacji przedsięwzięcia. W celu zapewnienia stałej kontroli oddziaływania akustycznego pochodzenia kołowego i szynowego planowanej trasy na tereny znajdujące się w jej otoczeniu Inwestor został zobowiązany do prowadzenia rocznego monitoringu na etapie eksploatacji przedsięwzięcia, w tym w zakresie pomiarów emisji hałasu (pkt 2.2.2 sentencji decyzji).

4) W okresie realizacji przedsięwzięcia można spodziewać się uciążliwości związanych z emisją substancji zanieczyszczających powietrze, pochodzących z procesu spalania paliw w silnikach samochodów spalinowych oraz innych pojazdów wykorzystywanych przy pracach budowlanych. W celu ograniczenia negatywnego oddziaływania ww. czynników na tereny pozostające



w najbliższym otoczeniu przedsięwzięcia, w trakcie prowadzenia prac budowlanych Inwestor ma obowiązek ograniczyć skutki wtórnego zapylenia poprzez działania wymienione w pkt 1.2.14 sentencji decyzji. Spełnienie ww. warunku sprawi, że wzmiankowane uciążliwości zostaną zminimalizowane. W związku z faktem występowania ciągłej emisji zanieczyszczeń powietrza pochodzącej z ruchu samochodowego w trakcie eksploatacji trasy, na Inwestora nałożono obowiązek rocznego monitoringu w zakresie kontroli emisji zanieczyszczeń do atmosfery (pkt 2.2.1 sentencji decyzji). Dodatkowo problematyka zanieczyszczeń atmosfery związana z użytkowaniem inwestycji będzie badana w trakcie sporządzania przez Inwestora analizy porealizacyjnej – nałożonej w pkt. 4 sentencji decyzji – przy czym jej wyniki pozwolą stwierdzić, czy wystąpią przekroczenia dopuszczalnych norm stężeń omawianych zanieczyszczeń oraz czy będzie zasadne podjęcie dodatkowych działań minimalizujących negatywne ich oddziaływanie. Jeśli nie będzie takich możliwości - przy stwierdzeniu występujących przekroczeń - zostanie podjęta decyzja o utworzeniu obszaru ograniczonego użytkowania.

5) Jako że prace budowlane będą prowadzone w rejonie rzeki Wisły, organ nałożył na Inwestora warunki gwarantujące nienaruszalność koryta rzeki (pkt 1.3.6 i 1.3.7 sentencji decyzji), w tym umiejscowienie podpór mostu poza jego zasięgiem (na lewym brzegu na skarpie, na prawym brzegu na wale przeciwpowodziowym). Umożliwi to uniknięcie zmian warunków funkcjonowania hydrogenicznych siedlisk przyrodniczych oraz warunków bytowania gatunków zależnych od wody (ryby, płazy, niektóre gatunki ssaków, np. bóbr, wydra). Dodatkowo będą zastosowane wszelkie środki ostrożności by przeciwdziałać przedostaniu się do cieku szkodliwych substancji np. ropopochodnych podczas budowy mostu (pkt 1.3.8 sentencji decyzji). Mając na względzie kwestię spływów wód opadowych ze zrealizowanej trasy, Inwestor został zobowiązany tak wykonać odwodnienie drogi, by wody opadowe były przed odprowadzeniem do odbiornika podczyszczane w separatorze zawiesiny i substancji ropopochodnych. Dodatkowo Inwestor musi zapewnić szczelne odwodnienie obiektów mostowych wykonywanych w ramach realizacji przedsięwzięcia (pkt 1.2.15 sentencji decyzji). Odnosząc się do kontroli wpływu zrealizowanej trasy na wody powierzchniowe, organ stwierdził konieczność przeprowadzenia rocznych badań monitoringowych na etapie eksploatacji w zakresie sprawdzenia jakości wód opadowych odprowadzanych z powierzchni jezdni i obiektów mostowych (pkt 2.2.3 sentencji decyzji). Ponadto wzmiankowana kwestia łącznie z badaniami wpływu inwestycji na wody podziemne ma być przedmiotem analizy porealizacyjnej (pkt 4 sentencji decyzji).

6) Planowana inwestycja przebiega częściowo przez obszar Natura 2000 z Dyrektywy Ptasiej Dolina Środkowej Wisły PLB 140004 oraz Warszawski Obszaru Chronionego Krajobrazu. W celu zminimalizowania niekorzystnego oddziaływania inwestycji (utrata miejsc lęgowych, hałas powodujący płoszenie) na podlegające ochronie gatunki ptaków nałożono na Inwestora szereg warunków i zaleceń, wskazujących m.in. by wycinkę drzew i krzewów prowadzić poza sezonem lęgowym ptaków (tj. 1 marca-31 sierpnia), a prace estakadowo-mostowe w obszarze Natura 2000 rozpocząć po zakończeniu wzmiankowanego okresu (tj. po 31 sierpnia) - pkt 1.2.16 i 1.2.17 sentencji decyzji. W celu stworzenia nisz ekologicznych np. mikrosiedlisk dla grzybów i schronień dla drobnych zwierząt organ stwierdził, że zasadne jest nałożenie warunku pozostawienia w międzywalu na terenie obszaru Natura 2000 gałęzi oraz korzeni drzew i krzewów w rejonie, z którego zostały usunięte. Dodatkowo dążenie do zachowania jak największej liczby leżących drzew i kłód w całości bez przecinania ich na mniejsze fragmenty ma na celu zachowanie istniejących i potencjalnych siedlisk rzadkich grzybów (pkt 1.2.18 sentencji decyzji). W celu maksymalnej ochrony istniejącego drzewostanu i krzewów wskazano warunek dotyczący przesadzeń (w miarę możliwości) drzew i krzewów kolidujących oraz zapewnienie właściwej ochrony zieleni adaptowanej w trakcie prac budowlanych (pkt 1.3.9 i 1.2.19 sentencji decyzji). Dodatkowo w celu odtworzenia drzewostanu i krzewów przeznaczonych do wycinki zalecono w ramach nasadzeń zastępczych wprowadzenie zieleni w stosunku 1:1 na obszarach i wg zasad zakreślonych w pkt 1.3.10.1 i 1.3.10.2 sentencji decyzji. W celu poprawy zachowania ciągłości korytarza ekologicznego, jakim jest dolina Wisły organ uznał za zasadne nałożenie warunku usunięcia nagromadzonych odpadów z międzywala (pkt 1.2.20 sentencji decyzji). W celu częściowego przywrócenia stanu funkcjonalności przyrodniczej terenom znajdującym się w bliskim sąsiedztwie przedmiotowej inwestycji nałożono na Inwestora

warunek w pkt 1.2.21 sentencji decyzji. Wprowadzenie nadzoru przyrodniczego na etapie projektowania i budowy – o którym mowa w pkt 1.2.23 sentencji decyzji – ma na celu konsultowanie rozwiązań i działań ze specjalistami z różnych dyscyplin. W celu rozmieszczenia oświetlenia lin nośnych i łuku mostu oraz pomalowania tych elementów, a także rozmieszczenia i określenia odległości pomiędzy budkami lęgowymi i wysokości, na jakich powinny zostać powieszony wymagany jest nadzór ornitologa. Natomiast w celu doboru gatunków na siedlisku lęgowym z uwzględnieniem struktury przestrzennej powyższego zbiorowiska jak też możliwości i sposobu przesadzania drzew i krzewów, właściwej ich pielęgnacji i sposobu ochrony w trakcie trwania prac budowlanych, najdogodniejszych terminów wykonywania nasadzeń w kontekście dobranych gatunków oraz koniecznego zakresu pielęgnacji nowych nasadzeń - ze względu na możliwość wystąpienia rzadkich i chronionych gatunków grzybów i porostów w rejonie wykonywanych prac - wprowadzono nadzór fitosocjologa. W celu zminimalizowania utraty i przekształcenia ok. 5 ha terenu (łęg i zarośla wierzbowe stanowiące miejsce gniazdowania 35 gatunków ptaków wykazanych w granicach oddziaływania inwestycji) zajętego podczas realizacji przedsięwzięcia w międzywalu, w ramach rekompensaty utraconych miejsc rozrodu przez dziuplaki Inwestor zawiesi w odległości do ok. 500 m na północ i 500 m na południe od granic oddziaływania inwestycji budki lęgowe dla ptaków wg zaleceń zawartych w pkt 1.2.22 sentencji decyzji. Przeprowadzenie rejestracji zasiedlenia wzmiankowanych budek zostało wpisane jako element badań monitoringowych o charakterze przyrodniczym, opisanych w pkt 2.3 sentencji decyzji. Aby zminimalizować kolizje ptaków z pojazdami przemieszczającymi się wzdłuż trasy, nałożono na Inwestora warunek wykluczenia w ramach nasadzeń drzew i krzewów gatunków o atrakcyjnych dla awifauny owocach (pkt 1.3.10.2 sentencji decyzji). Organ odniósł się także do kwestii bezpieczeństwa przelotów ptactwa (zwłaszcza migrującego) w pobliżu nowo wybudowanego mostu łukowego. Wynikiem tego są warunki w pkt 1.3.11 i 1.3.12 sentencji decyzji precyzujące metody odpowiedniego oświetlenia elementów mostu (które zapewnią jego widoczność nocą) oraz stwierdzające konieczność pomalowania łuku i lin nośnych mostu na kolor jaskrawy, np. pomarańczowy (w ten sposób uzyska się duży kontrast budowli na tle otoczenia zarówno podczas słonecznej pogody, jak i zachmurzenia). W ramach badań monitoringowych nałożonych w pkt 2.3 sentencji decyzji uwzględnione będą obserwacje ptaków w obrębie obiektów mostowych przez okres 3 lat od dnia oddania inwestycji do użytku. Uzyskane wyniki pozwolą zweryfikować rzeczywiste oddziaływanie (głównie w sferze kolizyjności) konstrukcji mostu i estakad oraz poruszających się po nich pojazdów na migrującą awifaunę. Ostatnim elementem monitoringu przyrodniczego będą obserwacje i ocena wpływu inwestycji na migracje ww. grupy zwierząt. Inwestor przedłoży raporty zawierające wyniki wymienionych powyżej prac monitoringowych, wraz z wnioskami Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska Warszawie. Realizacja zamierzenia pod powyższymi warunkami nie spowoduje znaczącego negatywnego oddziaływania na przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 z Dyrektywy Ptasiej Dolina Środkowej Wisły PLB 140004.

Organ biorąc pod uwagę stanowisko Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Warszawie – wyrażone opinią z dnia 21 października 2010 r. (znak: ZNS-713/84/2009/IN), które zostało zmienione opinią z dnia 15 listopada 2010 r., (znak: ZNS-713/84-4/2009/IN) i analizując zebrany w sprawie materiał dowodowy, a także ustalając na jego podstawie charakter i skalę przedsięwzięcia oraz wielkość i zakres jego oddziaływania na środowisko, proponując konieczne do zastosowania rozwiązania chroniące środowisko stwierdził, że w przedmiotowej sprawie nie są sprecyzowane wszystkie parametry drogi na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i nie ma możliwości przeprowadzenia dokładnych analiz w zakresie ich wyznaczenia, a dodatkowo nie ma możliwości stwierdzenia jak duże będzie oddziaływanie zamierzenia na tereny mieszkalne oraz środowisko przyrodnicze i jakie należy zastosować niezbędne środki ochronne. W związku z powyższym organ stoi na stanowisku, że konieczne jest nałożenie na Inwestora obowiązku ponownego przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ooŚ (pkt 3 sentencji decyzji). Przygotowana na tym etapie dokumentacja powinna w szczególności odnosić się do wzmiankowanych zagadnień. Stopień dokładności projektu budowlanego pozwoli na skuteczniejsze oszacowanie i określenie wielkości oddziaływań jak również zaproponowanie odpowiednich działań zaradczych i ochronnych.

Celem weryfikacji skuteczności zastosowanych działań ochronnych i minimalizujących organ nałożył na Inwestora obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej w terminie 12 miesięcy od dnia oddania trasy do użytkowania i przedstawienia odpowiedniemu organowi jej wyników w terminie 18 miesięcy od dnia oddania inwestycji do użytku. Analiza powinna być wykonana w zakresie wymienionym w pkt 4 sentencji decyzji. Jej wyniki wraz z wynikami monitoringu będą stanowić podstawę do stwierdzenia czy oddziaływanie przedsięwzięcia zostało efektywnie zminimalizowane i czy zapewniono dostateczną ochronę mieszkańcom pobliskich terenów. W przypadku wystąpienia przekroczeń norm Inwestor będzie musiał podjąć dodatkowe działania lub prace zwiększające skuteczność istniejących urządzeń ochrony środowiska. Jeżeli natomiast w przypadku dalszych przekroczeń potwierdzi się, że nie ma możliwości technicznych lub projektowych by im zapobiec, zostanie podjęta decyzja o utworzeniu obszaru ograniczonego użytkowania.

Dodatkowo organ stwierdził konieczność sporządzenia analizy porealizacyjnej w terminie 2 miesięcy od zakończenia monitoringu (tj. 38 miesięcy od dnia oddania inwestycji do użytkowania), dotyczącej kolizyjności ptaków z konstrukcją obiektów mostowych oraz zawierającej propozycje ewentualnych dalszych działań minimalizujących w omawianym zakresie oddziaływania inwestycji.

W zakresie ochrony przed hałasem należy wykonać pomiary tego oddziaływania obejmujące tereny w sąsiedztwie przedmiotowego odcinka drogi podlegające ochronie akustycznej. Opracowana analiza porealizacyjna powinna obejmować także pomiary kontrolne w zakresie zanieczyszczeń powietrza – wykonane w sąsiedztwie przedmiotowej inwestycji przeprowadzone w rejonie zabudowy mieszkalnej i upraw rolnych. Natomiast w zakresie zanieczyszczeń gleby, wód powierzchniowych i podziemnych oraz skuteczności zastosowanych środków ochronnych badania należy przeprowadzić na wylotach kanałów odprowadzających wody z drogi do odbiorników.

**Zgodnie z art. 10 § 1 Kpa organ prowadzący postępowanie** zapewnił stronom czynny udział w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji umożliwił im wypowiedzenie się, co do zebranych dowodów i materiałów. Stosownie do art. 49 Kpa oraz art. 74 ust. 3 ustawy o os stronie były zawiadomione o czynnościach organu prowadzącego postępowanie przez obwieszczenia – zawiadomienia (zawiadomienie o wszczęciu postępowania, zawiadomienie o wystąpieniu o opinię do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Warszawie, zawiadomienie o otrzymaniu opinii sanitarnej PPIS w Warszawie i wydaniu przez RDOŚ w Warszawie postanowienia nakładającego obowiązek oceny oddziaływania na środowisko, obwieszczenie o wystąpieniu o opinię PPIS w Warszawie w trakcie przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia, obwieszczenie o uzyskaniu opinii sanitarnej PPIS w Warszawie, obwieszczenie o przystąpieniu do oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, obwieszczenie o przystąpieniu do oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko określające termin konsultacji społecznych i możliwości składania wniosków i uwag przez społeczeństwo, obwieszczenie o możliwości zapoznania się z materiałem dowodowym zgromadzonym w toku postępowania obwieszczenie, o umieszczeniu w publicznie dostępnym wykazie danych o środowisku informacji o wydanej w sprawie decyzji). Obwieszczenia umieszczane były na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie, Urzędu Miasta Stołecznego Warszawy, Urzędów Miasta Stołecznego Warszawy dla dzielnic: Targówek, Praga Północ i Żoliborz, a także Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych w Warszawie oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie.

