

**STRZESZCZENIE RAPORTU
O ODDZIAŁYWANIU PRZEDSIĘWZIĘCIA
NA ŚRODOWISKO**

**BUDOWA OBIEKTU DWORCOWEGO
Z FUNKCJĄ USŁUGOWO – BIUROWĄ
NA STACJI KOLEJOWEJ WARSZAWA GDAŃSKA**

Opracowała:
mgr inż. Olga Prusinowska

Warszawa, grudzień 2010

Przedmiotem opracowania jest streszczenie *Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko dla inwestycji polegającej na budowie obiektu dworcowego z funkcją usługowo – biurową na stacji kolejowej Warszawa Gdańska*, który został uzupełniony o załącznik nr 1 – *Uzupełnienie Raportu o oddziaływaniu na środowisko dla inwestycji polegającej na budowie obiektu dworcowego z funkcją usługowo – handlową na stacji kolejowej Warszawa Gdańska* w zakresie *Ochrony powietrza atmosferycznego, Ochrony przed hałasem* oraz *Ochrony środowiska gruntowo – wodnego*, przygotowane przez zespół w składzie: Artur Krysiak, mgr Przemysław Mikoś oraz mgr Tomasz Cynik, Grupa BIZNESPARTNER Sp. z o.o..

Inwestycja zlokalizowana będzie na działkach ewidencyjnych o numerach: 13/3, 13/1, 12, 9 w obrębie 5-01-01 przy ul. Słomińskiego w Dzielnicy Śródmieście w Warszawie, na pow. ok. 47 000 m². Obszar ten stanowi ważny węzeł komunikacyjny ze względu na występowanie różnorodnych form transportu publicznego, tj. stacji kolejowej i stacji metra oraz przystanków tramwajowych i autobusowych. W sąsiedztwie inwestycji zlokalizowane są ważne arterie miejskie, ul. Mickiewicza, ul. Andersa i al. Jana Pawła II, natomiast ul. Słomińskiego stanowi część obwodnicy śródmiejskiej Warszawy jako droga klasy głównej ruchu przyspieszonego. Dla usprawnienia komunikacji pieszej obecnie budowane jest przejście podziemne pomiędzy Żoliborzem a Śródmieściem. Natomiast PKP PLK S.A. prowadzi modernizację linii kolejowej. W otoczeniu inwestycji, po południowej i północnej stronie, za ul. Słomińskiego i za układem torowym, znajdują się tereny zabudowane. Po wschodniej i zachodniej stronie natomiast tereny niezabudowane, linia kolejowa i wiadukt ul. Mickiewicza i ul. Andersa.

Dla rejonu Dworca Gdańskiego opracowywany jest miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego (Uchwała nr LXII/1778/2005 z dnia 21 listopada 2005r.). W obowiązującym *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m. st. Warszawy*, obszar ten oznaczono (C).30 – tereny planowanego rozwoju wielofunkcyjnego i traktowany jest jako strategiczny i priorytetowy dla poprawy rozwoju obszaru metropolitalnego.

Teren objęty inwestycją zabudowany jest obiektami kubaturowymi w części wschodniej, m.in. budynkiem funkcjonującego dworca kolejowego Warszawa Gdańska i w części południowo – zachodniej, myjnią samochodową. Wzdłuż granicy północnej zlokalizowana jest linia kolejowa nr 20 Warszawa Główna Towarowa - Warszawa Praga, na której odbywa się ruch pasażerski podmiejski oraz towarowy. W centralnej części obszaru znajduje się nieczynny peron wraz z torami oraz dwa nieużytkowane budynki techniczne. Na działce ew. nr 9 obręb 5-01-01, położonej wewnątrz obszaru objętego inwestycją, posadowiony jest transformator miejskiej sieci energetycznej.

