

**PRZEBUDOWA CIĄGU ULIC
ZWOLEŃSKIEJ I ŻEGAŃSKIEJ
na odcinku od ul.Pożaryskiego do
ul.Mrówczej w dzielnicy Wawer
z przeprowadzeniem ruchu pod linią
kolejową relacji Warszawa-Lublin
i dwoma jezdniami ul. Patriotów**

**RAPORT ODDZIAŁYWANIA NA
ŚRODOWISKO
ANEKS NR 1**

**Inwestor: Miasto Stołeczne Warszawa
reprezentowane przez:
Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych
Ul. Chmielna 120
00-801 Warszawa**

Wykonali: Podpis:

mgr inż. Maciej Magiera

mgr inż. Tomasz Podsiadło

12-2008

**ILF CONSULTING ENGINEERS
Polska Sp. z o. o.**

ul. Postępu 15 B, 02-676 Warszawa, Polska
Telefon: ++48-22-430 26 00
Faks: ++48-22-430 26 01
E-mail: Info@warsaw.ilf.com



**BERATENDE
INGENIEURE
CONSULTING
ENGINEERS
INGENIEURS
CONSEILS**

SPIS TREŚCI

1 DANE OGÓLNE	2
1.1 Podstawa opracowania	2
1.2 Cel i zakres aneksu do raportu	2
2 UZUPEŁNIENIE RAPORTU	2
Ad. 1 Ochrona przed hałasem	2
Ad. 2 Ilość i klasyfikacja odpadów	5
Ad. 3 Opis wariantów	6
Ad. 4 Streszczenie	10

SPIS ZAŁĄCZNIKÓW

NR ZAŁĄCZNIKA	ZAWARTOŚĆ
ZAŁĄCZNIK 1	PISMO WOJEWODY MAZOWIECKIEGO ZN. WŚR.I.SK.6613/50/08

1 DANE OGÓLNE

1.1 Podstawa opracowania

Podstawą formalną jest umowa zawarta pomiędzy ILF Consulting Engineers Polska Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, ul. Postępu 15B a „Ingram” Inżynieria Budownictwa i Ochrony Środowiska, ul. Witkowska 38 we Wrocławiu.

Investorem jest Miasto Stołeczne Warszawa reprezentowane przez Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych, ul. Chmielna 120, 00-801 Warszawa.

1.2 Cel i zakres aneksu do raportu

Aneks opracowano w celu uzupełnienia raportu o oddziaływaniu na środowisko zgodnie z wymaganiami określonymi pismem wojewody mazowieckiego, zn. WŚR.I.SK.6613/50/08.

2 UZUPEŁNIENIE RAPORTU

Ad. 1 Ochrona przed hałasem

1.1 Charakterystyka zabezpieczeń akustycznych

Ocena oddziaływania inwestycji na klimat akustyczny zawarta jest w rozdziale 4.2 raportu.

Na podstawie przeprowadzonych analiz zagospodarowania terenu oraz prognoz rozprzestrzeniania hałasu wytypowano obiekty i tereny, dla których poziom hałasu jest normowany oraz oszacowano poziom hałasu i zakres przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu w tych miejscach. W przypadku obiektów i terenów, dla których prognozuje się przekroczenia rozważono możliwość ochrony akustycznej przez budowę ekranów (rozd. 4.2.5).

Stwierdzono, że:

- o Na całej długości ul. Żegańskiej po stronie południowej, warunki lokalizacyjne wykluczają budowę ekranów. Dlatego nie ma możliwości skutecznej ochrony tej zabudowy. Należy zaznaczyć, że w najbardziej narażonej, pierwszej linii zabudowy, przeważają obiekty o funkcji handlowo – usługowej.

