



## WOJEWODA MAZOWIECKI

Warszawa, dnia 24 czerwca 2008 r.

WŚR.I.SK.6613/48/08

### Postanowienie

#### uzgadniające środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację przedsięwzięcia

Na podstawie art. 106 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 ze zm.), art. 48 ust. 2 pkt 3 lit. a) ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150)- dalej Poś, na wniosek Prezydenta Miasta Stołecznego Warszawy z dnia 16 kwietnia 2008 r. znak: OŚ-IV-UI-MS/76242/42/4253/08 w sprawie uzgodnienia środowiskowych uwarunkowań zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie Trasy Mostu Północnego – etap I i etap II na odcinku od „Węzła Młociny” do „Węzła Modlińska” w Warszawie

### postanawiam

uzgodnić następujące środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie Trasy Mostu Północnego – etap I i etap II na odcinku od „Węzła Młociny” do „Węzła Modlińska” w Warszawie:

- I. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich.**
1. W odniesieniu do obszaru Natura 2000 Dolina Środkowej Wisły PLB 14007 wprowadza się następujące środki minimalizujące:
  - a) zaplecze placu budowy winno być zlokalizowane poza obszarem Natura 2000,
  - b) na terenie oddziaływania przedsięwzięcia należy usunąć ze zbiorowisk łągowych obce gatunki flory ze szczególnym uwzględnieniem klonu jesionolistnego (*Acer negundo*) w celu osiągnięcia właściwego składu gatunkowego łągu,
  - c) wycinkę drzew i krzewów kolidujących należy przeprowadzić w terminie od 01 września do końca lutego,
  - d) czas pracy należy ograniczyć do niezbędnego minimum zapewniając odpowiedni harmonogram prac,

- e) prace budowlane należy prowadzić w porze dziennej tj. od 6.00 do 22.00,
  - f) należy pozostawić usunięte drzewa na terenie obszaru Natura 2000 do ich naturalnego rozkładu; gatunki obce należy wywieźć poza tereny chronione,
  - g) należy dokonać nasadzeń uzupełniających drzewami charakterystycznymi dla łągów topolowo-wierzbowych w ilości za 1 szt. drzewo usunięte 1 szt. drzewo posadzone (reszta pozostanie do naturalnego odnowienia),
  - h) zakazuje się składowania i wykorzystywania gospodarczo odpadów budowlanych oraz lokalizowania ewentualnej rezerwy ziemnej na terenie obszaru Natura 2000,
  - i) wszelkie prace związane z udrażnianiem i kształtowaniem koryta rzeki należy wykonać zgodnie z opinią HYDROPROJEKT z uwzględnieniem uwag Ogólnopolskiego Towarzystwa Ochrony Ptaków z dnia 08.06.2008r.,
  - j) należy, zgodnie z opinią Ogólnopolskiego Towarzystwa Ochrony Ptaków, zainstalować ca 350 szt. skrzynek lęgowych różnego typu pod nadzorem ornitologicznym na terenie m. st. Warszawy - na terenie międzywala na gruntach Skarbu Państwa na koszt inwestora. Również należy zobowiązać Inwestora do czyszczenia ww. budek lęgowych przez okres 5 lat,
  - k) należy zapewnić stały monitoring specjalisty – przyrodnika w trakcie prowadzenia prac budowlanych,
  - l) prace budowlane powodujące największe zakłócenia hałasowe, wibracyjne itp. należy rozpocząć poza sezonem lęgowym ptaków,
  - m) należy zastosować technologię budowy mostu polegającą na wykorzystaniu w znacznej części metody nasuwowej, a tylko bezpośrednio nad nurtem metody nawisowej.
2. Zorganizować zaplecze budowy zgodnie z wymogami ochrony środowiska, a w szczególności zapewnić: uszczelnienie nawierzchni placów postojowych dla maszyn, środków transportu, parkingów i obiektów socjalnych dla pracowników itp., uszczelnienie nawierzchni, gdzie składowane będą odpady niebezpieczne (np.: zanieczyszczone grunty), zadaszenie i uszczelnienie powierzchni, na których składowane będą materiały budowlane.
  3. Prace budowlane w pobliżu terenów zabudowanych prowadzić w porze dziennej tj. 6.00 do 22.00.
  4. Wprowadzić wysoką kulturę prowadzenia robót, w szczególności przez: systematyczne sprzątanie placu budowy, zraszanie wodą placu budowy (zależnie od potrzeb), ograniczenie do minimum czasu pracy silników spalinowych maszyn i samochodów na biegu jałowym, przykrywanie plandekami skrzyń ładunkowych samochodów transportujących materiały sypkie, ograniczenie prędkości jazdy pojazdów samochodowych w rejonie budowy. Sprzęt