**Zgodnie z art. 30 ustawy o os organ zapewnił w ramach przeprowadzanej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu.** Na podstawie art. 33 ust. 1 ww. ustawy organ prowadzący postępowanie podał do publicznej wiadomości informacje o przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, wszczęciu postępowania, przedmiocie decyzji, która ma być wydana w sprawie, organie właściwym do wydania decyzji oraz organie właściwym do wydania opinii, możliwościach zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz o miejscu, w którym jest ona wyłożona do wglądu, możliwości, sposobie i miejscu składania uwag i wniosków, wskazując jednocześnie 21-dniowy termin ich składania oraz

organie właściwym do rozpatrzenia ewentualnych uwag i wniosków. Wspomniany element procedury został w przedmiotowym postępowaniu przeprowadzony dwukrotnie: po raz pierwszy w okresie od 3 marca 2010 r. do 23 marca 2010 r. oraz ponownie w terminie od 8 października 2010 r. do 28 października 2010 r. w związku z faktem przedłożenia przez Wnioskodawcę aneksu do raportu o osłonek w dniu 7 września 2010 r. i konieczności wyłożenia pełnej dokumentacji w sprawie do wglądu społeczeństwa. Wzmiankowane informacje umieszczane były na tablicy ogłoszeń w Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie, Urzędzie Miasta Stołecznego Warszawy, Urzędzie Miasta Stołecznego Warszawy dla dzielnic: Targówek, Praga Północ i Żoliborz, a także Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych w Warszawie oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie. W trakcie pierwszego 21-dniowego terminu, tj. w okresie od 3 marca 2010 r. do 23 marca 2010 r. do organu uwagi i wnioski dotyczące realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia złożyli:

1. SISKOM – Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji;
2. Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków;
3. Stowarzyszenie Żoliborzan;
4. Rada Kolonii Śliwice;
5. Pan Robert Zarankiewicz, Pani Anna Zarankiewicz, Pani Anna Haweman, Pani Hanna Skrzyminska, Pani Marta Lalak, Państwo Adam i Karolina Bonieccy, Pani Elżbieta Chojnacka, Pan Krzysztof Osiński;
6. Pan Piotr Fidura, Pani Małgorzata Janiec, Pani Teresa Albjerg, Pani Anna Ostaszewska, Pani Beata Bielińska, Pani Janina Rodak, Państwo Anna i Witold Rokiccy;
7. Państwo Jarosław i Małgorzata Wachnik;
8. Pani Teresa Tadeusiak, Pani Karolina Zarankiewicz, Pani Małgorzata Sikora, Pan Dariusz Rusin, Pan Oskar Uszyński, Państwo Irena i Tadeusz Choińscy, Pani Agnieszka Paprocka-Osińska, Pani Elżbieta Niegowska-Drachal, Pan Sylwester Komorowski, Pan Dariusz Teresiński;
9. Pani Marianna Gradowska, Państwo Stefania i Ryszard Góralczykowie, Pani Wanda Zawadzka, Pani Agata Tkacz, Pani Ewa Tkacz, Pani Jadwiga Różecka, Pani Elżbieta Murawińska, Pani Hanna Oleksik, Pani Agata Aleksandrowicz, Mieczysława i Marek Rybka;
10. Pani Anita Buczkowska;
11. Pani Karolina Krajewska i Pani Elżbieta Krajewska;
12. Pani Małgorzata Leonczek-Szulec;
13. Pani Alina Komorowska, Pan Komorowski (nie podano imienia), Pan Marcin Okoński, Pani Sylwia Lubelska Okońska, Pan Jerzy Lubelski, Pani Elżbieta Lubelska;
14. Pani Natalia Malesza;
15. Pan Maciej Borowski;
16. Zielone Mazowsze;

Uwagi zgłoszone po terminie pierwszych konsultacji społecznych – stempel pocztowy z datą 25 marca 2010 r. - Wnioskodawcy są stronami.

17. Pani Małgorzata Skutecka, Pan Marek Skutecki, Pani Teresa Furman.

W trakcie ponownego 21-dniowego terminu, tj. w okresie od 8 października 2010 r. do 28 października 2010 r. do organu uwagi i wnioski dotyczące realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia złożyli:

18. Zielone Mazowsze;
19. Spółdzielnia Budowlano-Mieszkaniowa „Żoliborz”;
20. Stowarzyszenie Żoliborzan;
21. Rada Kolonii Śliwice;
22. Pani Karolina Krajewska i Elżbieta Krajewska;
23. Pan Ryszard Góralczyk, Pan Zygmunt Ostaszewski, Pani Ewa Tkacz, Pani Małgorzata Leonczek-Szulec;
24. Pan Tadeusz Kowalczyk, Pani Lucyna Kiwerska, Pan Mariusz Rusin, Pani Magdalena Budek, Pan Jerzy Kallenbrun, Pan Robert Zarenkiewicz, Pani Marianna Gradowska;

25. Pani Natalia Malesza, Pan Janusz Kiwerski, Pani Danuta Brychczyńska, Pan Jerzy Gradowski, Pan Michał Grabarczyk, Pani Żaneta Sosnowska, Pani Anna Zarankiewicz, Pani Katarzyna Luboradzka, Pan Dariusz Rusin, Pani Agata Tkacz, Pani Mirosława Malesza.

Uwagi zgłoszone po terminie ponownych konsultacji społecznych – stempel pocztowy z datą 2 listopada 2010 r. - Wnioskodawcy są stronami.

26. Pani Aleksandra Sosnowska;

27. Pani Mirosława Malesza.

Sposób wykorzystania uwag i wniosków zgłoszonych w związku z udziałem społeczeństwa przedstawiono w poniższej tabeli:

Lp.	Wnioski i uwagi	Stanowisko Organu
1.	SISKOM – Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji – pismo z dnia 22 marca 2010 r. znak: TMK/II/1/39/10/TK; data wpływu do organu 23 marca 2010 r.	
1.1	Wyrażenie poparcia dla realizowanego przedsięwzięcia w zaprojektowanej formie.	Uwaga nie wymaga odniesienia przez organ.
2.	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków – OTOP - pismo z dnia 22 marca 2010 r.; data wpływu do organu 24 marca 2010 r.	
2.1	Wniosek dotyczący raportu o oś o uzupełnienie przedstawionych wariantów (w zakresie przeprawy drogowej w międzywalu Wisły) o konstrukcję mostu belkowego – czyli przeszłowego, bez łuków, oraz o przebieg Trasy Krasińskich pod Wisłą w tunelu, w linii planowanej budowy mostu.	Wniosek uwzględniony. W aneksie do raportu o oś znajduje się analiza wariantowa uwzględniająca różne rodzaje przepraw mostowych, jak również opcję poprowadzenia trasy Krasińskiego tunelem pod Wisłą.
2.2	Wniosek dotyczący raportu o oś o przedstawienie wyników rozpoznania stanu i liczebności populacji zespołu nietoperzy, zamieszkujących pobliskie Forty Cytadeli, jak również określenia prognozowanego wpływu przedsięwzięcia na tę grupę zwierząt.	Wniosek nie uwzględniony. Z informacji jakie posiada organ wynika, że nie stwierdzono zimowisk i kolonii rozrodczych oraz dziennych kryjówek nietoperzy w pobliżu Cytadeli.
2.3	Wniosek dotyczący raportu o oś o przedstawienie wyników rozpoznania stanu populacji wybranych, prawnie chronionych gatunków bezkręgowców, w szczególności wymienionych w załączniku do unijnej Dyrektywy Siedliskowej, w tym rzadkich motyli i pachnicy dębowej, jak również określenia prognozowanego wpływu na tę grupę.	Wniosek nie uwzględniony. Obszar Natura 2000 „Dolina Środkowej Wisły” nie jest objęty Dyrektywą Siedliskową. W przypadku konieczności zniszczeń siedliska gatunków objętych ochroną Inwestor będzie zobowiązany do uzyskania stosownego pozwolenia, co wynika z obowiązujących przepisów prawa (Ustawa z 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody – Dz. U. 09 Nr 151, poz. 1220, ze zm.).
2.4	Określenie terminu usunięcia drzew i krzewów, oraz rozpoczęcia inicjalnych robót ziemnych wyłącznie w czasie od 1 września do końca lutego, czyli poza okresem lęgowym większości prawnie chronionych gatunków ptaków i czasem rozrodu innych niż ptaki gatunków dziko występujących zwierząt.	Wniosek uwzględniony w pkt 1.2.16 i 1.2.17 sentencji decyzji.
2.5	Określenie zakazu poboru kruszyw budowlanych na potrzeby budowy planowanej trasy drogowej i mostu z terenów objętych obszarowymi formami ochrony przyrody, o których jest mowa w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. –	Wniosek nie uwzględniony, gdyż wykracza poza zakres decyzji środowiskowej. W przypadku, gdy Inwestor stwierdzi potrzebę poboru kruszywa, zobowiązany będzie do zdobycia odpowiedniego pozwolenia, zgodnie

	Dz.U. Nr 151 z 2009 r., poz. 1220, z późn. zm.).	z obowiązującym prawem.
2.6	Określenie zakazu składowania i przetwarzania wszelkich odpadów, w tym ziemi i gruzu z wykopów budowlanych, pochodzących z budowy trasy w terenach, o których jest mowa w punkcie 2.5.	Wniosek uwzględniony w pkt 1.2.2 sentencji decyzji.
2.7	Zalecenie instalacji skrzynek lęgowych dla ptaków różnych typów w liczbie około 150 sztuk (jako kompensacji wycinki około 260 drzew) – pod nadzorem specjalisty ornitologa- na terenie lewego brzegu Wisły w Dzielnicy Żoliborz pomiędzy istniejącymi mostami – Gdańskim i Grota Roweckiego, jak również na terenie wiślanego rezerwatu ornitologicznego o nazwie Wyspy Świderskie, gdzie przewiduje to ustanowiony przez Wojewódzkiego Konserwatora Przyrody plan Ochrony tego rezerwatu – patrz Rozporządzenie Wojewody Mazowieckiego Nr 61 z dnia 8 grudnia 2003 r. w sprawie ustanowienia planu Ochrony dla rezerwatu Wyspy Świderskie (Dziennik Urzędowy Województwa Mazowieckiego Nr 306 z dnia 10 grudnia 2003 r., poz. 8149).	Wniosek uwzględniony częściowo w pkt 1.2.22 sentencji decyzji. Organ nałożył na Inwestora warunek instalacji 81 sztuk budek lęgowych różnych typów na terenie w odległości 500 m na północ i południe od granic oddziaływania realizowanej inwestycji, jako element kompensacji za przekształcenie ok. 5 ha terenu wykorzystywanego przez awifaunę do gniazdowania. Ilość budek do zastosowania została oszacowana według zaleceń podanych m.in. w broszurze OTOP pt. "Czy budki lęgowe rozwiążą problem ochrony dziuplaków?" autorstwa Macieja Gromadzkiego (Gdańsk, 1995). Wspomniany przez Wnioskodawcę rezerwat Wyspy Świderskie znajduje się w odległości ok. 25 km od planowanego zamierzenia, nie jest więc obszarem objętym jego oddziaływaniem.
2.8	Zalecenia odnośnie wykluczenia z projektu zagospodarowania zieleni, który będzie opracowywany, gatunków drzew i krzewów posiadających owoce chętnie spożywane przez ptaki (np. głóg, dzika róża, jarzab itp.).	Wniosek uwzględniony w pkt 1.3.10.2 sentencji decyzji w przypadku odnotowanych obszarów bytowania awifauny wzdłuż planowanej trasy.
2.9	Dopuszczenie instalacji ekranów dźwiękochłonnych wyłącznie nieprzeźroczystych, w szczególności drewnianych i betonowych, z wyjątkiem lokalizacji tych urządzeń w bezpośrednim sąsiedztwie skrzyżowań i węzłów drogowych.	Wniosek uwzględniony w pkt 1.3.2 sentencji decyzji.
2.10	Ograniczenie oświetlenia sylwetki mostu wyłącznie do światła planowanych latarni ulicznych.	Wniosek nieuwzględniony. Organ mając na względzie specyfikę przedsięwzięcia i jego umiejscowienie w otoczeniu wielkiej, silnie oświetlonej aglomeracji, nałożył na Inwestora warunki: odpowiedniego pomalowania lin nośnych oraz łuku mostu na kolor silnie kontrastujący z otoczeniem, a także oświetlenie sylwetki mostu lampami sodowymi, przy czym czynności te mają być nadzorowane przez ornitologa (pkt 1.2.23, 1.3.11 i 1.3.12 sentencji decyzji). Zgodnie z zapisami opinii eksperckiej będącej załącznikiem do raportu o ośw., Wygłaszane czasem opinie, że samo oświetlenie mostu

		może być czynnikiem przyciągającym ptaki, a więc zwiększającym ryzyko kolizji, nie mają zastosowania w przypadku mostów zlokalizowanych w miastach. Oświetlenie wręcz polepsza widoczność przeszkody, czyli odpycha a nie przyciąga. O ile oświetlony most przez rzekę, zlokalizowany z dala od zabudowań może być atrakcyjnym elementem, to most w obrębie miasta jest jednym z bardzo wielu elementów mozaiki świetlnej i ptaki takie pojedyncze elementy całkowicie ignorują.
2.11	Wykluczenie wszelkich regulacji hydrotechnicznych, w związku z planowaną budową przeprawy mostowej – w celu zminimalizowania ingerencji w strefę korytową Wisły.	Wniosek uwzględniony. Konstrukcja przeprawy mostowej, uwzględniająca rozstaw filarów poza nurtem rzeki Wisły nie wymaga przeprowadzenia regulacji hydrotechnicznych. Koryto rzeki pozostanie nienaruszone. Organ wystosował odpowiednie warunki mające zagwarantować taki stan rzeczy (pkt 1.3.6 i 1.3.7 sentencji decyzji)
2.12	Wyrażenie poparcia dla wszystkich postulowanych w raporcie oś form monitoringu przyrodniczego, jak również wniosek o rozszerzenie zakresu monitoringu o kontrole w okresie jesienno-zimowym skrzynek lęgowych dla ptaków, które powinny zdaniem OTOP być zawieszane (punkt 2.7).	Wniosek uwzględniony w pkt 2.3 sentencji decyzji – organ nałożył na Inwestora obowiązek prowadzenia monitoringu ptaków, oraz rejestracji zasiedlenia zamontowanych w ramach działań kompensacyjnych budek lęgowych.
2.13	Wyrażenie poparcia dla innych, podanych w raporcie oś, a nie przedstawionych przez OTOP postulatów dotyczących kompensacji przyrodniczej i minimalizacji negatywnych oddziaływań przedsięwzięcia na środowisko - wniesienie o zapisanie ich w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.	Wniosek uwzględniony w pkt 1.2.18-1.2.21, pkt 1.2.23, pkt 1.3.9 i 1.3.10 sentencji decyzji.
3.	Stowarzyszenie Żoliborzan - pismo z dnia 22 marca 2010 r.; data wpływu do organu 23 marca 2010 r.	
3.1	Brak uwzględnienia wariantu mostu tramwajowego, pieszego i rowerowego z wykluczeniem ruchu kołowego – całkowite zignorowanie postulatów mieszkańców, stowarzyszeń, radnych a nawet władz dzielnic (Żoliborz i Praga Północ) zgłaszanych w trakcie konsultacji społecznych. Pominięcie ww. wariantu jest sprzeczne z Rozporządzeniem Wojewody Mazowieckiego Nr 67 z dnia 24 grudnia 2007 roku w sprawie określenia programu Ochrony powietrza dla strefy aglomeracja warszawska; jak również stoi w sprzeczności z innymi działaniami podejmowanymi przez magistrat mającymi na celu zdecydowane ograniczenie indywidualnego ruchu samochodowego na rzecz transportu publicznego w Warszawie (np. wykorzystanie biegnących w mieście linii kolei w funkcji metra, sukcesywne wyznaczenie kolejnych bus-pasów oraz poszerzanie strefy płatnego parkowania). Proponowany tryb przeprawy jest też niezgodny z założeniami opracowywanej przez miasto Strategii Transportu zakładającej nie pogorszenie warunków życia mieszkańców. Autorzy złożonej dokumentacji sami wskazują na znaczne pogorszenie	Wniosek uwzględniony. W aneksie do raportu oś znajduje się analiza wariantów charakteru planowanej Trasy Krasińskiego wraz z uzasadnieniem wybranego wariantu. Do uwag i wniosków społeczeństwa złożonych w okresie 21 dni konsultacji społecznych, w trakcie postępowania zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia odnosi się - zgodnie z art. 37 ustawy oś - organ właściwy do jej wydania, tj. RDOŚ w Warszawie. Inwestor odniósł się do przeprowadzonych przed wszczęciem bieżącego postępowania konsultacji społecznych w aneksie do raportu oś.