- o Dla ochrony zabudowy po północnej stronie ul. Zwoleńskiej możliwa jest lokalizacja ekranów, ale ze względu na konieczność zachowania dostępu do posesji od strony ulicy ekrany były by nieciągłe. Możliwą lokalizację ekranów naniesiono na mapie uwarunkowań realizacyjnych. Ponadto, budowa ekranów nie zapewni dotrzymania standardów akustycznych ze względu na silne oddziaływania z innych kierunków, z ulic i linii kolejowej będących poza zakresem opracowania.

Ze względu na duże koszty budowy w powiązaniu z niską skutecznością uznano, że wykonanie ekranów na tym odcinku nie jest celowe i nie proponuje się ich wykonania.

Na mapie uwarunkowań realizacyjnych pokazano możliwą lokalizację ekranu, ale nie proponuje się jego wykonania w ramach planowanego przedsięwzięcia. Dlatego w raporcie nie podano szczegółowo parametrów ekranów.

Długość ekranów pokazanych na mapie uwarunkowań jest zbliżona dla wariantów 1 oraz 2 i wynosi:

- Ekran od ulicy Mrówczej w kierunku wschodnim – ok. 115 m. Ekran zlokalizowany na górnej krawędzi muru oporowego ograniczającego zjazd do tunelu.
- Ekran od ul. Mrówczej w kierunku zachodnim, otaczający rondo od strony północnej – długość ok. 98 m.

W obu przypadkach możliwe będzie wykonanie ekranów w przyszłości.

Lokalizacji w kilometrażu nie podano, ponieważ projektowany układ drogowy nie ma jeszcze nadanego kilometrażu.

Wymaganej wysokości ekranu nie można jednoznacznie określić, ponieważ żaden ekran nie będzie w tych warunkach skuteczny. Można przyjąć, że optymalna wysokość wyniesie 4 m. Jest to kompromis pomiędzy kosztami a skutecznością, dający pewne zmniejszenie uciążliwości (prawdopodobnie do 2 dB, maksymalnie 3 dB). Dalsze zwiększanie wysokości ekranu mimo poniesienia znacznych kosztów, nie przyniesie znaczącej poprawy warunków akustycznych.

Na obecnym etapie, w związku z brakiem możliwości skutecznej ochrony akustycznej poprzez budowę ekranów, rozważono zastosowanie nawierzchni o obniżonym poziomie emisji hałasu.

Hałas emitowany na styku opony z nawierzchnią ma znaczny udział w całkowitej emisji pochodzącej od ruchu pojazdów.

Nawierzchnie bitumiczne o obniżonym poziomie hałasu charakteryzują się w różnym stopniu zwiększoną porowatością oraz odpowiednim doбором uziarnienia kruszywa.

Proponuje się nawierzchnie o specjalnie dobranym uziarnieniu i porowatości w niewielkim stopniu zwiększonej w stosunku do typowego SMA. Doświadczenia z zastosowań tego typu nawierzchni w Poznaniu i we Wrocławiu wskazują, że ten rodzaj nawierzchni powoduje obniżenie poziomu hałasu rzędu 3 dB, co należy uznać za efekt znaczący. Dotychczasowy, kilkuletni okres eksploatacji pozwala stwierdzić, że nawierzchnie te nie tracą swoich właściwości akustycznych w istotny sposób mimo braku szczególnych działań pielęgnacyjnych. Biorąc pod uwagę, że koszt wykonania takiej nawierzchni jest znacznie niższy niż budowa ekranów (tylko różnica pomiędzy ceną nawierzchni obu rodzajów), a efekt akustyczny może być zbliżony, proponuje się zastosowanie takiej nawierzchni na całym projektowanym odcinku, ewentualnie poza tunelem oraz zjazdami do tunelu, na odcinkach, gdzie nawierzchnia znajduje się na poziomie min. 2 m pod poziomem terenu.

W tym przypadku nie rozważa się nawierzchni o dużej porowatości, ze względu na konieczność wykonywania okresowych zabiegów pielęgnacyjnych na takiej nawierzchni z zastosowaniem kosztownego sprzętu w celu zachowania efektu obniżenia hałasu w dłuższym okresie oraz obniżonej trwałości spowodowanej wnikaniem znacznych ilości wody.