Wstępna koncepcja zabudowy dla przedmiotowej inwestycji zakłada lokalizację budynku dworcowego z funkcją usługowo – biurową wraz z infrastrukturą podziemną

i komunikacyjną, zielenią towarzyszącą i obiektami małej architektury. Szacowana powierzchnia zabudowy to ok. 24,3 tys. m², w tym 1-kondygnacyjne zadaszenie peronów o pow. ok. 17,3 tys. m², pow. biologicznie czynna ok. 22 tys. m². Projektowany obiekt będzie miał zróżnicowaną wysokość od 1 do 16 kondygnacji naziemnych (całkowita pow. naziemna wyniesie ok. 87,6 tys. m²) oraz jedną kondygnację podziemną, na której znajdować się będzie parking na ok. 500 samochodów (całkowita powierzchnia parkingu podziemnego - ok. 10 tys. m²). Na powierzchni terenu zlokalizowanych będzie dodatkowo 15 miejsc postojowych dla samochodów i 75 dla rowerów. Pod względem pełnionych funkcji, powierzchnie użytkowe w projektowanym obiekcie dworcowym podzielono na przeznaczone do obsługi podróżnych (ok. 25 tys. m²), w tym ok. 10 tys. m² jako powierzchnia użytkowa usług oraz powierzchnia użytkowa biur ok. 45 tys. m². Budynek dworcowy będzie pełnił dwojaką rolę - publiczną jako dworzec kolejowy, stanowiący ważną część zintegrowanego węzła komunikacyjnego miasta oraz komercyjną jako budynek usługowo - handlowo - biurowy zapewniających kompleksową obsługę podróżnych i mieszkańców.

Środowisko przyrodnicze na obszarze inwestycji oraz w sąsiedztwie zostało bardzo przekształcone w wyniku działalności człowieka. Zgodnie ze *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m. st. Warszawy* oraz *Opracowaniem ekofizjograficznym do Studium*, na obszarze realizacji przedsięwzięcia:

- nie występują wody powierzchniowe;
- wody gruntowe położone są na głębokości od 3 - 10 m p.p.t.;
- nie stwierdzono niekorzystnych warunków budowlanych;
- gleby charakteryzują się wysokim stopniem przekształcenia i zatraciły naturalne cechy;
- zanieczyszczenie powietrza atmosferycznego nie przekracza dopuszczalnych norm, poza poziomem pyłu PM10 oraz dwutlenku azotu (przekroczenia dopuszczalnych poziomów spowodowane są przede wszystkim emisją spalin samochodowych);
- dopuszczalny poziom hałasu wynosi do 65 dB; klimat akustyczny kształtowany jest głównie przez ciągi komunikacyjne co okresowo może powodować przekroczenie norm;
- szata roślinna (zadrzewienia, zakrzewienia, roślinność ruderalna) ukształtowała się pod wpływem działalności człowieka i charakteryzuje się niską jakością przyrodniczą;
- nie zaobserwowano żadnych siedlisk zwierząt;
- nie występują obszary chronione oraz zabytki.

Dla przedmiotowego przedsięwzięcia wskazano dwa warianty, tzw. wariant „0” zakładający brak podejmowania działań inwestycyjnych oraz wariant realizacyjny zamierzenia. Po porównaniu pozytywnych oraz negatywnych skutków analizowanych wariantów, korzystniej wypadł wariant zakładający realizację nowego obiektu dworcowego.

Ze względu na charakter projektowanej zabudowy i pełnione funkcje, nie przewiduje

się wystąpienia poważnych awarii przemysłowych, prowadzących do natychmiastowego zagrożenia dla środowiska bądź życia i zdrowia ludzi. Zastosowanie systemów alarmowych oraz przestrzeganie obowiązujących zasad bezpieczeństwa i higieny pracy, umożliwi podjęcie odpowiednich działań w sytuacjach awaryjnych.