	warunków akustycznych jak i czystości powietrza w sąsiedztwie trasy ze względu na zakładane zwiększenie indywidualnego ruchu samochodowego.	
3.2	Wobec braku uwzględnienia słusznych postulatów zgłaszanych przez mieszkańców, radnych, władz dzielnic oraz stowarzyszeń w trakcie konsultacji społecznych, Stowarzyszenie Żoliborzan uważa przygotowany raport ooś za niekompletny i nie mogący stanowić podstawy do wydania decyzji środowiskowej.	Uwaga bezzasadna. Raport o oddziaływaniu na środowisko oraz jego aneks zostały wykonane zgodnie z wymogami art. 66 ustawy ooś i w ocenie organu zawierają wszystkie wymagane informacje niezbędne do dokonania oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.
4	Rada Kolonii Śliwice - pismo z 22 marca 2010 r. znak: KŚ/24/EK/2010; data wpływu do organu 23 marca 2010 r.	
4.1	Wniosek o uzupełnienie raportu ooś o opinię Stołecznego Konserwatora Zabytków na temat przebiegu trasy i proponowanych rozwiązań w sąsiedztwie osiedla Kolonia Śliwice.	Wniosek uwzględniony w aneksie do raportu ooś. Zgodnie z opinią Biura Stołecznego Konserwatora Zabytków na wnioskowanych terenach nie znajdują się obiekty zabytkowe objęte ochroną konserwatorską.
4.2	Zarzut dotyczący zagrożeń ze strony mającego powstać skrzyżowania z ul. Jagiellońską.	Zarzut wykracza poza tematykę decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, związany jest z bezpieczeństwem drogowym.
4.3	Sprzeciw wobec planowanej likwidacji istniejących przystanków tramwajowych i autobusowych na ulicy Jagiellońskiej po północnej stronie przy kładce dla pieszych, co spowoduje znaczne wydłużenie dojazdu do przystanków z północnej części osiedla (do ok. 400 m i więcej), a tym samym pogorszy atrakcyjność komunikacji zbiorowej, oraz zaburzy spójny obecnie układ urbanistyczny osiedla.	Rejon wnioskowanych przystanków nie jest objęty przedmiotowym zamierzeniem. Z informacji jakie posiada organ wynika, że projekt nie rozstrzyga przyszłości lokalizacji tych przystanków. Decyzję o utrzymaniu lub likwidacji przystanków podejmie Zarząd Transportu Miejskiego.
4.4	Wniosek o przedstawienie wyników analiz zanieczyszczenia powietrza w sposób pozwalający niefachowcom na merytoryczne odniesienie się do nich.	Wniosek uwzględniony. Odpowiedź jak do punktu 3.2 Przedstawione w opracowaniu wnioski zawierają proste i jasne stwierdzenia, pozwalające na jednoznaczne odniesienie się do wyników obliczeń, typu: „Na różnych poziomach istniejącej okolicznej zabudowy (...) nie będą występować przekroczenia dopuszczalnych norm zanieczyszczeń zarówno dla prognozy ruchu 2016, jak i 2026” (cyt. str 112 rozdz. 8.5.4).
4.5	Zarzut o nie uwzględnienie uwag zgłoszonych przez Radę Kolonii Śliwice podczas wizji lokalnej w terenie z udziałem ZMID i przedstawiciela projektanta.	Zarzut bezzasadny. Do uwag i wniosków społeczeństwa złożonych w okresie 21 dni konsultacji społecznych, w trakcie postępowania zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia odnosi się - zgodnie z art. 37 ustawy ooś - organ właściwy do jej wydania, tj. RDOŚ w Warszawie. Inwestor odniósł się do przeprowadzonych przed wszczęciem bieżącego postępowania konsultacji społecznych w aneksie do raportu ooś.
4.6	Sprzeciw wobec przyjętemu w projekcie rozwiązaniu komunikacji samochodowej wewnątrz osiedla i dojazdu do niego. Wniosek o wykonanie projektu przebudowy	Wniosek nieuwzględniony ze względu na charakter wykraczający poza zakres decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Ponadto



	i organizacji ruchu skrzyżowania z ul. Budzyńskiej-Tylickiej w ramach projektu trasy.	skrzyżowanie ul. Jagiellońskiej z ul. Budzyńskiej-Tylickiej jest poza zakresem przedmiotowego zamierzenia. Kwestia reorganizacji ruchu na terenie osiedla została wyjaśniona w aneksie do raportu ooś (str. 30).
4.7	Inwentaryzacja zieleni w raporcie ooś nie zawiera wszystkich drzew z terenu osiedla Kolonia Śliwice (np. posadzono nowe lipy w ramach zazieleniania ul. Gersona). Inwentaryzacja powinna być uzupełniona.	Wniosek nieuwzględniony. Inwentaryzacja na potrzeby raportu ooś została wykonana przed wspomnianym nasadzeniem. Nie jest możliwe dokonanie inwentaryzacji w dniu złożenia raportu, jest ona wykonana wcześniej a przez to może nie uwzględniać nasadzeń dokonanych w czasie późniejszym.
4.8	Pominięcie w raporcie ooś negatywnego wpływu na środowisko likwidacji terenów zielonych w sąsiedztwie osiedla. Zmniejszenie powierzchni biologicznie czynnej przyczyni się do obniżenia jakości powietrza i podniesienia temperatury, co będzie szczególnie dotkliwe latem. Obecnie proponowane rozwiązania nie rekompensują mieszkańcom nawet w części poniesionych strat. Słuszne zalecenie zastosowania zieleni izolacyjnej pojawia się dopiero pod koniec opracowania, jednak nie wskazuje się konkretnych możliwych miejsc takich nasadzeń. Nie przedstawiono też żadnych danych na temat wartości izolacyjnej (akustyka, zanieczyszczenia) takiego rozwiązania.	Uwaga bezzasadna. Do podnoszonej kwestii odniesiono się zarówno w raporcie ooś jak i aneksie do raportu ooś. Zgodnie z informacjami jakie posiada organ zastosowane zostaną dwie bariery izolacyjne - niska zieleń przy trasie stanowiąca pierwszą barierę oraz wyższa zieleń będąca drugą barierą. Projektowana zieleń umiejscowiona jest głównie wzdłuż planowanej Trasy. Przy osiedlach (np. Kolonia Śliwice) zastosowana została podwójna bariera drzew w celu dodatkowego wyciszenia. Dokładna lokalizacja nasadzeń znajdzie się w projekcie zagospodarowania zieleni, będącym częścią projektu budowlanego i będzie elementem analizy podczas przeprowadzania ponownej oceny oddziaływania na środowisko - której konieczność organ stwierdził w punkcie 3 sentencji decyzji.
4.9	Protest wobec planowanej likwidacji terenów rekreacyjnych dla dzieci i młodzieży (plac zabaw dla dzieci i boiska sportowego).	Zgodnie z zapisami aneksu do raportu ooś „(...) tereny zielone zostaną odtworzone. Aktualnie trwają rozmowy w sprawie ustalenia nowej lokalizacji w ramach inwestycji, na terenach osiedla”.
4.10	Działania kompensacyjne m.in. w postaci wymiany okien nie stanowią rozwiązania problemu według wnioskodawcy.	Uwaga uwzględniona. Organ nałożył na Inwestora szereg warunków, które mają zapewnić ochronę wibroakustyczną dla mieszkańców terenów położonych w pobliżu planowanej Trasy – zastosowanie ekranu akustycznego na terenie osiedla Kolonia Śliwice, wymiana stolarki okiennej, zastosowanie tzw. cichej nawierzchni oraz podkładów antywibracyjnych pod tory tramwajowe (pkt 1.3.1. 1.3.3-1.3.5 sentencji decyzji). Inwestor planuje również dokonanie nasadzeń zieleni wzdłuż planowanej trasy, co będzie stanowić dodatkową barierę. Mając na względzie potrzebę kontroli oddziaływania związanego z emisją hałasu z wybudowanej trasy organ stwierdził konieczność przeprowadzenia monitoringu w okresie eksploatacji drogi w zakresie m.in. pomiarów

		<p>emisji hałasu kołowego i szynowego, a także wykonanie analizy porealizacyjnej (pkt 2.2.2, pkt 4 sentencji decyzji). Wyniki ww. monitoringu oraz analizy potwierdzą efektywność zastosowanych zabezpieczeń.</p> <p>Ponadto należy podkreślić, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia stwierdzono konieczność przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko na etapie uzyskiwania pozwolenia na budowę. Informacje posiadane przez Inwestora na wzmiankowanym etapie umożliwią doprecyzowanie warunków związanych z ochroną lokalnej społeczności przed ww. oddziaływaniami.</p>
4.11	<p>Wniosek o nie wykonywanie ekranów akustycznych, jako elementów pogłębiających izolację osiedla, niszczących krajobraz, pogarszających bezpieczeństwo, nie chroniących przed dźwiękami niskimi emitowanymi przez samochody ciężarowe. Dodatkowo ZDM nie przewiduje zmiany proporcji ruchu na ul. Jagiellońskiej w przyszłości (wzmożony ruch z dużym udziałem transportu ciężkiego). Stawianie kilkumetrowych osłon na długości 180 metrów w centrum miasta wnioskodawca uważa za nieporozumienie, w związku z tym postuluje o uzupełnienie zaleceń o inne, bardziej adekwatne rozwiązania.</p>	<p>Wniosek nieuwzględniony. Zastosowanie ekranu akustycznego jest odpowiednim środkiem zaradczym mającym największą efektywność jako bariera ochronna przed emisją hałasu kołowego. Należy jednak zaznaczyć, że ekran w miarę możliwości będzie adekwatnie wkomponowany w otoczenie, co potwierdza warunek nałożony na Inwestora w pkt 1.3.2 sentencji decyzji. Doprecyzowanie informacji dotyczących planowanego ekranu akustycznego nastąpi na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko, której konieczność organ stwierdził w punkcie 3 sentencji decyzji.</p>
4.12	<p>Zarzut odnośnie zaniżenia przedstawionych prognoz akustycznych dotyczących projektowanej trasy, gdyż zakładają przemieszczanie się samochodów z prędkością maksymalną do 60 km/h, przy czym na trasie nie przewidziano żadnych rozwiązań uspokojenia ruchu. Wnioskodawca stwierdza że na odcinku Jagiellońska – Budowlana nie powinny jeździć tiry i aby ten zakaz oraz ograniczenie prędkości były przestrzegane powinny zostać zwężone jezdnie. Wniosek o zwężeniu pasów ruchu na odcinku Budowlana-Jagiellońska, oraz o zainstalowanie radaru.</p>	<p>Zarzut bezzasadny. Zgodnie z informacjami jakie posiada organ do prognoz akustycznych przyjęto prędkość wyższą od projektowanej. Pozostałe wnioski nie zostały uwzględnione ze względu na charakter wykraczający poza zakres decyzji środowiskowej.</p>
4.13	<p>Wniosek o zaprojektowanie cichej nawierzchni na skrzyżowaniu z ul. Jagiellońską oraz na trasie w sąsiedztwie radaru.</p>	<p>Wniosek uwzględniony w punkcie 1.3.4 sentencji decyzji.</p>
4.14	<p>Wniosek o zastosowanie rozwiązań zmniejszających hałas w obrębie osiedla, przy estakadzie nad torami, np. cichej nawierzchni.</p>	<p>Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 4.10. i 4.13.</p>
4.15	<p>Wniosek o uzupełnienie dokumentacji o dane na temat prognozy natężenia drgań i hałasu w związku z zaprojektowaniem skrzyżowania torowiska tramwajowego z ul. Jagiellońską w jezdni, co wg wnioskodawcy sprawi że uciążliwe drgania powodowane przez przejeżdżające ciężkie samochody będą mocno odczuwalne, w tym na pobliskie budynki osiedla.</p>	<p>Wniosek nieuwzględniony. Raport oos przewiduje zastosowanie najnowszych rozwiązań technicznych budowy dróg, tj. podkłady, warstwy amortyzacyjne /dla jezdni drogi czy torów tramwajowych/ oraz typy nawierzchni (rozdział 11 na str. 136). Organ kierując się zapisami ww. dokumentu nałożył na Inwestora warunek zastosowania podkładów antywibracyjnych pod szyny</p>

		<p>tramwajowe w rejonie ulic Jagiellońskiej i Kotsisa (pkt 1.3.5 sentencji decyzji). Dodatkowo stwierdził konieczność monitoringu na etapie eksploatacji trasy w zakresie m.in. emisji hałasu szynowego, a także przeprowadzenie analizy porealizacyjnej w tym zakresie (pkt 2.2.2, pkt 4 sentencji decyzji). Podkreślić należy, że dokładne odniesienie się do podnoszonej problematyki będzie miało miejsce w trakcie przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedmiotowej inwestycji, której konieczność organ stwierdził w punkcie 3 sentencji decyzji.</p>
4.16	<p>Zarzut nie uwzględnienia oddziaływania hałasu pochodzącego od samochodów ciężarowych, dla których wbrew wcześniejszym zapewnieniom pozostawiono bramę wjazdową po południowej stronie ul. Kotsisa. Wniosek o zakaz wjazdu tirów po południowej stronie ul. Kotsisa.</p>	<p>Wniosek nieuwzględniony ze względu na tematykę wykraczającą poza zakres decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Z informacji jakie posiada organ nie ma możliwości zakazania wjazdu pojazdom ciężarowym po południowej stronie ul. Kotsisa, co wynika z innych przepisów prawa (ustawa z 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane – Dz. U. Nr 89, poz. 414, z późn. zm.).</p>
4.17	<p>Wnioskodawca powołując się na Plan Ochrony Powietrza stwierdza, że należy stopniowo ograniczać dostęp tirów do terenów położonych wewnątrz obwodnicy miejskiej. Proponuje wykorzystanie bocznicy kolejowej FSO i zlikwidowanie dostaw tirami. Wnioskodawca wnosi postulat o wstrzymanie wszelkich inwestycji na obszarze osiedla Kolonia Śliwice, do czasu sporządzenia planu zagospodarowania tego obszaru.</p>	<p>Wniosek nieuwzględniony ze względu na tematykę wykraczającą poza zakres decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.</p>
4.18	<p>Zarzut, że stwarzanie dodatkowych ułatwień w komunikacji samochodowej z miejscowościami podwarszawskimi i projektowanie dróg przelotowych przez strefę miejską jest sprzeczne z rozporządzeniem Wojewody Mazowieckiego z 24 grudnia 2007 r. o Planie Ochrony Powietrza dla strefy aglomeracji miejskiej.</p>	<p>Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 4.17.</p>
4.19	<p>Wniosek o uzupełnienie raportu o oś o brakujący wariant zerowy przedsięwzięcia.</p>	<p>Wniosek uwzględniony w raporcie o oś i aneksie do raportu o oś. Znajduje się tam opis skutków niepodejmowania przedsięwzięcia. Zgodnie z zapisami art. 66 ustawy o oś nie należy traktować ww. opisu jako pełnoprawnego wariantu przedsięwzięcia. Jest to element raportu o oś istniejący niezależnie od analizy wariantowej.</p>
4.20	<p>Wniosek dotyczący sporządzenia wariantu bezkolizyjnego skrzyżowania Trasy Krasieńskiego z ul. Jagiellońską (1 etap obejmowałby estakadę aż do ul. Wysockiego) i rzetelnego porównania go z istniejącym projektem w zakresie kosztów oraz wpływu na środowisko i układ komunikacyjny miasta. Wnioskodawca wyraził obawy że zaprojektowane skrzyżowanie spowoduje całkowity paraliż komunikacyjny ul. Jagiellońskiej i dodatkową emisję spalin, niszczenie nawierzchni, hałas, drgania itd.</p>	<p>Wniosek uwzględniony w aneksie do raportu o oś w zakresie przeanalizowania zastosowania skrzyżowań wielopoziomowych (str. 14).</p>
4.21	<p>Zarzut wnioskodawcy, że projektowana trasa nie ma</p>	<p>Zarzut bezzasadny.</p>

	charakteru lokalnego, jak wcześniej zapowiadano, a stanie się ona rodzajem obwodnicy Śródmieścia-bis.	Zgodnie z informacjami jakie posiada organ projektowana trasa na odcinku od Pl. Wilsona do ul. Budowlanej nie będzie rodzajem obwodnicy śródmieścia, a jej charakter został określony w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Stołecznego Warszawy.
4.22	Wniosek o wzięcie pod uwagę odbytych konsultacji społecznych.	Wniosek uwzględniony w zakresie uwag i wniosków społeczeństwa złożonych w okresie 21 dni konsultacji społecznych, w trakcie postępowania zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Do wspomnianych uwag i wniosków odnosi się - zgodnie z art. 37 ustawy ooś - organ właściwy do jej wydania, tj. RDOŚ w Warszawie. Inwestor odniósł się do przeprowadzonych przed wszczęciem bieżącego postępowania konsultacji społecznych w aneksie do raportu ooś.
4.23	Wniosek o sporządzenie analizy wariantów alternatywnych (np. jako trasy tramwajowo-rowerowo-pieszkiej z estakadą nad ul. Jagiellońską), o mniejszym oddziaływaniu na środowisko, a także wariantu „0”.	Wniosek uwzględniony na etapie sporządzania aneksu do raportu ooś. Należy podkreślić, że zgodnie z obowiązującą ustawą ooś (art. 66), opis skutków niepodejmowania przedsięwzięcia (zwany przez wnioskodawcę wariantem 0), nie stanowi pełnoprawnego wariantu przedsięwzięcia. Jest to element raportu ooś istniejący niezależnie od analizy wariantowej.
4.24	Wniosek o odrzucenie raportu ooś w całości, ze względu na poważne uchybienia merytoryczne i stwierdzenie o niemożności faktycznej oceny omawianej inwestycji na środowisko ze względu na wstępną fazę przygotowań.	Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 3.2.
5	Pan Robert Zarankiewicz, Pani Anna Zarankiewicz, Pani Anna Haweman, Pani Hanna Skrzymowska, Pani Marta Lalak, Państwo Adam i Karolina Bonieccy, Pani Elżbieta Chojnacka, Pan Krzysztof Osiński - pismo z dnia 21 marca 2010 r.; data wpływu do organu 23 marca 2010 r.	
5.1	Zarzut nierzetelności raportu ooś, który wg. wnioskodawców bagatelizuje wpływ inwestycji na okolicę osiedla Kolonia Śliwice.	Zarzut bezzasadny. Raport o oddziaływaniu na środowisko oraz jego aneks zostały wykonane zgodnie z wymogami art. 66 ustawy ooś i w ocenie organu zawierają wszystkie wymagane informacje niezbędne do dokonania oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.
5.2	Zarzut odnośnie niewielkich różnic między zaproponowanymi wariantami inwestycji, jednocześnie wniosek o zaproponowanie innych funkcjonalnych wariantów np. trasa tramwajowo-rowerowo-pieszka, oraz lokalizacyjnych wariantów przedmiotowej inwestycji.	Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 5.1. Aneks do raportu ooś zawiera obszerną analizę wariantową.
5.3	Sprzeciw wobec inwestycji oraz wniosek o odrzucenie w całości raportu ooś, nakazanie sporządzenia go od nowa, oraz przeprowadzenie ponownych badań przy alternatywnych rozwiązaniach przebiegu trasy.	Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 5.1.
6	Pan Piotr Fidura, Pani Małgorzata Janiec, Pani Teresa Albjerg, Pani Anna Ostaszewska, Pani Beata Bielińska, Pani Janina Rodak, Państwo Anna i Witold Rokiccy -	