Biorąc pod uwagę stopień niepewności prognozy, trudny do jednoznacznego określenia efekt zastosowania nawierzchni o obniżonym poziomie emisji oraz trwające zmiany w strukturze użytkowania istniejącej zabudowy zaproponowano odstąpienie od budowy ekranów na etapie budowy.

Ponadto w rozdziale 6 raportu zaproponowano nałożenie na Inwestora obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływania akustycznego.

Analiza pozwoli na ocenę rzeczywistego wpływu zastosowanej nawierzchni na poziom hałasu oraz ocenę narażenia na hałas chronionej zabudowy w rzeczywistych warunkach ruchowych. W przypadku stwierdzenia przekroczeń oraz po ustaleniu ich wielkości, będzie możliwe podjęcie dalszych działań zmierzających do obniżenia uciążliwości akustycznej, takich jak budowa ekranów we wskazanych lokalizacjach oraz ewentualna wymiana stolarki w zagrożonych budynkach.

1.2 Dane wyjściowe do obliczeń hałasu

Wszystkie dane wyjściowe do obliczeń hałasu, umożliwiające weryfikację lub powtórzenie obliczeń przedstawiono w rozdziale 4.2.4 oraz 2.4 (parametry ruchu).

Ad. 2 Ilość i klasyfikacja odpadów

Poniżej zestawiono oszacowane ilości podstawowych grup odpadów z oznaczeniami wg katalogu odpadów.

Należy zaznaczyć, że na obecnym etapie nie jest możliwe dokładne określenie ilości odpadów, a w niektórych przypadkach nie jest możliwe nawet przybliżone oszacowanie (np. materiały z rozbiórek budynków albo izolacji rurociągów zawierające azbest, których ilość jest nieznana w związku z nieznaną obecnie konstrukcją budynków. Materiały te mogą również w ogóle nie występować w omawianym przypadku. Ich wskazanie w wykazie wynika z potencjalnej możliwości ich wystąpienia).

Etap budowy

17.01. - Odpady materiałów i elementów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (np. beton, cegły, płyty, ceramika)

w tym:

17.01.01 - Odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów

17.01.02 - Gruz ceglany

17.01.03 - Odpady innych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia

17.01.06* - Zmieszane lub wysegregowane odpady z betonu, gruzu ceglanego, odpadowych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia zawierające substancje niebezpieczne

17.01.07 - Zmieszane odpady z betonu, gruzu ceglanego, odpadowych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia inne niż wymienione w 17 01 06.

Wariant 1 – ok. 419 Mg, Wariant 2 – ok. 384 Mg

17.01.80 - Usunięte tynki, tapety, okleiny itp.

17.01.81 - Odpady z remontów i przebudowy dróg

Płyty betonowe ok. 418 Mg

Trylinka ok. 192 Mg

Beton cementowy ok. 5 803 Mg

Podsypka cementowo-piaskowa ok. 457 Mg

Kostka betonowa ok. 915 Mg

17.05.04 - Ziemia i gleba nie zanieczyszczona substancjami niebezpiecznymi (grunt z wykopów)

ok. 123 300 Mg

- 17.03.01* - Asfalt zawierający smołę (w przypadku wystąpienia w rozbieranych nawierzchniach)
- 17.03.02 - Asfalt inny niż wymieniony w 17 03 01
Beton asfaltowy, ok. 3 067 Mg
- 17.02.01 - Z wycinki drzew i krzewów,
ok. 94 Mg
- 17.04.05 - Żłom stalowy (głównie z demontażu barier i oznakowania pionowego)
ok. 2 Mg
- 17.06.01* - Materiały izolacyjne zawierające azbest (np. z rozbiórek budynków oraz ewentualnie izolacji rurociągów)
- 17 09 04 - Zmieszane odpady z budowy, remontów i demontażu inne niż wymienione w 17 09 01, 17 09 02 i 17 09 03