- używany do prac powinien być sprawny technicznie, wyeliminować ewentualne wycieki paliwa i olejów. Zorganizować specjalne stanowiska do mycia kół z odpływem z myjni, po przejściu przez odstojnik, do istniejących starych, bądź docelowych systemów odwadniania;
5. Stosować gotowe mieszanki wytwarzane w wytwórniach, aby ograniczyć do minimum operacje mieszania kruszywa ze spoiwem na miejscu budowy.
  6. Drogi dojazdowe utrzymywać w stanie ograniczającym pylenie.
  7. Humus należy zdeponować w wyznaczonym miejscu na placu budowy. Po zakończeniu prac budowlanych humus powinien być wykorzystany na terenie planowanego przedsięwzięcia w ramach zagospodarowania powierzchni po zakończeniu robót budowlanych.
  8. Przestrzegać wszelkich przepisów i procedur mających na celu ograniczenie ryzyka awarii lub zaniedbań, które mogłyby prowadzić do zagrożenia dla stanu środowiska i zdrowia ludzi. Wdrożyć procedury postępowania w sytuacjach awaryjnych.
  9. W celu odprowadzania wód opadowych należy wykorzystywać istniejące urządzenia odwadniające dopóty, dopóki nie zostaną zastąpione docelowym systemem odwadniania TMP.
  10. Prace budowlane realizowane w nurcie rzeki oraz na tarasach zalewowych prowadzić zgodnie z odpowiednim harmonogramem uwzględniającym potencjalny sezonowy stan rzeki w danym okresie. Zgodnie z wymogiem Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie – w celu zabezpieczenia budowy przed skutkami przejścia fali wezbraniowych oraz pochodem lodów należy wdrożyć system ostrzegania umożliwiający podjęcie stosownych działań zabezpieczających z odpowiednim wyprzedzeniem przed rozpoczęciem wezbrania.
  11. Wszelkie prace związane z rozbiórką i przebudową istniejących dróg na obszarze przedsięwzięcia powinny uwzględniać odpowiednio długie utrzymywanie istniejących (sprawnych) systemów odwadniania.
  12. Zapewnić właściwe stosowanie technologii odśnieżania i odladzania w sposób, który umożliwia stosowanie możliwie niskich dawek soli.
  13. Sposób postępowania z odpadami powstającymi na poszczególnych etapach realizacji przedsięwzięcia powinien być zgodny z wymogami ustawy o odpadach.