Pismo z dnia 20 marca 2010r.; data wpływu do organu 23 marca 2010 r.		
6.1	Zarzut dotyczący bagatelizowania w raporcie o oś wpływu inwestycji na środowisko, w tym osiedla Kolonia Śliwice, a także nie uwzględnienia nawet częściowego przesunięcia trasy po stronie praskiej.	Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 5.1.
6.2	Zarzut nie uwzględnienia w raporcie o oś oddziaływania drgań, będących następstwem obecnych i przewidywanych natężeń ruchu na budynku osiedla.	Zarzut bezzasadny. Raport o oś przewiduje zastosowanie najnowszych rozwiązań technicznych budowy dróg, tj. podkłady, warstwy amortyzacyjne /dla jezdni drogi czy torów tramwajowych/ oraz typy nawierzchni (rozdział 11 na str. 136). Organ kierując się zapisami ww. dokumentu nałożył na Inwestora szereg warunków: zastosowanie ekranu akustycznego na terenie osiedla Kolonia Śliwice, wymiana stolarki okiennej, zastosowanie tzw. cichej nawierzchni oraz podkładów antywibracyjnych na torach tramwajowych (pkt 1.3.1, 1.3.3-1.3.5 sentencji decyzji). Inwestor planuje również dokonanie nasadzeń zieleni wzdłuż planowanej trasy, co będzie stanowić dodatkową barierę. Mając na względzie potrzebę kontroli oddziaływania związanego z emisją hałasu z wybudowanej trasy organ stwierdził konieczność przeprowadzenia monitoringu w okresie eksploatacji drogi w zakresie m.in. pomiarów emisji hałasu kołowego i szynowego, a także wykonanie analizy porealizacyjnej (pkt 2.2.2. pkt 4 sentencji decyzji). Wyniki ww. monitoringu oraz analizy potwierdzą efektywność zastosowanych zabezpieczeń. Ponadto należy podkreślić, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia stwierdzono konieczność przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko na etapie uzyskiwania pozwolenia na budowę. Informacje posiadane przez Inwestora na wzmiankowanym etapie umożliwią doprecyzowanie warunków związanych z ochroną lokalnej społeczności przed ww. oddziaływaniami.
6.3	Zarzut budowy trasy kosztem terenów zielonych osiedla.	Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 4.9.
6.4	Zarzut do raportu o oś, o nie uwzględnienie zwiększenia poziomu hałasu od nowowyzbudowanej trasy, oraz emisji spalin, a także zatłoczenia ul. Jagiellońskiej.	Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 5.1.
6.5	Wniosek o przygotowanie alternatywnego rozwiązania przebiegu trasy.	Wniosek uwzględniony w aneksie do raportu o oś (str. 6-13).
7	Państwo Jarosław i Małgorzata Wachnik - pismo z dnia 19 marca 2010 r.; data wpływu do organu 23 marca 2010 r.	
7.1	Protest wobec tez zawartych w raporcie o oś, dotyczących bagatelizowania wpływu przedsięwzięcia na osiedle Kolonia Śliwice, odnośnie wpływu emisji hałasu.	W ocenie organu raport o oddziaływanie na środowisko oraz jego aneks zostały wykonane zgodnie wymogami art. 66 ustawy o oś i zawierają wszystkie wymagane informacje niezbędne do dokonania oceny oddziaływania

		przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, w tym kwestie dotyczące emisji hałasu z planowanej trasy.
7.2	Zarzut budowy trasy kosztem terenów zielonych osiedla.	Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 4.9.
7.3	Zarzut odnośnie proponowanych w raporcie ekranów akustycznych, które wg wnioskodawców miałyby pogorszyć bezpieczeństwo, podzielić przestrzeń.	Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 4.11.
7.4	Zarzut nie uwzględnienia w raporcie oś oddziaływania drgań, będących następstwem obecnych i przewidywanych natężeń ruchu na budynki osiedla.	Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 5.1.
7.5	Wniosek o rozważenie poprowadzenia trasy bliżej ulicy Pożarowej, kosztem rozebrania budynków biurowych po stronie ul. Kotsisa, aby oddalić jej przebieg od zabudowań osiedla.	Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 4.17. Podstawą analizy wariantowej są warianty przedstawione przez Inwestora w raporcie oś i aneksie do raportu oś.
7.6	Wniosek o sporządzenie rzetelnej oceny oddziaływania projektowanej trasy na środowisko i zaniechanie inwestycji w obecnie proponowanej wersji.	Wniosek częściowo uwzględniony. W ocenie organu przedłożona dokumentacja tj. raport oś i aneks do raportu oś zostały wykonane zgodnie wymogami art. 66 ustawy oś i zawierają wszystkie wymagane informacje niezbędne do dokonania rzetelnej oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. Wariant inwestycyjny jest najbardziej optymalny pod kątem transportowym, ekonomicznym, społecznym i środowiskowym.
8	Pani Teresa Tadeusiak, Pani Karolina Zarankiewicz, Pani Małgorzata Sikora, Pan Dariusz Rusin, Pan Oskar Uszyński, Państwo Irena i Tadeusz Choińscy, Pani Agnieszka Paprocka-Osińska, Pani Elżbieta Niegowska-Drachal, Pan Sylwester Komorowski, Pan Dariusz Teresiński - pismo z dnia 19 marca 2010 r.; data wpływu do organu 23 marca 2010 r.	
8.1	Protest wobec tez zawartych w raporcie oś, dotyczących bagatelizowania wpływu przedsięwzięcia na środowisko, w tym na osiedle Kolonia Śliwice.	W ocenie organu raport o oddziaływaniu na środowisko oraz jego aneks zostały wykonane zgodnie wymogami art. 66 ustawy oś i zawierają wszystkie wymagane informacje niezbędne do dokonania oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.
8.2	Zarzut budowy trasy kosztem terenów zielonych osiedla.	Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 4.9.
8.3	Zarzut odnośnie proponowanych w raporcie ekranów akustycznych, które wg wnioskodawców miałyby pogorszyć bezpieczeństwo podzielić przestrzeń.	Zarzut bezzasadny. Zastosowanie ekranu akustycznego jest odpowiednim środkiem zaradczym mającym największą efektywność jako bariera ochronna przed emisją hałasu kołowego. Należy jednak zaznaczyć, że ekran w miarę możliwości będzie adekwatnie wkomponowany w otoczenie, co potwierdza warunek nałożony na Inwestora w pkt 1.3.2 sentencji decyzji. Doprecyzowanie informacji dotyczących planowanego ekranu akustycznego nastąpi na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko, której konieczność organ stwierdził w punkcie 3 sentencji decyzji.
8.4	Wniosek o sporządzenie rzetelnej oceny oddziaływania	Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 7.6.

	projektowanej trasy na środowisko i zaniechanie inwestycji w obecnie proponowanej wersji.	
9.	Pani Marianna Gradowska, Państwo Stefania i Ryszard Góralczykowie, Pani Wanda Zawadzka, Pani Agata Tkacz, Pani Ewa Tkacz, Pani Jadwiga Różecka, Pani Elżbieta Murawińska, Pani Hanna Oleksik, Pani Agata Aleksandrowicz, Mieczysława i Marek Rybka - pismo z dnia 21 marca 2010 r.; data wpływu do organu 23 marca 2010 r.	
9.1	Protest wobec wniosków zawartych w raporcie oos, dotyczących stwierdzenia, że projektowana trasa nie naruszy równowagi ekologicznej i nie będzie negatywnie oddziaływać na środowisko.	W ocenie organu raport o oddziaływaniu na środowisko oraz jego aneks zostały wykonane zgodnie wymogami art. 66 ustawy oos i zawierają wszystkie wymagane informacje niezbędne do dokonania oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. Warunki jakie organ nakłada w niniejszej decyzji na Inwestora mają na celu ochronę ludzi oraz środowiska w otoczeniu planowanego przedsięwzięcia, jak również minimalizację jego negatywnych oddziaływań - tym samym organ potwierdza, że przy zachowaniu wzmiankowanych warunków realizacja przedsięwzięcia nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko. Należy jednak podkreślić że punktem 3 sentencji decyzji organ stwierdził konieczność przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko na etapie uzyskiwania decyzji pozwolenie na budowę. Pozwoli to doprecyzować sformułowane warunki tak, by w jeszcze większym stopniu gwarantowały efektywność działań ochronnych i minimalizujących które będą zastosowane.
9.2	Zarzut nie uwzględnienia w raporcie oos oddziaływania drgań.	Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 6.2.
9.3	Wniosek o rozważenie poprowadzenia trasy kosztem rozebrania budynków biurowych po stronie ul. Kotsisa, aby oddalić jej przebieg od zabudowań osiedla.	Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 7.5.
9.4	Zarzut budowy trasy kosztem terenów zielonych osiedla.	Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 4.9.
9.5	Zarzut dotyczący raportu oos, który wg wnioskodawców nie uwzględnia negatywnego wpływu zwiększenia emisji hałasu i spalin na osiedle Kolonia Śliwice.	Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 5.1.
9.6	Wniosek o stworzenie alternatywnego rozwiązania przebiegu trasy (w pierwszej kolejności budowa obwodnicy miejskiej), oraz o działania minimalizujące wpływ na środowisko (most bez samochodów, z szybkim tramwajem na estakadzie nad ul. Jagiellońską).	Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 6.5. Analiza wariantowa potwierdza, że wariant inwestycyjny jest najbardziej optymalny pod kątem transportowym, ekonomicznym, społecznym i środowiskowym.
10	Pani Anita Buczkowska - pismo z dnia 22 marca 2010 r.; data wpływu do organu 23 marca 2010 r.	
10.1	Uwaga dotycząca raportu oos – proponowane działania minimalizujące negatywny wpływ nadmiernej emisji hałasu tj. instalacja okien bardziej dźwiękoszczelnych są niewystarczające. Zarzut braku ekranów	Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 4.10.

	dźwiękoszczelnych od strony ulic Kotsisa, Witkiewicza i Gersona.	
10.2	Sprzeciw wobec likwidacji boiska i placu zabaw dla dzieci, oraz terenów zielonych osiedla Kolonia Śliwice.	Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 4.9.
10.3	Wniosek o zaprojektowanie trasy jako jedynie tramwajowej, z możliwością ruchu komunikacji miejskiej autobusowej.	Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 9.6.
10.4	Wniosek o wykonanie skrzyżowania trasy z ul. Jagiellońską jako bezkolizyjne na estakadzie i przebiegało możliwie najdalej od ul. Kotsisa.	Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 4.20. Z analizy wariantowej wynika, że najbardziej optymalny pod kątem ekonomicznym, realizacji połączeń tramwajowych i utrzymania ruchu lokalnego będzie wariant zastosowania skrzyżowań jednopoziomowych.
10.5	Sprzeciw wobec inwestycji oraz wniosek o odrzucenie w całości raportu ooś, nakazanie sporządzenia go od nowa, oraz przeprowadzenie ponownych badań przy alternatywnych rozwiązaniach przebiegu trasy.	Raport o oddziaływaniu na środowisko oraz jego aneks zostały wykonane zgodnie z wymogami art. 66 ustawy ooś i w ocenie organu zawierają wszystkie wymagane informacje niezbędne do dokonania oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. W aneksie do raportu ooś znalazła się obszerna analiza wariantowa z której wynika, że wariant inwestycyjny jest najbardziej optymalny pod kątem transportowym, ekonomicznym, społecznym i środowiskowym.
11	Pani Karolina Krajewska i Pani Elżbieta Krajewska - pismo z dnia 22 marca 2010 r.; data wpływu do organu 23 marca 2010 r.	
11.1	Zarzut nierzetelności sporządzonego raportu ooś.	Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 5.1.
11.2	Zarzut nieprzeanalizowania w raporcie ooś innych wariantów przebiegu trasy w mniejszym stopniu oddziałujących na środowisko np. tylko z infrastrukturą tramwajową i dla pieszych.	Zarzut bezzasadny. Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 9.6.
11.3	Zarzut uniemożliwienia wypowiedzi społeczeństwu poprzez opiniowanie inwestycji, w momencie kiedy możliwe jest wprowadzenie zmian do projektu.	Zarzut bezzasadny. Organ przeprowadził konsultacje społeczne w przedmiotowym postępowaniu dwukrotnie (w okresie od 3 marca 2010r. do 23 marca 2010r. i ponownie w okresie od 8 października 2010r. do 28 października 2010r.) przez co umożliwił zainteresowanemu społeczeństwu wypowiedzenie się w sprawie oraz złożenie uwag i wniosków. Organ wydając decyzję – zgodnie z art. 37 ustawy ooś – odnosi się do wszystkich złożonych w tym czasie uwag i wniosków. Inwestor odniósł się do przeprowadzonych przed wszczęciem bieżącego postępowania konsultacji społecznych w aneksie do raportu ooś.
11.4	Zarzut budowy trasy kosztem terenów zielonych osiedla.	Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 4.9.
11.5	Wniosek o odrzucenie w całości raportu ooś, przeprowadzenie rzetelnych badań, w oparciu o lokalne uwarunkowania i dopiero w ich wyniku określenie	Wniosek nieuwzględniony. Raport o oddziaływaniu na środowisko oraz jego aneks zostały wykonane zgodnie z wymogami art. 66



	możliwych do zastosowania założeń projektowych, w porozumieniu z mieszkańcami i w oparciu o rzetelne konsultacje społeczne.	ustawy ooś i w ocenie organu zawierają wszystkie wymagane informacje niezbędne do dokonania oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. Organ przeprowadził konsultacje społeczne w przedmiotowym postępowaniu dwukrotnie (w okresie od 3 marca 2010r. do 23 marca 2010r. i ponownie w okresie od 8 października 2010r. do 28 października 2010r.) przez co umożliwił zainteresowanemu społeczeństwu wypowiedzenie się w sprawie oraz złożenie uwag i wniosków. Inwestor odniósł się do przeprowadzonych przed wszczęciem bieżącego postępowania konsultacji społecznych w aneksie do raportu ooś.
12	Pani Małgorzata Leonczek-Szule - pismo z dnia 21 marca 2010 r.; data wpływu do organu 26 marca 2010 r.	
12.1	Zarzut nierzetelności raportu ooś, który wg wnioskodawców bagatelizuje wpływ inwestycji na okolicę osiedla Kolonia Śliwice.	Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 5.1.
12.2	Zarzut odnośnie niewielkich różnic między zaproponowanymi wariantami inwestycji, jednocześnie wniosek o zaproponowanie innych funkcjonalnych wariantów np. trasa tramwajowo-rowerowo-pieszka, oraz lokalizacyjnych wariantów przedmiotowej inwestycji.	Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 6.5.
12.3	Sprzeciw wobec inwestycji oraz wniosek o odrzucenie w całości raportu ooś, nakazanie sporządzenia go od nowa, oraz przeprowadzenie ponownych badań przy alternatywnych rozwiązaniach przebiegu trasy.	Wniosek nieuwzględniony. Raport o oddziaływaniu na środowisko oraz jego aneks zostały wykonane zgodnie z wymogami art. 66 ustawy ooś i w ocenie organu zawierają wszystkie wymagane informacje niezbędne do dokonania oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.
13	Pani Alina Komorowska, Pan Komorowski (nie podano imienia), Pan Marcin Okoński, Pani Sylwia Lubelska Okońska, Pan Jerzy Lubelski, Pani Elżbieta Lubelska - pismo z dnia 17 marca 2010 r.; data wpływu do organu 25 marca 2010 r.	
13.1	Protest wobec wniosków zawartych w raporcie ooś, dotyczących stwierdzenia, że projektowana trasa nie naruszy równowagi ekologicznej i nie będzie negatywnie oddziaływać na środowisko.	Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 9.1.
13.2	Zarzut nie uwzględnienia w raporcie ooś oddziaływania drgań	Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 6.2.
13.3	Wniosek o rozważenie poprowadzenia trasy kosztem rozebrania budynków biurowych po stronie ul. Kotsisa, aby oddalić jej przebieg od zabudowań osiedla.	Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 7.5.
13.4	Zarzut budowy trasy kosztem terenów zielonych osiedla.	Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 4.9.
13.5	Zarzut dotyczący raportu ooś, który wg wnioskodawców nie uwzględnia negatywnego wpływu zwiększenia emisji hałasu i spalin na osiedle Kolonia Śliwice.	Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 5.1.
13.6	Wniosek o stworzenie alternatywnego rozwiązania przebiegu trasy (w pierwszej kolejności budowa obwodnicy miejskiej), oraz o działania minimalizujące wpływ na środowisko (most bez samochodów, z szybkim	Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 9.6.