Etap eksploatacji

- 20.03.03 - Odpady z czyszczenia ulic i placów,
 - 17.01.81 - Odpady z remontów i przebudowy dróg (tu: z remontów).
 - 20.01.21 - Lampy fluorescencyjne i inne odpady zawierające rtęć
ok. 14 szt./ rok
 - 20.02.01 - Odpady z pielęgnacji terenów zielonych
 - 16 81 01* - Odpady powstałe w wyniku wypadków i zdarzeń losowych wykazujące właściwości niebezpieczne
 - 16 81 02 - Odpady powstałe w wyniku wypadków i zdarzeń losowych nie wykazujące właściwości niebezpiecznych
 - 20.03.01 - Nie segregowane odpady komunalne
- Odpady w okresie eksploatacji będą powstawały w ilościach typowych dla eksploatacji ulic miejskich

Ad. 3 Opis wariantów

Warianty wg Koncepcji Programowo – Przestrzennej z 2006 r.

W opracowanej w 2006 r. przez firmę Profil Koncepcji Programowo – Przestrzennej opracowano dwa warianty polegające na przebudowie ciągu ulic Zwoleńska /Żegańska po istniejącym śladzie, z budową obiektu inżynierskiego na skrzyżowaniu z linią kolejową. Warianty różniły się rodzajem obiektu. Rozważano budowę wiaduktu lub krótkiego tunelu pod linią kolejową.

Z uwagi na trudności z zaprojektowaniem bezpośredniej obsługi wszystkich relacji oraz większą uciążliwość dla otoczenia, do dalszego opracowania wybrano wariant z przeprowadzeniem ruchu drogowego pod linią kolejową. Ponadto, przeprowadzenie ruchu wiaduktem ponad torami kolejowymi spowodowało by propagację hałasu na większym terenie, co potencjalnie mogłoby pogorszyć warunki zamieszkania w rejonie inwestycji.

Wariant 1 i 2

Zgodnie z zamówieniem, na obecnym etapie opracowano koncepcję rozwiązań z przejściem ruchu drogowego pod linią kolejową.

Zasadniczą różnicą, w porównaniu z wariantem z 2006 r. jest przesunięcie osi ulic Zwoleńskiej / Żegańskiej o ok. 75 m w kierunku północnym, w celu umożliwienia zaprojektowania wszystkich relacji oraz umożliwienia wykonania inwestycji przy zachowaniu ciągłości ruchu pojazdów przez istniejący przejazd w czasie trwania budowy.

Koncepcja obejmuje dwa warianty różniące się między sobą lokalnie. W rejonie ronda na skrzyżowaniu ul. Zwoleńskiej i Mrówczej rozwiązania różnią się lokalizacją ronda, co za tym idzie wlotów oraz geometrią ul. Zwoleńskiej na odcinku od ronda na wysokości ul. Mrówczej do ronda na wysokości ul. Patriotów. Wariant 1 wykorzystuje istniejący przebieg ul. Zwoleńskiej z lokalizacją ronda zdecydowanie na północ od obecnego przebiegu ul. Zwoleńskiej, natomiast w Wariancie 2 rondo zlokalizowane jest częściowo na obecnej jezdni ul. Zwoleńskiej, a łącznik do ul. Patriotów jest zdecydowanie odgięty od istniejącego przebiegu ul. Zwoleńskiej. Przesunięcie ronda i odgięcie wlotu łącznika pozwala na prawidłowe i bezpieczne wykonanie skrętu w prawo – do tunelu, zwiększając jednocześnie powierzchnie niezbędną dla inwestycji wymaga również wyburzenia dodatkowego budynku mieszkalnego.

Różnice pomiędzy wariantami 1 i 2

Różnice pomiędzy wariantami 1 i 2 są niewielkie, sprowadzają się do rozwiązań lokalnych. Na korzyść wariantu 2 przemawia nieco większa odległość od zabudowy zlokalizowanej po północnej stronie ul. Zwoleńskiej w rejonie ul. Mrówczej oraz nieco mniejsze zajęcie terenu w tym rejonie.