Wpływ inwestycji na środowisko przyrodnicze oraz człowieka będzie odczuwalny okresowo na etapie budowy obiektu, ze względu na wzrost hałasu, wibracje oraz emisję zanieczyszczeń do powietrza, wywołane pracą urządzeń i maszyn oraz transportem materiałów budowlanych. Czasowo może ulec zmianie poziom wód gruntowych, natomiast na stałe przekształcona zostanie powierzchnia ziemi, krajobraz i szata roślinna. Zmiany te będą miały jednak charakter pozytywny w stosunku do stanu obecnego. Teren inwestycji zostanie uporządkowany, ewentualna wycinka drzew i krzewów zostanie skompensowana nowymi nasadzeniami, a zabudowana powierzchnia – terenem zielonym urządzonym na części dachu projektowanego obiektu. Nowoczesny budynek, użycie najnowszych materiałów i technologii przyjaznych dla środowiska oraz zachowanie wspólnie obowiązujących wymagań prawnych, zapewnią minimalizację lub zaprzestanie negatywnych oddziaływań.

W zależności od potrzeb analizy, oddziaływania podzielono pod względem: stopnia wpływu na bezpośrednie i pośrednie, pod względem charakteru na skumulowane i wtórne, pod względem czasu trwania na krótko- i długookresowe, stałe i chwilowe. Największe negatywne oddziaływania, emisja hałasu, wibracji i zanieczyszczeń do powietrza, wystąpią bezpośrednio w krótkim okresie i związane będą z pracami rozbiórkowymi, ziemnymi oraz konstrukcyjnymi. Większość oddziaływań, negatywnych i pozytywnych, swoim zasięgiem ograniczona będzie do terenu inwestycji, natomiast na terenach sąsiednich poziom wpływu będzie maleł wraz z odległością, mając znikome znaczenie.

W celu ograniczenia negatywnych skutków realizacji przedsięwzięcia, a kumulacji stron pozytywnych, w stosunku do poszczególnych elementów środowiska podjęte zostaną odpowiednie działania. Realizacja projektu podlegać będzie dokładnemu planowaniu na każdym etapie wykonania, zgodnie z obowiązującymi normami prawnymi. Ze względu na najbardziej niekorzystne oddziaływanie w zakresie klimatu akustycznego oraz zanieczyszczenia powietrza, te komponenty środowiska chronione będą m.in. poprzez prowadzenie prac wyłącznie w porze dziennej, stosowanie przyjaznych dla środowiska materiałów budowlanych, używanie sprawnego sprzętu, maszyn i urządzeń, wykorzystanie kolei do transportu materiałów i składowanie w specjalnie przeznaczonych do tego celu miejscach. Na etapie budowy i eksploatacji prowadzona będzie gospodarka odpadami polegająca m.in. na segregacji i możliwości powtórnego ich wykorzystania, zastosowane zostaną również urządzenia energooszczędne, pozwalające ograniczyć zużycie ciepła i wody oraz powtórne wykorzystanie wody deszczowej do nawadniania terenów zielonych.

Na podstawie przeprowadzonych analiz i porównań oraz dostępnych opracowań naukowych, dokumentów prawnych i materiałów wewnętrznych wykorzystanych w trakcie przygotowania niniejszego raportu stwierdzono, iż inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na jakość środowiska oraz zdrowie i życie człowieka. Na etapie budowy, w wyniku prowadzenia prac rozbiórkowych, ziemnych, konstrukcyjnych oraz transportu materiałów budowlanych, w kwartale zabudowy pomiędzy najbliższymi ulicami (ul. Słomińskiego, ul. Błońska, ul. Andersa, ul. Rydygiera) odczuwalny może być wzrost poziomu hałasu i wibracji oraz emisji zanieczyszczeń do powietrza. Oddziaływania te będą jednak krótkookresowe i nie wywołają trwałych zmian w środowisku. Na etapie eksploatacji natomiast nie przewiduje się emisji zanieczyszczeń w rozumieniu art. 3 ust. 49 *Ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. Prawo ochrony środowiska* (Dz. U. 01.62.627 ze zmianami), inwestycja nie wywoła negatywnych skutków dla środowiska i człowieka.