	tramwajem na estakadzie nad ul. Jagiellońską).	
14.	Pani Natalia Malesza - pismo z dnia 17 marca 2010 r.; data wpływu do organu 29 marca 2010 r.	
14.1	Protest wobec wniosków zawartych w raporcie ooś, dotyczących stwierdzenia, że projektowana trasa nie naruszy równowagi ekologicznej i nie będzie negatywnie oddziaływać na środowisko.	Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 9.1.
14.2	Zarzut nie uwzględnienia w raporcie ooś oddziaływania drgań.	Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 6.2.
14.3	Wniosek o rozważenie poprowadzenia trasy kosztem rozebrania budynków biurowych po stronie ul. Kotsisa, aby oddalić jej przebieg od zabudowań osiedla.	Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 7.5.
14.4	Zarzut budowy trasy kosztem terenów zielonych osiedla.	Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 4.9.
14.5	Zarzut dotyczący raportu ooś, który wg wnioskodawców nie uwzględnia negatywnego wpływu zwiększenia emisji hałasu i spalin na osiedle Kolonia Śliwice.	Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 5.1.
14.6	Wniosek o stworzenie alternatywnego rozwiązania przebiegu trasy (w pierwszej kolejności budowa obwodnicy miejskiej), oraz o działania minimalizujące wpływ na środowisko (most bez samochodów, z szybkim tramwajem na estakadzie nad ul. Jagiellońską).	Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 9.6.
15	Pan Maciej Borowski - pismo z dnia 22 marca 2010 r.; data wpływu do organu 25 marca 2010 r.	
15.1	Zarzut bardzo słabego uzasadnienia konieczności podjęcia przedsięwzięcia w raporcie ooś.	Zarzut bezzasadny. Ideą raportu ooś nie jest uzasadnianie konieczności podjęcia przedsięwzięcia. Ta konieczność wynika z potrzeb rozwojowych aglomeracji warszawskiej. Budowa Trasy Krasieńskiego zawarta jest w dokumentach planistycznych (takich jak obowiązujące Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m. st. Warszawy).
15.2	Uwaga odnośnie argumentacji Inwestora, dotyczącej: połączenia prawobrzeżnej Warszawy – dzielnicy Targówek przeprawą mostową ekologicznym środkiem transportu jakim jest tramwaj, z Placem Wilsona i zlokalizowaną tam stacją Metra Warszawskiego, oraz że takie rozwiązanie wyeliminuje w części ruch kołowy. Wg. wnioskodawcy rozwiązanie to jedynie dubluje odcinek od ronda Żaba do Dworca Gdańskiego, nie obejmuje terenów które nie mają jeszcze dostępu do tramwaju.	Uwaga wykraczają poza zakres decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
16	Zielone Mazowsze - pismo z dnia 23 marca 2008 znak: ZM-10-0360-04-WS; data wpływu do organu 28 marca 2010 r.	
16.1	Zarzut niezgodności założeń projektowych trasy z Planem Ochrony Powietrza dla strefy aglomeracji warszawskiej Wojewody Mazowieckiego z 2007 r., a także z jednym z głównych celów Strategii Zrównoważonego Rozwoju systemu Transportowego Warszawy do 2015 roku i na lata kolejne, jakim jest ograniczanie możliwości dojazdu samochodów do strefy śródmiejskiej.	Zarzut bezzasadny. Realizacja trasy wpisuje się w ideę Planu Ochrony Powietrza, w kontekście budowania tras nowoczesnych, bezkolizyjnych, drożnych, odciążających zakorkowane centrum miasta. Budowa Trasy Krasieńskiego zawarta jest w dokumentach planistycznych dla aglomeracji warszawskiej (takich jak obowiązujące Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m. st. Warszawy).
16.2	Zarzut do raportu ooś: dokument wykonany jest w sposób	Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 5.1.

	niestaranny, fatalnie wykonane mapy, nieczytelne tabele, źle dobrane kolory w legendzie map.	
16.3	Zarzuty odnośnie streszczenia raportu ooś, które wg. wnioskodawcy jest mechanicznym skrótem z opracowania głównego w języku specjalistycznym.	Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 5.1. Streszczenie raportu jest sformułowane w sposób jasny i zrozumiały dla osób nie będących specjalistami.
16.4	Wg wnioskodawcy stwierdzenia w raporcie ooś: "Podstawowe trudności związane z opracowaniem raportu wynikają z wczesnego etapu prac projektowych, na jakim obecnie znajduje się trasa Krasieńskiego-Jagiellońska" i „[...]część danych wejściowych do niniejszego raportu ma charakter wstępnych założeń projektowych” podważają wiarygodność opracowania.	Zgodnie z informacjami jakie posiada organ rozwiązania projektowe są zgodne z założeniami przyjętymi na potrzeby raportu. Natomiast należy podkreślić, że organ nałożył na Inwestora w punkcie 3 sentencji decyzji warunek konieczności przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko na etapie uzyskiwania decyzji pozwolenia na budowę. Raport ooś sporządzony na tym etapie będzie doprecyzowany o szczegółowe założenia projektu budowlanego.
16.5	Zarzuty odnośnie wariantowania inwestycji: warianty różnią się jedynie detalami, symulacja akustyczna została sporządzona tylko dla jednego wariantu, co jest wg wnioskodawcy poważnym zaniedbaniem. Mniejsza liczba drzew i krzewów wyciętych na trasie drogi nie może być jedynym kryterium przyjęcia danego wariantu, w raporcie ooś powinny być co najmniej dwa warianty, wskazanie jednego z nich powinno nastąpić na końcu raportu a nie na początku.	Zarzuty bezzasadne. Wariantowanie inwestycji zostało przedstawione w aneksie do raportu ooś (str. 6-28).
16.6	Wniosek o przekazanie dokumentacji inwestorowi z nakazem przeprowadzenia dodatkowego wariantowania inwestycji z równorzędnym rozważeniem co najmniej dwóch dodatkowych wariantów inwestycji np. wariantu budowy mostu i torowiska tramwajowego w śladzie trasy, bez jezdni przeznaczonych dla ruchu samochodów, z zapewnieniem chodników i dróg rowerowych wzdłuż torowiska, oraz wariantu z budową węzła Trasy Krasieńskiego z Wisłostradą w którym Wisłostrada przechodzi tunelem pod rondem lub skrzyżowaniem Trasy Krasieńskiego z łącznicami Wisłostrady.	Wniosek uwzględniony. Wariantowanie inwestycji zostało przedstawione w aneksie do raportu ooś (str. 6-28).
16.7	Wniosek o zwrócenie inwestorowi obecnie złożonego wniosku o decyzję środowiskową z nakazem przedstawienia wniosku i dokumentacji dla całości inwestycji od Placu Wilsona do ul. Budowlanej, na podstawie art. 46, ust 1a ustawy Prawo Ochrony Środowiska.	Wniosek nie dotyczy bieżącego postępowania. Wnioskodawca powołuje się na nieaktualne przepisy prawa.
16.8	Wniosek o zwrócenie inwestorowi dokumentacji celem jej uzupełnienia w zakresie opisu przebiegu konsultacji społecznych przeprowadzanych przez inwestora przed złożeniem wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.	Wniosek uwzględniony. Inwestor odniósł się do przeprowadzonych przed wszczęciem bieżącego postępowania konsultacji społecznych w aneksie do raportu ooś.
16.9	Sprzeciw wobec ustawienia ekranów akustycznych po północnej stronie ulicy Krasieńskiego na całej długości od Wisłostrady do Placu Wilsona, oraz po południowej stronie ulicy Krasieńskiego od Wisłostrady do ul. Czarnieckiego.	W aktualnym raporcie wymienione obszary nie są objęte montażem ekranów akustycznych.
16.10	Wniosek o dążenie do minimalizacji oddziaływania na	Wniosek częściowo uwzględniony w zakresie

	<p>środowisko przedmiotowej inwestycji w pierwszej kolejności poprzez rozwiązania ograniczające ruch samochodowy, a dopiero później innego typu rozwiązania, w tym kompensację negatywnych:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Rozważenie zastosowania zamiast ekranów akustycznych dodatkowych pasów zieleni, szpalerów drzew i krzewów – zwłaszcza po północnej stronie ulicy Krasińskiego na odcinku Czarnieckiego-Pl. Wilsona, gdzie obecnie nie ma żadnej zieleni wysokiej; - zastosowanie „wyciszającej” nawierzchni jezdni, a także wprowadzenie rozwiązań fizycznie ograniczających przekraczanie dozwolonej prędkości przez kierowców np. wyniesione skrzyżowania (np. skrzyżowanie z ul. Czarnieckiego), wyniesione przejścia dla pieszych (przy placu Wilsona), zastosowanie najwyższej dopuszczalnej szerokości pasów ruchu (rozwiązanie ważne także dla możliwości umieszczenia dodatkowych pasów zieleni wyciszającej przy ulicy), ograniczenie liczby pasów ruchu do jednego (w szczególności na odcinku Wisłostrada-Pl. Wilsona), zagęszczenie i zwiększenie liczby przejść dla pieszych.</li> </ul> <p>W razie potrzeby należy wystąpić do Ministerstwa Infrastruktury o uzyskanie odstępstw od warunków technicznych dla budowy dróg celem wykonania tego typu rozwiązań, uzasadniając to nadrzędnymi celami ochrony zdrowia, środowiska naturalnego i historycznych walorów kulturowych.</p>	<p>ochrony wibroakustycznej. Organ nałożył na Inwestora szereg warunków, które mają zapewnić ochronę wibroakustyczną dla mieszkańców terenów położonych w pobliżu planowanej Trasy – zastosowanie ekranu akustycznego na terenie osiedla Kolonia Śliwice, wymiana stolarki okiennej, zastosowanie tzw. cichej nawierzchni oraz podkładów antywibracyjnych pod tory tramwajowe (pkt 1.3.1, 1.3.3 - 1.3.5 sentencji decyzji). Inwestor planuje również dokonanie nasadzeń zieleni wzdłuż planowanej trasy, co będzie stanowić dodatkową barierę. Mając na względzie potrzebę kontroli oddziaływania związanego z emisją hałasu z wybudowanej trasy organ stwierdził konieczność przeprowadzenia monitoringu w okresie eksploatacji drogi w zakresie m.in. pomiarów emisji hałasu kołowego i szynowego, a także wykonanie analizy porealizacyjnej (pkt 2.2.2, pkt 4 sentencji decyzji). Wyniki ww. monitoringu oraz analizy potwierdzą efektywność zastosowanych zabezpieczeń.</p> <p>Ponadto należy podkreślić, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia stwierdzono konieczność przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko na etapie uzyskiwania pozwolenia na budowę. Informacje posiadane przez Inwestora na wzmiankowanym etapie umożliwią doprecyzowanie warunków związanych z ochroną lokalnej społeczności przed ww. oddziaływaniami. Kwestie techniczne projektu drogowego oraz zezwoleń z innych organów wykraczają poza zakres decyzji środowiskowej.</p>
16.11	<p>Należy także wziąć pod uwagę wariant ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania z wypłatą odszkodowań dla mieszkańców znajdujących się w jego strefie, zamiast zastosowania ekranów akustycznych.</p>	<p>Uwaga uwzględniona. Decyzja o ustanowieniu obszaru ograniczonego użytkowania jest podejmowana po uzyskaniu wyników analizy porealizacyjnej, w sytuacji gdy stwierdza się przekroczenia obowiązujących norm i nie ma technicznych możliwości minimalizacji oddziaływań negatywnych.</p>
16.12	<p>Obecny projekt nie przewiduje dodatkowej ochrony przed hałasem terenów rekreacyjno-wypoczynkowych parku im. Stefana Żeromskiego, mimo przekroczonych norm. Jest to sprzeczne z wymaganiami obecnego prawa, w szczególności rozporządzeniem ministra Środowiska z 29 lipca 2004 roku w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. 178, poz. 1841).</p>	<p>Wnioskodawca powołuje się na nieaktualny przepis prawa – obecnie obowiązuje rozporządzenie MŚ z 14 czerwca 2007 roku (Dz. U. 2007 nr 120, poz. 826).</p>
16.13	<p>Zarzut nie uwzględnienia w raporcie o oddziaływania skumulowanego na obszar Natura 2000, w szczególności: - możliwość jednoczesnego oddziaływania występującego podczas budowy mostu Krasińskiego i mostu Północnego na obszar Natura 2000, a być może i jednoczesnej</p>	<p>Zarzut bezzasadny. Podnoszona kwestia została wyjaśniona przez Inwestora w aneksie do raportu o oddziaływaniu (str. 41-54).</p>

	modernizacji mostu Grota –Roweckiego; możliwość jednoczesnego nadmiernego oddziaływania hałasu, emisji spalin, spływu ścieków do rzeki z mostów Krasińskiego, Grota –Roweckiego, Gdańskiego i Północnego leżących w niewielkiej odległości od siebie, jak na potrzeby procesów samooczyszczania wody w rzece; -możliwość jednoczesnego nadmiernego oddziaływania istniejących dwóch mostów i dodatkowych dwóch mostów jako barier dla migracji zwierząt w obszarze N2000”Dolina środkowej Wisły”.	
16.14	Zarzut odnośnie zapisu w raporcie oos stwierdzającego brak alternatywnych metod osiągnięcia celu w kontekście postawionych przed inwestycją zadań tj. połączenia zapewniającego dobrą komunikację między dzielnicami Żoliborz i Bielany a prawobrzeżnym Targówkiem, oraz dzielnicami przylegającymi, oraz ułatwienia dojazdu do Warszawy z regionu mazowieckiego.	Zarzut bezzasadny. W aneksie do raportu oos znalazła się obszerna analiza wariantowa z której wynika, że wariant inwestycyjny jest najbardziej optymalny pod kątem transportowym, ekonomicznym, społecznym i środowiskowym.
16.15	Zarzut nieuzasadnionej i nadmiernej do potrzeb ingerencji w obszar Natura 2000.	Zarzut bezzasadny. Organ nałożył na Inwestora szereg warunków w niniejszej decyzji, które mają na celu minimalizację oddziaływania na obszar Natura 2000 i tereny cenne przyrodniczo. Przy zastosowaniu się Inwestora do ww. warunków realizacja i eksploatacja inwestycji nie spowoduje znaczącego negatywnego oddziaływania na przedmioty ochrony przyrody
16.16	Zarzut nie udowodnienia ponad wszelką wątpliwość że inwestycja musi być realizowana z uwagi na istnienie nadrzędnego celu społecznego.	Zarzut nie dotyczy bieżącego postępowania. Decyzję o realizacji przedsięwzięcia podejmują władze miasta stołecznego Warszawy kierując się nadrzędnym celem społecznym, a w tym przypadku potrzebą rozwojową aglomeracji warszawskiej. Budowa Trasy Krasińskiego zawarta jest w dokumentach planistycznych (takich jak obowiązujące Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m. st. Warszawy).
16.17	Zarzut odnośnie nie uwzględnienia wyciszenia akustycznego pod mostem.	Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 16.15.
16.18	Zarzut zbyt zdawkowego opisu etapu likwidacji przedsięwzięcia. Jednocześnie wniosek o uzupełnienie raportu oos w tym zakresie.	Zarzut bezzasadny. Aneks do raportu oos został uzupełniony w tym zakresie (str. 45)
16.19	Wniosek o wykonanie przez inwestora dodatkowych studiów transportowych dwojakiego rodzaju:- analizę wpływu realizacji inwestycji dla podziału zadań przewozowych (modal split) w podróżach w północnej części Warszawy dla wariantu „0”, proponowanego wariantu docelowego oraz proponowanych przez wnioskodawcę wariantów w pkt.16.6; - przeprowadzenie symulacji czasu przejazdu pasażerów komunikacji publicznej i kierowców samochodów osobowych w przewidywanych najpopularniejszych relacjach podróży z wykorzystaniem trasy i mostu.	Wniosek nieuwzględniony. Raport o oddziaływaniu na środowisko oraz jego aneks zostały wykonane zgodnie wymogami art. 66 ustawy oos i w ocenie organu zawierają wszystkie wymagane informacje niezbędne do dokonania oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.
16.20	Wniosek o wykonanie inwestycji w wariantcie przekroju	Wniosek uwzględniony. W aneksie do raportu

	drogi 2x1 lub 1x2.	oos odniesiono się do kwestii zężenia jezdni ulicy Krasińskiego : „Zgodnie z projektem na ul. Krasińskiego zmniejszono liczbę pasów do 2 z każdej strony. Ponadto zmniejszono szerokość pasów w rejonie ul. Czernieckiego. Przewężenie pasów ruchu wymusi zmniejszenie prędkości pojazdów”.
16.21	Wniosek o uwzględnienie w prognozie ruchu tzw ruchu wzbudzonego (induced mobility) np. ruchu spowodowanego odejściem pasażerów od komunikacji publicznej w związku z poprawą warunków ruchu drogowego na tej samej trasie; dodatkowe podróże, których by zaniechano, gdyby nie otwarto nowego połączenia drogowego itp.	Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 16.20.
17	Uwagi zgłoszone po terminie konsultacji społecznych – stempel pocztowy z datą 25 marca 2010 r. - Wnioskodawcy są stronami.	
	Pani Małgorzata Skutecka, Pan Marek Skutecki, Pani Teresa Furman - pismo z dnia 21 marca 2010 r.; data wpływu do organu 29 marca 2010 r.	
17.1	Zarzut nierzetelności raportu oos, który wg wnioskodawców bagatelizuje wpływ inwestycji na okolicę osiedla Kolonia Śliwice.	Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 5.1.
17.2	Zarzut odnośnie niewielkich różnic między zaproponowanymi wariantami inwestycji, jednocześnie wniosek o zaproponowanie innych funkcjonalnych wariantów np. trasa tramwajowo-rowerowo-pieszna, oraz lokalizacyjnych wariantów przedmiotowej inwestycji.	Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 9.6.
17.3	Sprzeciw wobec inwestycji oraz wniosek o odrzucenie w całości raportu oos, nakazanie sporządzenia go od nowa, oraz przeprowadzenie ponownych badań przy alternatywnych rozwiązaniach przebiegu trasy.	Wniosek nieuwzględniony. Raport o oddziaływaniu na środowisko oraz jego aneks zostały wykonane zgodnie z wymogami art. 66 ustawy oos i w ocenie organu zawierają wszystkie wymagane informacje niezbędne do dokonania oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.
Wnioski i uwagi złożone w trakcie ponownych 21 dni dla społeczeństwa – wyznaczonych w terminie 8 – 28 października 2010 r.		
18	Zielone Mazowsze - pismo z dnia 28 października 2010 r. znak: ZM- 10-0360-01-WS; data wpływu do organu 28 października 2010 r.	
18.1	Zarzut nieuwzględnienia przy opracowywaniu raportu oos ustaleń Planu Ochrony Powietrza (POP) dla strefy aglomeracji warszawskiej, wprowadzony rozporządzeniem nr 67 Wojewody Mazowieckiego z dnia 24 grudnia 2007 r.	Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 5.1. Raport nie jest sprzeczny z wymienionym rozporządzeniem. Realizacja trasy wpisuje się w ideę Planu Ochrony Powietrza, w kontekście budowania tras nowoczesnych, bezkolizyjnych, drożnych, odciążających zakorkowane centrum miasta.
18.2	Wniosek o uzupełnienie w raporcie opisu wariantu „0” planowanej inwestycji i oceny oddziaływania tego wariantu na równych prawach z innymi wariantami i według tych samych kryteriów.	Wniosek nieuwzględniony. Należy podkreślić, że zgodnie z obowiązującą ustawą oos (art. 66), opis skutków niepodejmowania przedsięwzięcia (zwany przez wnioskodawcę wariantem 0), nie stanowi pełnoprawnego wariantu przedsięwzięcia. Jest to element raportu oos istniejący niezależnie od analizy wariantowej.