Wariant bezinwestycyjny (zerowy)

Podstawowym problemem w rejonie planowanej inwestycji jest skrzyżowanie ciągu ulic Zwoleńskiej i Żegańskiej z linią kolejową w jednym poziomie. Duże natężenie ruchu kolejowego wstrzymuje ruch drogowy powodując kolejki na wszystkich wlotach rond zlokalizowanych po obu stronach przejazdu.

Szczególnie w godzinach szczytu odczuwane jest blokowanie ruchu na ciągu ulicy Patriotów, Szpotańskiego oraz Zwoleńskiej i Żegańskiej. Cierpią na tym uczestnicy ruchu, ludność

zamieszkująca w rejonie planowanej inwestycji oraz właściciele obiektów usługowych zlokalizowanych przede wszystkim w ciągu ulicy Żegańskiej. Warunki ruchu, z licznymi przestojami, manewrami hamowania i przyspieszania powodują zwiększoną emisję zanieczyszczeń powietrza, nie uzasadnioną samym natężeniem ruchu.

Samochody usiłujące dotrzeć do rond zlokalizowanych w sąsiedztwie przejazdu przez tory, utrudniają ruch lokalny oraz ruch pieszych – szczególnie w rejonie urzędu dzielnicy i szkoły oraz wspomnianych już obiektów usługowych.

W przypadku nie podjęcia rozbudowy omawianego odcinka drogi i odstąpienia od budowy skrzyżowania z linią kolejową w dwóch poziomach, ruch będzie odbywał się po starej nawierzchni w złym stanie w bezpośredniej kolizji z torami kolejowymi a dziś uciążliwe korki będą się powiększać. Użytkowanie ulic i przejazdu kolejowego w obecnym stanie, wobec wzrostu natężenia ruchu przyczyniać się będzie do pogarszania warunków bezpieczeństwa oraz wzrostu uciążliwości drogi dla mieszkańców i jej użytkowników.

Różnice pomiędzy wariantami 1 i 2 a wariantem z 2006 r.

Zasadnicze wady rozwiązań wg koncepcji z 2006 r.:

- Przebudowa wschodniej jezdni ul. Patriotów zajmuje tereny kolejowe, na których przewidywana jest dobudowa dodatkowego toru dla pociągów dalekobieżnych.
- Brak bezpośredniej obsługi wszystkich relacji (kluczowe dla mieszkańców Wawra) Przy właściwym zagłębieniu tunelu łącznica od wschodniej jezdni Patriotów do ul. Żegańskiej koliduje z budynkiem szkoły, natomiast rondo na skrzyżowaniu z ul. Mrówczą koliduje z 2 budynkami mieszkalnymi.
- Lokalizacja zatok autobusowych na spadkach przekraczających normatywne.

Obecnie proponowane warianty rozwiązań pozwalają wyeliminować ww. problemy, a ponadto pozwalają na:

- Możliwość utrzymania przejazdu przez tory kolejowe na czas budowy tunelu.
- Wobec znacznej odległości do najbliższych przejazdów oraz wielomiesięcznego cyklu budowy tunelu będzie to miało znaczący wpływ na uciążliwość fazy budowy.
- Zapewnienie wszystkich relacji bezpośrednich.
- Uniknięcie kolizji z terenami kolei oraz urządzeniami stacji paliw.
- Budowa dodatkowego parkingu obsługującego urząd gminy oraz służącego dojeżdżającym do kolei.

Porównanie z wariantem bezinwestycyjnym

W porównaniu z wariantem bezinwestycyjnym (zerowym), niezależnie od przyjętego wariantu inwestycyjnego nastąpi zdecydowana poprawa płynności oraz bezpieczeństwa ruchu.