**Na etapie projektu budowlanego należy:**

1. Uwzględnić zastosowanie tzw. „cichej nawierzchni”.
2. Uwzględnić ekrany akustyczne wymienione poniżej:

Kilometraż ekranów akustycznych w otoczeniu rozpatrywanego odcinka Trasy TMP

<i>ID ekranu</i>	<i>Odniesienie w stos. do osi</i>	<i>Kilometraż</i>
Etap I		
1	łącznica L21	KM 0+58 – KM 0+840
2	ul. Wybrzeże Gdyńskie	KM 0+50 – KM 0+570
3	początek: pn. jezdnia zbierająco - rozprowadzająca, koniec: łącznica L1	KM 0+075 – KM 0+360
4	łącznica L3	KM 0+060 – KM 0+250
5	początek: łącznica L25, koniec: łącznica L21	KM 0+050 – KM 0+840
7	początek: łącznica L28, koniec: łącznica L26	KM 0+220 – KM 0+450
8	łącznica L28	KM 0+060 – KM 0+230
9	łącznica L22	KM 0+090 – KM 0+340
10	TMP	KM 3+770 – KM 4+530
11	początek: TMP, koniec: łącznica L11	KM 5+600 – KM 0+070
12	początek: TMP, koniec: łącznica L21	KM 6+110 – KM 0+840
13	TMP	KM 3+770 – KM 4+600
14	TMP	KM 5+600 – KM 6+760
15	początek: TMP, koniec: łącznica L22	KM 6+190 – KM 0+090
16	początek: TMP, koniec pd. jezdnia zbierająco - rozprowadzająca	KM 4+015 – KM 0+250
17	TMP	KM 3+830 – KM 4+020
18	TMP	KM 3+770 – KM 4+140
20	ul. Modlińska	KM 0-200 – KM 0+150
21	ul. Modlińska	KM 0-180 – KM 0+160
22	łącznica L22	KM 0+080 – KM 0+340
Etap II		
1''	TMP	KM 0+000-0+300
2''	TMP	KM 0+000-0+770
3''	TMP	KM 0+400- 0+860
4''	TMP	KM 0+380- 0+860

Szacunkowe parametry proponowanych ekranów akustycznych

ID ekranu	Wysokość [m]	Długość nawisu [m]	Przybliżona długość [m]	Min/max odległość od krawężników
<b>Etap I</b>				
1	6,5		400	1,35m/2,5m
2	5		150	1,35m/2,5m
3	5,5		445	1,35m/2,5m
4	4		260	1,35m/2,5m
5	5,5	0,5	520	1,35m/2,5m
7	5		260	1,35m/2,5m
8	5		220	1,35m/2,5m
9	5,5	0,5	550	1,35m/2,5m
10	4	0,5	930	1,35m/2,5m
11	6,5	1	600	1,35m/2,5m
12	5,5	0,5	600	1,35m/2,5m
13	4	0,5	980	1,35m/2,5m
14	6	1	1100	1,35m/2,5m
15	5		615	1,35m/2,5m
16	5	0,5	170	1,35m/2,5m
17	5	0,5	290	1,35m/2,5m
18	4	0,5	480	1,35m/2,5m
20	4		330	1,35m
21	4		330	1,35m
22	5,5		330	1,35m/1,7m
<b>Etap II</b>				
1''	5		300	1,35m/2,5m
2''	5		770	1,35m/2,5m
3''	5		460	1,35m/2,5m
4''	5		480	1,35m/2,5m

W przypadku ekranów akustycznych biegnących odcinkami na estakadzie można zastosować wysokość 4 m z dyfraktorem na górnej krawędzi.

3. W uzasadnionych technicznie warunkach dopuszcza się zmianę lokalizacji i długości ekranów akustycznych „-5 m - + 10 m”.