18.3	<p style="text-align: center;">Wniosek o :</p> <p>a) dokonanie zmian parametrów technicznych jezdni polegających na :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-wyniesieniu skrzyżowania (np. z ulicą Czarneckiego)</li> <li>-wyniesieniu przejść dla pieszych (przy pl. Wilsona)</li> <li>- zastosowanie najwęższej dopuszczalnej szerokości pasów ruchu kosztem utworzenia dodatkowych pasów zieleni wyciszającej przy ulicy</li> <li>- ograniczenie liczby pasów ruchu do jednego (w szczególności na odcinku Wisłostrada-pl. Wilsona) celem wyeliminowania wyprzedzania</li> <li>-zagęszczenie i zwiększenie liczby przejść dla pieszych, w szczególności poprzez zastosowanie obustronnych dojeżdż do przystanków tramwajowych usytuowanych w pasie dzielącym jezdnię ;</li> </ul> <p>b) wystąpienie do Ministerstwa Infrastruktury o uzyskanie odstępstw od warunków technicznych dla budowy dróg celem wykonania tego typu rozwiązań, uzasadniając to nadrzędnymi celami ochrony zdrowia, środowiska naturalnego i historycznych walorów kulturowych Żoliborza Dziennikarskiego;</p> <p>c) wzięcie pod uwagę wariantu ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania z wypłatą odszkodowań dla mieszkańców znajdujących się w jego strefie – obecnie taka możliwość została wykluczona, co zapisano w raporcie ooś;</p> <p>d) przewidzenie dodatkowej ochrony przed hałasem terenów rekreacyjno-wypoczynkowych parku im. Stefana Żeromskiego, mimo przekroczenia norm.</p>	<p>Ad. a),b) Wniosek nieuwzględniony, dotyczy kwestii technicznych, wykraczających poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji jakie posiada organ wynika, że projekt Trasy Krasińskiego był wielokrotnie konsultowany z Inwestorem przez przedstawicieli Zielonego Mazowsza i wszelkie uwagi były wyjaśniane i w miarę możliwości wprowadzane. Trwało to na tyle długo (przez okres prawie roku) że Zielone Mazowsze mogło dokładnie się zapoznać z proponowanymi rozwiązaniami;</p> <p>Ad. c) Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 16.11.;</p> <p>Ad. d) Organ nałożył na Inwestora szereg warunków, które mają zapewnić ochronę wibroakustyczną dla mieszkańców terenów położonych w pobliżu planowanej Trasy (pkt 1.3.1, 1.3.3-1.3.5 sentencji decyzji). Inwestor planuje również dokonanie nasadzeń zieleni wzdłuż planowanej trasy, co będzie stanowić dodatkową barierę. Mając na względzie potrzebę kontroli oddziaływania związanego z emisją hałasu z wybudowanej trasy organ stwierdził konieczność przeprowadzenia monitoringu w okresie eksploatacji drogi w zakresie m.in. pomiarów emisji hałasu kołowego i szynowego, a także wykonanie analizy porealizacyjnej (pkt 2.2.2, pkt 4 sentencji decyzji). Wyniki ww. monitoringu oraz analizy potwierdzą efektywność zastosowanych zabezpieczeń. Ponadto należy podkreślić, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia stwierdzono konieczność przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko na etapie uzyskiwania pozwolenia na budowę. Informacje posiadane przez Inwestora na wzmiankowanym etapie umożliwią doprecyzowanie warunków związanych z ochroną terenów przyległych przed ww. oddziaływaniami.</p>
18.4	<p>Wniosek o sporządzenie analiz wpływu inwestycji dla podziału zadań przewozowych (modal split) dla wariantu „0” i wariantów proponowanych przez Stowarzyszenie oraz przeprowadzenie symulacji czasu przejazdu pasażerów komunikacji publicznej i kierowców samochodów osobowych w przewidywanych najpopularniejszych relacjach podróży z wykorzystaniem trasy i mostu.</p>	<p>Wniosek nieuwzględniony. Przeprowadzone analizy uwzględniają zarówno komunikację zbiorową jak i samochodów osobowych. Analiza wariantowa została umieszczona w aneksie do raportu ooś.</p>
18.5	<p>Uwaga do aneksu do raportu ooś – na stronie 5 znajduje się zapis ”Odstąpienie od budowy Trasy Krasińskiego spowodowałoby jednak dalszy wzrost natężenia ruchu na ul. Krasińskiego oraz rosnące problemy na Pl. Wilsona”. Wnioskodawca stwierdza, że również w przypadku</p>	<p>Zgodnie z informacjami jakie posiada organ przepustowość skrzyżowania z Placem Wilsona nie zostanie zwiększona poprzez realizację Trasy Krasińskiego. Główny ruch samochodowy jest kierowany wzdłuż ul.</p>

	<p>budowy Trasy nastąpi wzrost natężenia ruchu na analizowanym odcinku i że nie jest to wystarczający argument do odrzucenia wariantu „0”.</p>	<p>Wybrzeże Gdyńskie. Przeprojektowanie Trasy Krasińskiego na ul. Krasińskiego jedynie porządkuje ruch nie zwiększając go (zostanie zmniejszona ilość pasów z i do Pl. Wilsona). Należy podkreślić, że zgodnie z obowiązującą ustawą o oś (art. 66), opis skutków niepodjęcia przedsięwzięcia (zwany przez wnioskodawcę wariantem 0), nie stanowi pełnoprawnego wariantu przedsięwzięcia. Jest to element raportu o oś istniejący niezależnie od analizy wariantowej.</p>
18.6	<p>Uwaga do aneksu do raportu o oś – na stronie 7 w opisie wariantu lokalizacyjnego Trasy jako korytarza transportowego w ciągu ul. Potockiej znajduje się zapis „W rejonie przecięcia z ul. Wybrzeże Gdyńskie nie przewiduje się połączenia z trasą ze względu na bliskość węzła drogowego Trasy Armii Krajowej, celem uniknięcia wymieszania ruchu tranzytowego z lokalnym”. Wnioskodawca stwierdza, że to stwierdzenie potwierdza charakter lokalny inwestycji. Natomiast w innym wariantcie, aby uzasadnić cel budowy tłumaczy się, że zwiększy się komunikacja samochodowa. Wnioskodawca zarzuca że w każdym wariantcie podejmowane są argumenty, które nawzajem się wykluczają.</p>	<p>W ocenie organu aneks do raportu o oś został przygotowany w sposób spójny i jednolity, zaś zaproponowane argumenty nie wykluczają się wzajemnie. Poszczególne warianty różnią się bowiem w znacznym stopniu zarówno lokalizacją, jak i charakterem inwestycji, obsługiwanymi połączeniami, a także wymaganymi dodatkowymi inwestycjami oraz wpływem na środowisko.</p> <p>Trasa Krasińskiego podobnie jak most Świętokrzyski mają charakter tras lokalnych. Ograniczenia w ruchu wynikną m.in. z maksymalnej przepustowości jaką można uzyskać przy zaproponowanych skrzyżowaniach jednopoziomowych typowych dla ruchu lokalnego.</p>
18.7	<p>Wnioskodawca przedstawia zmienioną wersję tabeli ze strony 13 aneksu do raportu o oś – w którym rozdziela wariant II na drogowy i tramwajowy- przedstawiając wyniki analizy wariantowej wg swoich wyliczeń.</p>	<p>Raport o oddziaływaniu na środowisko oraz jego aneks zostały wykonane zgodnie z wymogami art. 66 ustawy o oś i w ocenie organu zawierają wszystkie wymagane informacje niezbędne do dokonania oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, w tym kwestie analizy wariantowej. Organ opiera się na dokumentacji złożonej przez Inwestora.</p>
18.8	<p>Uwaga, że zapewnienie sprawnej komunikacji samochodowej w wyniku realizacji inwestycji jest sprzeczne z Programem Ochrony Powietrza i Polityką Transportową Miasta, które w strefie I i II ( do niej należą tereny przyległe do inwestycji) wdrażają program ograniczenia ruchu samochodowego. Wnioskodawca przytaczając zapis z raportu o oś mówiący o tym, że zaniechanie budowy mostu będzie sprzeczne z Polityką Transportową Miasta, stwierdza, że podwójnie zgodny z prawem będzie most tramwajowo-pieszorowerowy.</p>	<p>Zgodnie z analizą wariantową zamieszczoną w aneksie do raportu o oś wariant mostu tramwajowo-rowerowo-pieszego jest nieuzasadniony zarówno z punktu widzenia ekonomicznego, jak i funkcjonalnego. Taki most jest tylko częściowo wykorzystywany zimą. Proponuje się budowę mostu z możliwością ruchu kołowego. Z informacji jakie posiada organ wynika, że miasto stołeczne Warszawa posiada narzędzia do ograniczenia indywidualnego ruchu samochodowego na rzecz transportu publicznego (choćby wyznaczenie bus pasów, zakaz poruszania się samochodów ciężkich itd.).</p>
18.9	<p>Zarzut dotyczący raportu o oś. Według Wnioskodawcy na stacji kolejowej Warszawa toruńska pasażerowie nie przesiadają się, ze względu na nie sprzyjające warunki zwiększonego hałasu i emisji spalin. Fakt ten nie został</p>	<p>Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 5.1.</p>



	uwzględniony w raporcie ooś.	
18.10	Zarzut do stwierdzenia w raporcie ooś, mówiącego że Trasa w znacznym stopniu przebiega przez tereny niezamieszkałe. Wnioskodawca stwierdza, że po stronie żoliborskiej teren w pobliżu Trasy jest w znacznym stopniu zamieszkały. Po stronie praskiej znajdują się osiedle Śliwice, osiedle przy Oliwskiej, budynki mieszkalne przy Wysockiego oraz zabudowa mieszkalna po północnej stronie ul. Budowlanej, co potwierdza że w rzeczywistości planowana Trasa w zdecydowanie mniejszej części przebiega przez tereny niezamieszkałe.	Zarzut bezzasadny. W ocenie organu użyte sformułowanie jest poprawne, gdy weźmie się pod uwagę fakt, że udział terenów niezamieszkałych w przebiegu całej trasy wynosi ok. 44%.
18.11	Zarzut odnośnie zapisu w raporcie ooś, że brak realizacji Trasy uniemożliwi udroźnienie tkanki drogowej. Według Wnioskodawcy to stwierdzenie zdradza, że podstawowe założenie projektu nie będzie spełnione, gdyż w tym przypadku mówi się o tranzycie, a nie o funkcji lokalnej proponowanej drogi.	Zarzut bezzasadny. Pojęcie „udroźnienie tkanki drogowej” może mieć odniesienie zarówno do ruchu lokalnego jak i regionalnego, przy czym Trasa Krasińskiego będzie trasą o znaczeniu lokalnym.
18.12	Uwaga do zapisu w raporcie ooś, który mówi o tym, że brak realizacji Trasy zahamuje rozwój urbanistyczny terenów po prawej stronie Wisły. Według Wnioskodawcy rozwój urbanistyczny i gospodarczy odbywa się jedynie przy dobrym dostępie dla pieszych, a opisywany teren wystraszająco dobrze obsługuje ul. Jagiellońska i istniejąca linia tramwajowa (16,18,22). Wnioskodawca stwierdza również, że miasto nie chce rozwoju tego terenu, ponieważ nie utworzyło miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego i opracowań urbanistycznych, co samo w sobie jest wystraszającym hamulcem.	Uwaga wykracza poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji jakie posiada organ wynika, że projekt Trasy Krasińskiego był wielokrotnie konsultowany z Inwestorem przez przedstawicieli Zielonego Mazowsza i wszelkie uwagi były wyjaśniane i w miarę możliwości wprowadzane. Trwało to na tyle długo (przez okres prawie roku) że Zielone Mazowsze mogło dokładnie się zapoznać z proponowanymi rozwiązaniami.
19	Spółdzielnia Budowlano-Mieszkaniowa „Żoliborz” - pismo z dnia 26 października 2010 r. znak: 1014/2010; data wpływu do organu 02 listopada 2010 r.	
19.1	Wnioskodawca nawiązując do korespondencji z dnia 3.10.2007 r. (L.dz. 811/2007) skierowanej do Przewodniczącego Rady Dzielnicy Żoliborz i Zarządu Dróg Miejskich w Warszawie, podtrzymuje swoje stanowisko zawarte w ww. piśmie.	Organ nie może odnieść się do przedmiotowych postulatów, gdyż nie ma wglądu w pisma, na które powołuje się wnioskodawca.
19.2	Wnioskodawca stwierdza, że budynek usytuowany przy ul. Krasińskiego 2A- będący jego własnością- zostanie narażony na wszelkie negatywne skutki zwiększonego ruchu różnego typu pojazdów samochodowych oraz pojazdów szynowych. Z uwagi na powyższe Wnioskodawca postuluje o: a) powołanie biegłego eksperta budowlanego celem przeprowadzenia badań czy wpływ robót i eksploatacji trasy nie będzie miało negatywnego wpływu na konstrukcję budynku przy ul. Krasińskiego 2A- posadowionego na płycie betonowej a od strony południowo-wschodniej oparty o skarpe, na której przebiega ul. Krasińskiego. b) wymianę wszystkich okien od strony projektowanej trasy o innej charakterystyce tłumienia hałasu na koszt inwestora. Dotyczy to także pokrycia kosztów pełnej zabudowy loggii w przypadku takiego żądania mieszkańców tego budynku,	Zgodnie z informacjami jakie posiada organ projektowana przeprawa mostowa nie zwiększa przepustowości ul. Krasińskiego, a jedynie uporządkowuje jezdnie wraz z umieszczeniem pomiędzy jezdniami torowiska tramwajowego. Nie nastąpi w takim razie zwiększony ruch pojazdów, który uzależniony jest od przepustowości sygnalizacji na Pl. Wilsona. Ad. a) Prace budowlane dla obszarów budynku przy ul. Krasińskiego 2A nie wpłyną na jego konstrukcję. Główne prace budowlane prowadzone będą przy jezdni ul. Krasińskiego bez ingerencji w strukturę konstrukcyjną terenu wokół budynku. Prace prowadzone w okolicy budynku Krasińskiego 2A polegać będą na wymianie nawierzchni chodników i parkingów;