Warianty inwestycyjne spowodują znaczną poprawę komfortu zamieszkania. Przede wszystkim przez zlikwidowanie nieustannych korków oraz poprawę stanu nawierzchni z zastosowaniem rozwiązań ograniczających emisję hałasu.

Wydzielenie ruchu pieszego i rowerowego znacząco wpłynie na bezpieczeństwo uczestników ruchu jakimi są piesi i rowerzyści. Budowa zatok autobusowych, również znacząco wpływa na płynność i bezpieczeństwo ruchu.

Podziemne przejścia dla pieszych i rowerzystów zarówno pod torami jak i w rejonie urzędu dzielnicy mają również na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu, warunków komunikacji lokalnej zarówno pieszej jak i rowerowej, oraz w ciągu ścieżki rowerowej.

Wykonanie nowej nawierzchni i prawidłowe odwodnienie drogi, również ma duży wpływ na bezpieczeństwo ruchu, zwłaszcza w czasie opadów.

Dodatkowym aspektem przemawiającym za przebudową układu komunikacyjnego w rejonie planowanej inwestycji jest wprowadzenie dwuprzestrzennego przekroju ciągu ulic Zwoleńskiej i Żegańskiej, który po stronie wschodniej jest kontynuowany w al. Dzieci Polskich. Po stronie zachodniej planowane jest w przyszłości zrealizowanie trasy na zaporze wraz z przeprawą przez Wisłę, również jako ulicy dwujezdniowej.

Ponadto najważniejsze skrzyżowania dróg realizowane są na zasadzie ruchu okrężnego – za pomocą rond. Rozwiązanie takie wpływa zarówno na bezpieczeństwo jak i na płynność ruchu pojazdów.

Wykonanie nowego układu odwodnienia, z odprowadzeniem wód opadowych do kanalizacji miejskiej, wyeliminuje całkowicie negatywne oddziaływanie eksploatacji drogi na środowisko gruntowo - wodne. Zwiększenie swobody ruchu przyczyni się do zmniejszenia całkowitej emisji z drogi i poprawi warunki przewietrzania pasa drogowego. Natomiast poprawa bezpieczeństwa ruchu, poza ewidentnym wpływem na zdrowie i życie ludzi ograniczy również ryzyko występowania poważnych awarii, w wyniku których do środowiska mogą przedostawać się znaczne ilości substancji niebezpiecznych.

Uzasadnienie wyboru wariantu

Jako preferowany został wybrany wariant 2.

Wybór wariantu preferowanego oparty został o analizę porównawczą, której najważniejsze aspekty przedstawiono powyżej.

Nie ma wątpliwości, że korzyści płynące z poprawy układu komunikacyjnego jak również ograniczenie uciążliwości obecnego rozwiązania, zarówno dla mieszkańców jak i użytkowników drogi uzasadniają wykonanie inwestycji.

Warianty przedstawione w koncepcji z 2006 r. mają zasadnicze wady – nie rozwiązują do końca problemu komunikacyjnego, ponieważ nie umożliwiają zaprojektowania wszystkich relacji, kolidują z projektowaną rozbudową linii kolejowej, która nie może zostać wykonana w innym wariantcie oraz nie umożliwiają wykonania inwestycji z zachowaniem ciągłości ruchu, co wobec znacznej odległości do następnego przejazdu kolejowego spowoduje utrudnienia w ruchu oraz dodatkową uciążliwość dla mieszkańców.

Obecnie proponowane warianty 1 i 2 rozwiązują ww. problemy. Różnią się od siebie nieznacznie i jedynie lokalnie. Ich wpływ na środowisko jest podobny. Niewielką różnicę na korzyść wariantu 2 stanowi przesunięcie ronda przy ul. Mrówczej w kierunku południowym, a tym samym zwiększenie odległości od zabudowy mieszkalnej. Realizacja inwestycji w proponowanej formie daje możliwość organizacji budowy z utrzymaniem ruchu, co ma kluczowe znaczenie na etapie realizacji robót.