	<p>c) pokrycie elewacji budynku od strony przebiegu trasy materiałami (masami) dźwiękochłonnymi wraz z ich malowaniem. Odnowienie elewacji będzie niezbędne także na nieuniknione uszkodzenia tynków związanych z wymianą okien i zabudową loggii,</p> <p>d) wykonanie nasadzeń drzew i krzewów w sposób szczególnie nasycony stosownymi gatunkami roślin.</p>	<p>Ad. b),c) Wnioski wykraczają poza zakres decyzji środowiskowej;</p> <p>Ad d) Dokładne umiejscowienie nasadzeń zieleni znajdzie się w Projekcie zagospodarowania zieleni – będącej częścią projektu budowlanego Trasy Krasieńskiego i będzie przedmiotem analiz na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko. Z informacji jakie posiada organ wynika, że ze względu na tereny objęte ochroną konserwatorską na terenie Żoliborza, nadmierna ingerencja w szatę roślinną nie uzyskałaby akceptacji Stołecznego Konserwatora Zabytków.</p>
19.3	<p>Wnioskodawca proponuje:</p> <p>a) z przewidzianych 2-ch pasów ruchu, jeden przeznaczyć wyłącznie na pas ruchu dla autobusów,</p> <p>b) na skrzyżowaniu ul. Krasieńskiego z ul. Czarnieckiego sygnalizację świetlną z zezwoleniem skrętu z ul. Krasieńskiego w lewo w stronę ul. Czarnieckiego, ale z zakazem wjazdu w tę ulicę. Działanie to wg wnioskodawcy sprawi że przejazd o charakterze tranzytowym przez Żoliborz Oficerski stanie się skomplikowany i czasochłonny, co wpłynie pozytywnie na komfort życia mieszkańców,</p> <p>c) zlokalizowanie przystanku tramwajowego w okolicach skrzyżowania ul. Krasieńskiego z ul. Czarnieckiego w stronę Pl. Wilsona i Pragi.</p>	<p>Charakter uwag wykracza poza zakres decyzji środowiskowej.</p>
20	<p>Stowarzyszenie Żoliborzan - pismo z dnia 22 października 2010 r.; data wpływu do organu 28 października 2010 r.</p>	
20.1	<p>Zarzut dotyczący raportu ooś. Wg Wnioskodawcy podana w aneksie do raportu argumentacja za odrzuceniem wariantu Trasy jako tramwajowo-pieszko-rowerowej jest błędna i stoi w sprzeczności z współczesnym myśleniem o urbanistyce.</p>	<p>Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 5.1.</p>
20.2	<p>Zarzut dotyczący punktacji w analizie wariantowej. Wnioskodawca stwierdza że tabela oceny wariantów powinna być inaczej skonstruowana i jego zdaniem wariant tramwajowo-pieszko-rowerowy powinien otrzymać większą liczbę punktów. Dodatkowo Wnioskodawca stwierdza, że nieuzasadnione jest twierdzenie o nieekonomiczności preferowanego przez niego wariantu Trasy. Wnioskodawca postuluje o ponowne przeanalizowanie wariantów i dokładne uzasadnienie przyjętej punktacji i wyboru jednego z wariantów.</p>	<p>Zarzut bezzasadny. Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 18.7.</p>
20.3	<p>Wnioskodawca zwraca uwagę że wymiana okien na nowe, o lepszej izolacyjności akustycznej musi być uzgodniona z Konserwatorem Zabytków.</p>	<p>Uwaga wykracza poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji jakie posiada organ wynika, że wymiana okien zostanie przeprowadzona z uwzględnieniem uwag Konserwatora Zabytków.</p>
20.4	<p>Wniosek o likwidację lewoskrętu w ul. Czarnieckiego z projektowanej Trasy Krasieńskiego.</p>	<p>Wniosek wykracza poza zakres decyzji środowiskowej. Podnoszona kwestia była przedmiotem analizy w aneksie do raportu ooś (str. 34)</p>

20.5	Wniosek o zaprojektowanie alternatywnego miejsca dla postoju autokarów, przywożących pielgrzymów do Kościoła Świętego Stanisława Kostki w celu odwiedzenia grobu Ks. Jerzego Popiełuszki.	Wniosek wykracza poza zakres decyzji środowiskowej.
20.6	Wniosek o uzupełnienie raportu o analizę wpływu projektowanej Trasy na wartości podlegające ochronie konserwatorskiej (cały Żoliborz Oficerski).	Wniosek nieuwzględniony. Z informacji jakie posiada organ wynika, że projekt został przedstawiony Stołecznemu Konserwatorowi Zabytków do oceny i wydania warunków technicznych. Opinia przedstawiona została w piśmie KZ-SII-AWY-40424-21-2-10 z dnia 06/08/2010.
20.7	Wniosek o uwzględnienie wariantu tramwajowo-pieszorowerowego – jako najmniej szkodliwego dla środowiska.	Wariant tramwajowo-pieszorowerowy został uwzględniony w aneksie do raportu ooś (str. 25).
21	Rada Kolonii Śliwice - pismo z dnia 27 października 2010 r.; data wpływu do organu 28 października 2010 r.	
21.1	Wnioskodawca przedstawia zmienioną wersję tabeli ze strony 13 aneksu do raportu ooś – w którym uwzględnia dodatkowe kryteria przedstawiając wyniki analizy wariantowej wg swoich wyliczeń, z których najbardziej korzystnym wariantem przedsięwzięcia jest przeprawa tramwajowo-pieszorowerowa.	Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 18.7.
21.2	Sprzeciw wobec przesunięcia przystanków do ul. Kotsisa.	Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 4.3.
21.3	Wniosek o przedstawienie analiz zanieczyszczenia powietrza w sposób pozwalający niefachowcom na merytoryczne odniesienie się do nich.	Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 4.4.
21.4	Sprzeciw wobec planów połączenia osiedla z ul. Jagiellońską w miejscu obecnie istniejącej stacji benzynowej.	Kwestia wykracza poza zakres decyzji środowiskowej, gdyż dotyczy zagadnień technicznych. Z informacji jakie posiada organ wynika, że dojazd do osiedla w okolicy ul. Kotsisa będzie się odbywał przez zjazd z ul. Jagiellońskiej usytuowany w rejonie istniejącej obecnie stacji benzynowej. Dojazd do tego zjazdu możliwy jest ze wszystkich relacji poprzez nowoprojektowane skrzyżowanie Trasy Krasińskiego z ul. Jagiellońską. Dojazd poprzez skrzyżowanie przy ul. Szernera nie ulega zmianom. Wyjazd z osiedla w kierunku północnym odbywać się będzie poprzez powyżej opisany wyjazd w rejonie stacji benzynowej. Wyjazd w kierunku południowym odbywać się będzie alternatywnie, albo przez powyżej wspomniany wyjazd na ul. Jagiellońską i zwracanie w rejonie ul. Szernera, albo jezdnią serwisową na południe pod wiaduktem Trasy Krasińskiego do ul. Batalionów Platerówek i tam na ul. Jagiellońską na skrzyżowaniu z sygnalizacją świetlną. Wyjazd w kierunku na wschód lub zachód realizowany będzie poprzez powyższe dwa warianty i skręty na skrzyżowaniu ulicy Jagiellońskiej

		i Trasy Krasińskiego. Proponowany postulat zlikwidowania wjazdu na ul. Jagiellońską w miejscu istniejącej stacji benzynowej może w bardzo znaczący sposób utrudnić komunikację osiedla Śliwice.
21.5	Wniosek o zachowanie obecnie istniejących na osiedlu terenów placu zabaw i boiska.	Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 4.9.
21.6	Wniosek o nie wykonywanie ekranów akustycznych na wysokości osiedla i zastosowanie innych działań minimalizujących negatywne oddziaływanie hałasu (np. cicha nawierzchnia, ograniczenie prędkości ruchu samochodów po trasie itd.).	Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 4.11.
21.7	Uwaga Wnioskodawcy, że wariant preferowany przez inwestora jest niezgodny ze współczesnymi kierunkami rozwoju miast – i podając przykład Bydgoszczy stwierdza, że mosty tramwajowo-pieszno-rowerowe są możliwe do wykonania w Polsce.	Uwaga wykracza poza zakres decyzji środowiskowej. Budowa Trasy Krasińskiego zawarta jest w dokumentach planistycznych dla aglomeracji warszawskiej (takich jak obowiązujące Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m. st. Warszawy).
21.8	Wnioskodawca zarzuca że w raporcie można zauważyć wewnętrzną niespójność przedstawianych celów realizacji inwestycji- z jednej strony ma to być droga przelotowa, z drugiej – deklaratywnie, lokalna.	Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 5.1. Trasa Krasińskiego będzie stanowiła połączenie lokalne.
21.9	Uwaga Wnioskodawcy, że kluczowymi inwestycjami są obecnie: praska część obwodnicy Śródmieścia i obwodnica miejska. Dopiero po ich powstaniu można będzie stwierdzić czy i jakie mosty na obszarach wewnątrz nich są niezbędne.	Uwaga nie dotyczy postępowania dla przedmiotowego przedsięwzięcia oraz wykracza poza zakres decyzji środowiskowej.
21.10	Wniosek o wzięcie pod uwagę odbytych konsultacji społecznych.	Wniosek uwzględniony. Do uwag i wniosków społeczeństwa złożonych w okresie 21 dni konsultacji społecznych, w trakcie postępowania zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia odnosi się - zgodnie z art. 37 ustawy ooś - organ właściwy do jej wydania, tj. RDOS w Warszawie. Inwestor odniósł się do przeprowadzonych przed wszczęciem bieżącego postępowania konsultacji społecznych w aneksie do raportu ooś.
21.11	Wniosek o wykonanie mostu tramwajowo-pieszno-rowerowego – jako najmniej szkodzącego środowisku naturalnemu i spełniającego większość stawianych przed nim celów.	Wniosek nieuwzględniony. W aneksie do raportu ooś znalazła się obszerna analiza wariantowa z której wynika, że wariant inwestycyjny jest najbardziej optymalny pod kątem transportowym, ekonomicznym, społecznym i środowiskowym.
22	Pani Karolina Krajewska i Elżbieta Krajewska - pismo z dnia 27 października 2010 r.; data wpływu do organu 28 października 2010 r.	
22.1	Zarzut do aneksu do raportu ooś – a) nie odniesiono się do umiejscowienia torów w jezdni ul. Jagiellońskiej, co wg Wnioskodawczyń przy ogromnej liczbie przejeżdżających w tamtym miejscu tirów spowoduje trudny do wyobrażenia hałas i drgania	Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 5.1.

	<p>szkodliwe dla mieszkańców i budynków, b) nie wzięto pod uwagę rozwiązania polegającego na poprowadzeniu tramwaju na estakadzie nad ul. Jagiellońską, c) przedstawiona analiza skrzyżowań jedno i dwupoziomowych odnosi się jedynie do połączeń drogowych, nie uwzględniono wariantu mostu bez samochodów.</p>	
22.2	<p>Uwaga, że wbrew zapisom w aneksie do raportu poprowadzenie ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Jagiellońskiej, nie jest projektem integralnie związanym z Trasą Krasieńskiego i nie jest uzależniony od zgody na realizację tej inwestycji w obecnym wariantcie.</p>	<p>Uwaga bezzasadna. W aneksie do raportu nie stwierdzono, że ścieżki rowerowe są integralną częścią Trasy Krasieńskiego tylko w wariantcie inwestycyjnym.</p>
22.3	<p>Sprzeciw wobec prób uszczuplenia terenów zielonych będących jedynym miejscem zabaw dzieci i wypoczynku starszych mieszkańców osiedla Kolonia Śliwice.</p>	<p>Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 4.9.</p>
22.4	<p>Sprzeciw wobec budowy ulicy lokalnej między ul. Gersona a obecnym wyjazdem ze stacji benzynowej.</p>	<p>Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 21.4.</p>
22.5	<p>Wniosek o odrzucenie w całości dokumentacji przygotowanej przez firmę Systra, przeprowadzenie rzetelnych badań w oparciu o lokalne uwarunkowania i dopiero po ich wyniku określenie możliwych do zastosowania założeń projektowych, w porozumieniu z mieszkańcami i w oparciu o rzetelne konsultacje społeczne.</p>	<p>Wniosek nieuwzględniony. Raport o oddziaływaniu na środowisko oraz jego aneks zostały wykonane zgodnie z wymogami art. 66 ustawy o oś i w ocenie organu zawierają wszystkie wymagane informacje niezbędne do dokonania oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. Do uwag i wniosków społeczeństwa złożonych w okresie 21 dni konsultacji społecznych, w trakcie postępowania zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia odnosi się - zgodnie z art. 37 ustawy o oś - organ właściwy do jej wydania, tj. RDOŚ w Warszawie. Inwestor odniósł się do przeprowadzonych przed wszczęciem bieżącego postępowania konsultacji społecznych w aneksie do raportu o oś.</p>
23	<p>Pan Ryszard Góralczyk, Pan Zygmunt Ostaszewski, Pani Ewa Tkacz, Pani Małgorzata Leonczek-Szulc - pismo z dnia 27 października 2010 r.; data wpływu do organu 28 października 2010 r., pismo Pani Leonczek-Szulc wpłynęło 12 listopada 2010 r.</p>	
23.1	<p>Wnioskodawcy zarzucają nierzetelność zapisów zawartych w Aneksie do raportu o oś. Stwierdzają, że argumentacja za proponowanym do realizacji wariantem jest dla nich nieprzekonywująca, gdyż wyżej ocenia się w tym przypadku trasy drogowe niż mniej szkodliwe środki transportu. Postulują o odrzucenie w całości raportu o oś i zaniechanie inwestycji w obecnie proponowanej wersji.</p>	<p>Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 5.1.</p>
24	<p>Pan Tadeusz Kowalczyk, Pani Lucyna Kiwerska, Pan Mariusz Rusin, Pani Magdalena Budek, Pan Jerzy Kallenbrun, Pan Robert Zarenkiewicz, Pani Marianna Gradowska - pismo z dnia 27 października 2010 r.; data wpływu do organu 28 października 2010 r.</p>	
24.1	<p>Zarzut do aneksu do raportu o oś. Wnioskodawcy stwierdzają, że dokument ten bagatelizuje negatywne oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na tereny</p>	<p>Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 5.1.</p>

	Natura 2000 i osiedla mieszkaniowe położone wzdłuż niego, po obu stronach Wisły.	
24.2	Zarzut dotyczący nie odniesienia się w dokumentacji do negatywnego oddziaływania drgań na budynki mieszkańców osiedla Kolonia Śliwice.	<p>Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 5.1.</p> <p>Raport oos przewiduje zastosowanie najnowszych rozwiązań technicznych budowy dróg, tj. podkłady, warstwy amortyzacyjne /dla jezdni drogi czy torów tramwajowych/ oraz typy nawierzchni (rozdział 11 na str. 136). Organ kierując się zapisami ww. dokumentu nałożył na Inwestora warunek zastosowania podkładów antywibracyjnych pod szyny tramwajowe w rejonie ulic Jagiellońskiej i Kotsisa (pkt 1.3.5 sentencji decyzji).</p> <p>Dodatkowo stwierdził konieczność monitoringu na etapie eksploatacji trasy w zakresie m.in. emisji hałasu szynowego, a także przeprowadzenie analizy porealizacyjnej w tym zakresie (pkt 2.2.2, pkt 4 sentencji decyzji). Podkreślić należy, że dokładne odniesienie się do podnoszonej problematyki będzie miało miejsce w trakcie przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedmiotowej inwestycji, której konieczność organ stwierdził w punkcie 3 sentencji decyzji.</p>
24.3	Sprzeciw wobec niszczenia terenów boiska i placu zabaw.	Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 4.9.
24.4	Sprzeciw wobec montażu ekranów akustycznych na wysokości osiedla.	<p>Zastosowanie ekranu akustycznego jest odpowiednim środkiem zaradczym mającym największą efektywność jako bariera ochronna przed emisją hałasu kołowego. Należy jednak zaznaczyć, że ekran w miarę możliwości będzie adekwatnie wkomponowany w otoczenie, co potwierdza warunek nałożony na Inwestora w pkt 1.3.2 sentencji decyzji.</p> <p>Doprecyzowanie informacji dotyczących planowanego ekranu akustycznego nastąpi na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko, której konieczność organ stwierdził w punkcie 3 sentencji decyzji.</p>
24.5	Wniosek o przygotowanie rozwiązania alternatywnego, które nie pogorszy sytuacji mieszkańców Śliwic.	<p>Wniosek uwzględniony w zakresie przeprowadzenia analizy wariantowej.</p> <p>W aneksie do raportu oos znalazła się obszerna analiza wariantowa z której wynika, że wariant inwestycyjny jest najbardziej optymalny pod kątem transportowym, ekonomicznym, społecznym i środowiskowym. Jednocześnie organ nałożył na Inwestora szereg warunków, które mają zapewnić ochronę wibroakustyczną dla mieszkańców terenów położonych w pobliżu planowanej Trasy w tym osiedla Kolonia Śliwice – zastosowanie ekranu akustycznego, wymiana stolarki okiennej, zastosowanie tzw. cichej nawierzchni oraz podkładów antywibracyjnych pod tory tramwajowe (pkt 1.3.1, 1.3.3-1.3.5 sentencji</p>