O wyborze wariantu 2 jako preferowanego zdecydowały warunki ruchowe. Wariant 2 pozwala na prawidłowe rozwiązanie skrzyżowania w rejonie ul. Mrówczej, co pozytywnie wpływa na bezpieczeństwo ruchu i co za tym idzie redukuje ryzyko awarii, których skutki dla środowiska mogą być niebezpieczne.

Wariant 2 z uwagi na nieco mniejsze oddziaływanie akustyczne oraz warunki organizacji i bezpieczeństwa ruchu uznano za korzystniejszy. Jest to wariant preferowany również przez Inwestora.

Ad. 4 Streszczenie

Streszczenie, obejmujące cały zakres informacji zawartych w raporcie załączono jako osobny zeszyt.

ZAŁĄCZNIKI



WOJEWODA MAZOWIECKI

Warszawa, dnia 8 listopada 2008 r.

WŚR.I.SK.6613/50/08

ILF Consulting Engineers	
ZOB. - 11 - 17	Konw. Sikorska Michalska
WPLYNEŁO	
PODPIS DZ.....	

ILF Consulting Engineers Sp. z o.o.

ul. Postępu 15,

02-676 Warszawa

W oparciu o art. 50 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego w związku z toczącym się postępowaniem w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na przebudowie ciągu ulic Zwoleńskiej i Żegańskiej na odcinku od ul. Pożaryskiego do ul. Mrówczej w dzielnicy Wawer z przeprowadzeniem ruchu pod linią kolejową relacji Warszawa – Lublin i dwoma jezdniami ul. Patriotów po przeprowadzeniu analizy raportu o oddziaływaniu na środowisko wzywam do jego uzupełnienia o następujące informacje:

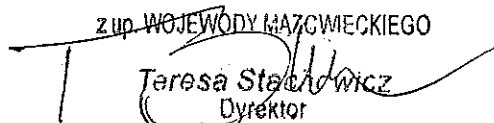
1. W zakresie ochrony przed hałasem – raport należy uzupełnić o:
 - charakterystykę zabezpieczeń akustycznych – kilometrą posadowienia, długość oraz wysokość ekranów akustycznych
 - obliczenia dla poziomów hałasu: (dane wyjściowe) przy zastosowaniu ekranów i bez ekranów.
2. W zakresie gospodarki odpadami – należy podać przybliżone ilości odpadów powstających na każdym etapie realizacji, eksploatacji i likwidacji przedsięwzięcia. Zgodnie z ustawą o odpadach z dnia 27 kwietnia 2001 roku (Dz. U. z 2007 r. Nr 39 poz. 251 z późn. zm.) wytwórca odpadów jest zobowiązany do przedłożenia informacji o wytwarzanych odpadach.

W przedmiotowym raporcie należy poprawnie sklasyfikować odpady przewidziane do wytworzenia zgodnie z § 3 rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 27 września 2001 roku w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. Nr 112, poz. 1206)

3. W raporcie nie przedstawiono wyczerpującego opisu analizowanych wariantów przedsięwzięcia, w tym wariantu: a) polegającego na niepodejmowaniu przedsięwzięcia; b) najkorzystniejszego dla środowiska, wraz z uzasadnieniem wybranego przez wnioskodawcę ze wskazaniem jego oddziaływania na środowisko.
4. Brak jest streszczenia w języku niespecjalistycznym całego zakresu informacji zawartych w raporcie.

W związku z powyższymi uwagami wnosi się o uzupełnienie raportu, w terminie 14 od daty otrzymania, w opisanym zakresie.

Brak uzupełnienia raportu skutkuje przedłużeniem terminu wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.

z up. WOJEWODY MAZOWIECKIEGO

Teresa Stachowicz
Dyrektor
Wydziału Środowiska i Rolnictwa

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy
Inspektor Sanitarny w Warszawie
ul. Kochanowskiego 21
01-864 Warszawa
2. Zarząd Miejskich
Inwestycji Drogowych
ul. Chmielna 120
00-801 Warszawa