		<p>decyzji). Inwestor planuje również dokonanie nasadzeń zieleni wzdłuż planowanej trasy, co będzie stanowić dodatkową barierę. Mając na względzie potrzebę kontroli oddziaływania związanego z emisją hałasu z wybudowanej trasy organ stwierdził konieczność przeprowadzenia monitoringu w okresie eksploatacji drogi w zakresie m.in. pomiarów emisji hałasu kołowego i szynowego, a także wykonanie analizy porealizacyjnej (pkt 2.2.2. pkt 4 sentencji decyzji). Wyniki ww. monitoringu oraz analizy potwierdzą efektywność zastosowanych zabezpieczeń.</p> <p>Ponadto należy podkreślić, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia stwierdzono konieczność przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko na etapie uzyskiwania pozwolenia na budowę. Informacje posiadane przez Inwestora na wzmiankowanym etapie umożliwią doprecyzowanie warunków związanych z ochroną lokalnej społeczności przed ww. oddziaływaniami.</p>
25	<p>Pani Natalia Malesza, Pan Janusz Kiwerski, Pani Danuta Brychczyńska, Pan Jerzy Gradowski, Pan Michał Grabarczyk, Pani Żaneta Sosnowska, Pani Anna Zarankiewicz, Pani Katarzyna Luboradzka, Pan Dariusz Rusin, Pani Agata Tkacz, Pani Mirosława Malesza - pismo z dnia 27 października 2010 r.: data wpływu do organu 28 października 2010 r., pismo pani N. Maleszy wpłynęło 12 listopada 2010 r. oraz 07 grudnia 2010 r., pismo Pani Ż. Sosnowskiej wpłynęło 02 listopada 2010 r.</p>	
25.1	<p>Zarzut bagatelizowania wpływu trasy na mieszkańców, a proponowane środki zaradcze nie stanowią żadnej poprawy, lecz przyczynią się do dalszego pogorszenia życia lokalnej społeczności.</p>	<p>Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 5.1. W ocenie organu autorzy raportu ooś nie bagatelizują wpływu inwestycji na ludzi. Organ opierając się na zapisach wzmiankowanej dokumentacji wystosował w niniejszej decyzji szereg warunków, które mają na celu ochronę lokalnej społeczności przed oddziaływaniem planowanego zamierzenia oraz minimalizację jego wpływu na ludzi i środowisko przyrodnicze.</p>
25.2	<p>Zarzut wybrania spośród rozpatrywanych wariantów tego, na którym najbardziej zależy drogowcom, a nie najmniej szkodzącego środowisku. Analiz dokonano tendencyjnie, aby wyniki pasowały do wybranej tezy.</p>	<p>Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 5.1. W aneksie do raportu ooś znalazła się obszerna analiza wariantowa z której wynika, że wariant inwestycyjny jest najbardziej optymalny pod kątem transportowym, ekonomicznym, społecznym i środowiskowym.</p>
25.3	<p>Wnioskodawcy zarzucają, że projektanci nie mogą zdecydować się czy chcą trasy przelotowej czy przeprawy lokalnej. W aneksie podkreślają jej lokalność, ale parametry drogowe wskazują na coś innego.</p>	<p>Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 21.8.</p>
25.4	<p>Wniosek o odrzucenie wybranego przez inwestora wariantu jako nadmiernie szkodliwego dla środowiska naturalnego i nie do zaakceptowania przez lokalne społeczności.</p>	<p>Wniosek nieuwzględniony. W aneksie do raportu ooś znalazła się obszerna analiza wariantowa z której wynika, że wariant inwestycyjny jest najbardziej optymalny pod kątem transportowym, ekonomicznym, społecznym i środowiskowym.</p>

		Investor stosując się do warunków nałożonych niniejszą decyzją nie spowoduje znaczącego negatywnego wpływu na środowisko.
25.5	Wniosek o odrzucenie Raportu ooś ze względu na niejasne, wewnętrznie sprzeczne cele tej inwestycji, jakie podaje inwestor.	Wniosek nieuwzględniony. Raport o oddziaływaniu na środowisko oraz jego aneks zostały wykonane zgodnie wymogami art. 66 ustawy ooś i w ocenie organu zawierają wszystkie wymagane informacje niezbędne do dokonania oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.
25.6	Wniosek o rzetelne opracowanie wariantu najmniej szkodliwego dla środowiska, jakim mógłby być ujęty wśród proponowanych wariantów most pieszo-tramwajowo-rowerowy.	Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 20.7.
Uwagi zgłoszone po terminie ponownych konsultacji społecznych – stempel pocztowy z datą 2 listopada 2010 r. – Wnioskodawca jest stroną.		
26	Pani Aleksandra Sosnowska - pismo z dnia 27 października 2010 r.; data wpływu do organu 07 grudnia 2010 r.	
26.1	Wnioskodawczyni zarzuca nierzetelność zapisów zawartych w Aneksie do raportu ooś. Stwierdza, że argumentacja za proponowanym do realizacji wariantem jest dla niej nieprzekonywująca, gdyż wyżej ocenia się w tym przypadku trasy drogowe niż mniej szkodliwe środki transportu. Postuluje o odrzucenie w całości raportu ooś i zaniechanie inwestycji w obecnie proponowanej wersji.	Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 5.1.
27	Pani Mirosława Malesza - pismo z dnia 27 października 2010 r.; data wpływu do organu 07 grudnia 2010 r.	
27.1	Zarzut bagatelizowania wpływu trasy na mieszkańców, a proponowane środki zaradcze nie stanowią żadnej poprawy, lecz przyczynią się do dalszego pogorszenia życia lokalnej społeczności.	Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 25.1.
27.2	Zarzut wybrania spośród rozpatrywanych wariantów tego, na którym najbardziej zależy drogowcom, a nie najmniej szkodzącego środowisku. Analiz dokonano tendencyjnie, aby wyniki pasowały do wybranej tezy.	Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 25.2.
27.3	Wnioskodawcy zarzucają, że projektanci nie mogą zdecydować się czy chcą trasy przelotowej czy przeprawy lokalnej. W aneksie podkreślają jej lokalność, ale parametry drogowe wskazują na coś innego.	Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 25.3.
27.4	Wniosek o odrzucenie wybranego przez inwestora wariantu jako nadmiernie szkodliwego dla środowiska naturalnego i nie do zaakceptowania przez lokalne społeczności.	Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 25.4.
27.5	Wniosek o odrzucenie Raportu ooś ze względu na niejasne, wewnętrznie sprzeczne cele tej inwestycji, jakie podaje inwestor.	Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 25.5.
27.6	Wniosek o rzetelne opracowanie wariantu najmniej szkodliwego dla środowiska, jakim mógłby być ujęty wśród proponowanych wariantów most pieszo-tramwajowo-rowerowy.	Odpowiedź jak do wniosku w punkcie 25.6.



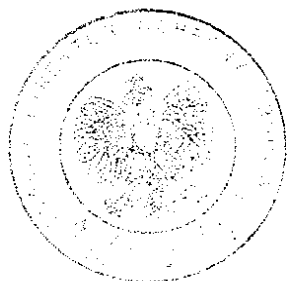
Dodatkowo poza terminem 21 dni konsultacji społecznych organ otrzymał w dniu 6 czerwca 2009 r. pismo Stowarzyszenia Żoliborzan z dnia 1 czerwca 2009 r. oraz w dniu 5 czerwca 2009 r. pismo Rady Kolonii Śliwice datowane na 1 sierpnia 2009 r., znak: KŚ/Ek/12/2009 r. Postulaty zawarte we wzmiankowanych pismach dotyczyły kwestii jakie powinny być zawarte w raporcie o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowej inwestycji. Wystąpienia te zostały przekazane kolejno 7 sierpnia 2009 r. i 10 sierpnia 2009 r. pismami o wspólnym znaku: RDOŚ-14-WOOS-II-SK-6613-125/09 do Inwestora celem ustosunkowania się do zawartych w nich uwag. Organ otrzymał w dniu 8 września 2009 r. odpowiedź Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych w Warszawie, która została przekazana zarówno Radzie Kolonii Śliwice jak i Stowarzyszeniu Żoliborzan pismem z dnia 9 września 2009 r., znak: RDOŚ-14-WOOS-II-SK-6613-125/09. Opisana korespondencja nie ma wpływu na zapisy niniejszej decyzji.

Uwzględniając przeprowadzoną ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w tym na obszary Natura 2000 oraz przedstawione w sentencji decyzji warunki minimalizujące wpływ przedsięwzięcia na środowisko, należy stwierdzić, że planowana inwestycja nie powinna negatywnie oddziaływać na środowisko, w tym na obszary Natura 2000 oraz na ich spójność i integralność powiązań między nimi.

Z uwagi na powyższe orzeczono jak w sentencji.

#### POUCZENIE

Zgodnie z art. 72 ust. 3 ustawy o oś. decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji o której mowa w art. 72 ust. 1 ustawy o oś. 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 Atłowska

#### Załączniki:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia.

#### Otrzymują:

1. Pani Anna Piotrowska - Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych w Warszawie,  
ul. Chmielna 120, 00-801 Warszawa;
2. Strony postępowania – zgodnie z art. 49 Kpa;
3. aa.



**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W WARSZAWIE**

Warszawa, dnia 8 marca 2011

WOOS-II.4210.35.2011.TS

**Załącznik nr 1 do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.**

**Charakterystyka przedsięwzięcia polegającego na budowie Trasy „Kraśińskiego” na odcinku Plac Wilsona – Budowlana wraz z przeprawą mostową i torowiskiem tramwajowym, zgodnie z art. 82 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227, ze zm.).**

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane będzie w Warszawie, w województwie mazowieckim. Projektowana trasa przebiegać będzie od pl. Wilsona do ul. Budowlanej i przetnie rzekę Wisłę łącząc dzielnicę Żoliborz i Pragę Północ. Zgodnie z przyjętymi założeniami trasa będzie ulicą dwujezdniową, po dwa pasy ruchu w obu kierunkach i torowiskiem tramwajowym usytuowanym w pasie rozdzielającym oraz z chodnikami i drogami rowerowymi po obu jej stronach. Całkowita długość planowanej trasy wynosi ok. 3 km. Wariant inwestycyjny zakłada wykonanie trasy o charakterze pieszo-rowerowo-tramwajowo-samochodowym wzdłuż korytarza transportowego w ciągu ulicy Kraśińskiego, z mostem typu łukowego oraz zastosowaniem skrzyżowań jednopoziomowych.

Na odcinku Pl. Wilsona – Wisłostrada (odcinek ul. Kraśińskiego) projektowana trasa będzie przebiegała w przybliżeniu zgodnie z obecną niweletą i przebiegiem odcinka ul. Kraśińskiego. W rejonie skrzyżowania ul. Kraśińskiego i Wisłostrady (Wybrzeże Gdyńskie) planowane jest wykonanie skrzyżowania z wyspą centralną i trasą tramwajową biegnącą w pasie rozdzielającym. Przebudowany zostanie również wlot ul. Gwiaździstej i wjazd do Centrum Olimpijskiego. Nad skrzyżowaniem będą wybudowane nowe estakady, oddzielnie dla każdej jezdni Wisłostrady. Na dojazdach do estakady i na odcinkach włączania się łącznic Wisłostrada będzie przebudowana. Estakady będą miały po 320 m i składać się będą z dwóch przęseł o rozpiętości po około 86 m każde. Ogólna szerokość konstrukcji wraz z pasem dzielącym wynosić będzie 26,5 m. Projektowane estakady, dla jezdni drogowych, mają stałą szerokość na całym odcinku, a dojazdy do nich zaprojektowano na nasypach z gruntu zbrojonego, pozwalającego na utrzymanie pionowych skarp. Na odcinku Wisłostrada – Skarpa Wiślana w kierunku Wisły oś projektowanej trasy będzie stanowiła przedłużenie ul. Kraśińskiego. Przewiduje się, że na tym odcinku projektowana trasa będzie wznosić się na nasypie do rzędnej estakady wjazdowej na Most Kraśińskiego. Odcinek przeprawy mostowej przez Wisłę-Most Kraśińskiego obejmuje obszar pomiędzy skarpią na lewym brzegu Wisły, a wałem przeciwpowodziowym na brzegu prawym. Łączna długość tego odcinka wynosi ok. 722 m. Część mostowa trasy obejmuje trzy niezależne konstrukcje nośne. Na lewym brzegu rzeki obejmuje estakadę dwuprzęsłową o konstrukcji belkowej długości ok. 172 m, nad nurtem Wisły swobodnie podparte przęsło łukowe długości 280m z jazdą dołem oraz po prawej stronie trzyprzęsłową estakadę także o konstrukcji belkowej długości 270 m. Podpory, na których oparte są łuki główne części mostowej będą posadowione na fundamentach skrzyniowych albo palowych, pozostałe podpory będą oparte na palach. Podpory skrajne estakad stanowią pełnościennie przyczółki żelbetowe. Przyczółek na lewy brzegu wtopiony będzie w skarpię, a na prawym w wał przeciwpowodziowy. Rzędna jezdni na projektowanym przyczółku w linii skarpy wiślanej na zachodnim brzegu wyniesiona będzie ponad istniejący teren o ok. 5,00 m. Przyczółek na brzegu wschodnim będzie się znajdował w linii wału przeciwpowodziowego i będzie wyniesiony ponad jego obecny poziom o ok. 5,20 m. W rejonie przyczółków projektowane są tunele w nasypach dojazdów dla ruchu lokalnego pieszego, rowerowego

i dla obsługi wału przeciwpowodziowego. Wariant inwestycyjny przewiduje usytuowanie w jednym poziomie skrzyżowania projektowanej trasy z ul. Jagiellońską. Będzie to oznaczać konieczność obniżenia trasy do poziomu istniejącego terenu na odcinku od wału przeciwpowodziowego do skrzyżowania z ul. Jagiellońską. Planowana trasa zostanie wprowadzona na ww. skrzyżowanie pod kątem ok. 95 stopni. Pomiędzy ul. Jagiellońską, a terenami kolejowymi, projektowana trasa przebiegać będzie wzdłuż ul. Kotsisa, a następnie przez tereny i obiekty Żerania FSO. Trasa będzie prowadzona na trzech estakadach o szerokościach: skrajne ze ścieżką rowerową, chodnikiem i dwoma pasami ruchu ok. 15,10 m, wewnętrzna z torowiskiem tramwajowym ok. 9,30 m. Szerokość całkowita estakad wyniesie ok. 39,50 m, wraz z przestrzenią między estakadami ok. 45,00 m. Estakady będą składać się z trzech przęseł o rozpiętości po 90 m każde. Trasa będzie przebiegać nad terenami kolejowymi na długości ok. 585 m. Na odcinku między terenami kolejowymi, a ul. Budowlaną oś planowanej trasy będzie przesuwana się w kierunku północnym w związku z koniecznością wprowadzenia projektowanej trasy tramwajowej w istniejącą sieć tramwajową w ul. Budowlanej.

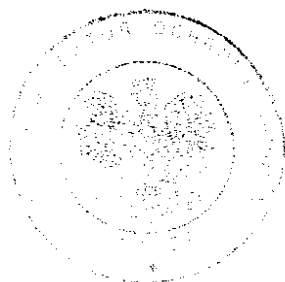
Projektowane torowisko tramwajowe, łączyć będzie już istniejący węzeł tramwajowy Placu Wilsona z funkcjonującą po stronie praskiej linią tramwajów biegnącą ulicą Odrowąża i Budowlaną. W wariantcie inwestycyjnym na całym odcinku trasy zaprojektowano konstrukcję bezpodsypaną, której odmiany przewidziano do zastosowania na odpowiednich odcinkach i określono jako systemy szyny w otulinie i system Rheda City w węzłach rozjazdowych. W obu tych systemach otulina szyny wykonana z profili gumowych lub żywicznej masy zalewowej o trwałej elastyczności istotną funkcję wibroizolacyjną i tłumiącą hałas, a także zapewnia skuteczną izolację elektryczną toru, spełniając tym samym wymagania w zakresie ochrony przed prądami błądzącymi. W torowisku o konstrukcji według systemu szyny w otulinie ułożonym na podbudowie betonowej zintegrowanej z zabudową szyny o profilu 60R2 (szyny typu Ri60N) mają być mocowane w sposób ciągły w otulinie z żywicy o trwałej elastyczności, tj. za pomocą systemu ERS.

Odnośnie mostu nad Wisłą ustrój nośny przęseł dojazdowych stanowią blachownice stalowe, spawane, skrzynkowe, zespolone z płytą żelbetową. Wysokość konstrukcyjna skrzynki stalowej wynosi około 3,5 m, a grubość zespolonej z nią płyty jest zmienna ze względu na wymagane spadki poprzeczne i wynosi od 20 do 35 cm. Przęsło nurtowe ma konstrukcję łukową. Pomost przęsła podwieszony jest do konstrukcji łuku ciągniami stalowymi. Stalowa konstrukcja pomostu pełni też funkcję ściągę łuku. Stalową konstrukcję pomostu stanowią blachownice skrzynkowe, spawane, z którymi zespolono żelbetową płytę współpracującą. Konstrukcję łuku przęsła nurtowego stanowią stalowe blachownice spawane o kształcie skrzynkowym. Wysokość konstrukcyjna łuku w kluczu wynosi około 36 m. Na całej długości obiektu prowadzone są po nim następujące ciągi komunikacyjne: chodnik - 2 x 2,0 m, ścieżka rowerowa - 2 x 2,5 m, pas jezdni z opaską - 2 x 3,5 + 0,5 m, pas jezdni - 2 x 3,5 m, torowisko tramwajowe - 7 m (z chodnikiem awaryjnym).

Szerokość pomostu na przęsłach dojazdowych wynosi 35 m, a na przęsle nurtowym 42 m, różnica w szerokościach wynika z konieczności obejścia ciągami komunikacyjnymi konstrukcji łuku przęsła nurtowego.

Dla projektowanej trasy drogowej przyjęto następujące parametry techniczne:

- klasa drogi G,
- prędkość projektowa – 60 km/h (dla trasy drogowej i tramwajowej),
- nośność nawierzchni - 115 kN/oś,
- kategoria ruchu – KR6,
- obciążenie mostu – obciążenie ruchome klasy A (odcinek Pl. Wilsona – ul. Jagiellońska),
- obciążenie mostu taborem tramwajowym – 112 kN/oś (odcinek Pl. Wilsona – ul. Jagiellońska).



REGIONALNY DYREKTOR  
Ochrony Środowiska w Warszawie

Aleksandra Adłowska