4. Dla linii tramwajowych biegnących w poziomie terenu, tam gdzie to jest możliwe, zastosować rozwiązania tak zwanych „zielonych linii” (z torowiskiem biegnącym „po trawniku” ).
  5. Stosować rozwiązania projektowe nie utrudniające ochrony przed powodzią.
  6. Zaprojektować system zbierania wód opadowych i roztopowych poprzez wpusty uliczne, a następnie ich transport przewodami kanalizacyjnymi (rurowymi) do urządzeń podczyszczających tj. do piaskowników i separatorów olejów, a następnie kolektorami zbiorczymi do odbiornika.
  7. Stosować rozwiązania projektowe nie powodujące zagrożenia dla jakości wód – wody opadowe i roztopowe z obszaru planowanego przedsięwzięcia wprowadzane do rzeki Wisły nie powinny zawierać substancji zanieczyszczających w ilościach przekraczających 100 mg/l zawiesin ogólnych oraz 15 mg/l węglowodorów ropopochodnych. Zastosowanie piaskowników i separatorów powinno zapewnić oczyszczanie wód opadowych i roztopowych do ww. parametrów.
  8. W przypadku odwadniania wykopów i kierowania wód z tych odwodnień do rzeki Wisły należy stosować odstożniki.
  9. W maksymalny sposób ograniczyć stosowanie odwodnień (do przestrzeni wykopów fundamentowych w granicach ścianek szczelnych).
  10. Ograniczyć do niezbędnego minimum zasięg wymiany gruntów.
  11. Zapewnić wykonanie elementów mostu w korycie głównym za pomocą sprzętu wodnego z wody.
  12. W celu zminimalizowania wpływu na obszar Natura 2000 należy zaprojektować mało agresywne oświetlenie mostu, ograniczone jedynie do oświetlenia jezdni i ścieżki rowerowej, należy zaprojektować poza mostem pasy zieleni ochronnej na poboczach trasy z wykorzystaniem gatunków rodzimych, odpornych na warunki miejskie.
- III. Przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływania na klimat akustyczny (obejmującej monitorowanie poziomu dźwięku przy budynkach mieszkalnych), powietrze, glebę oraz wody (w szczególności w zakresie jakości wód opadowych odprowadzanych do odbiorników). Analizę należy wykonać po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.

## Uzasadnienie

Prezydent Miasta Stołecznego Warszawy wystąpił pismem z dnia 16 kwietnia 2008 r. znak: OŚ-IV-UI-MS/76242/42/4253/08 o uzgodnienie środowiskowych uwarunkowań zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie Trasy Mostu Północnego – etap I i etap II na odcinku od „Węzła Młociny” do Węzła Modlińska” w Warszawie przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Do wniosku załączono raport oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko (tom I-III) oraz postanowienie Prezydenta Miasta Stołecznego Warszawy nr 98/OŚ/2008 z dnia 14 kwietnia 2008 roku nakładające obowiązek sporządzenia raportu. W wyniku analizy przedłożonych dokumentów zaistniała konieczność uzupełnienia raportu OCS. Uzupełnienia do raportu o oddziaływaniu na środowisko ww. przedsięwzięcia przekazano Wojewodzie Mazowieckiemu w dniach 13.06.2008 r., 23.06.2008 r., 24.06.2008 r.

Planowane przedsięwzięcie należy do kategorii przedsięwzięć, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt. 56 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. z 2004 r., Nr 257, poz. 2573). Planowane przedsięwzięcie przebiega przez obszar Natura 2000 Dolina Środkowej Wisły PLB 140004 ustanowiony z mocy Dyrektywy „ptasiej”.

Kierując się **zasadą ostrożności** przedmiotowe przedsięwzięcie zaliczono do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, które może znacząco oddziaływać na obszar Natura 2000. Wobec powyższego organem właściwym w sprawie uzgodnienia środowiskowych uwarunkowań dla przedmiotowego przedsięwzięcia jest Wojewoda Mazowiecki.

Przedsięwzięcie inwestycyjne Trasa Mostu Północnego (w skrócie TMP) jest planowaną trasą komunikacyjną, łączącą lewobrzeżne dzielnice Warszawy – Bielany i Bemowo, z dzielnicą Białolęka na prawym brzegu Wisły. TMP stanowić będzie północny fragment najbardziej zewnętrznej spośród planowanych trzech koncentrycznych obwodnic Warszawy – tzw. Obwodnicy Miejskiej. TMP jest kluczowym elementem docelowego systemu komunikacyjnego Warszawy i jej budowa powinna być traktowana z najwyższym priorytetem. Rezygnacja z realizacji projektu grozi kompletnym paraliżem komunikacyjnym Warszawy w perspektywie najbliższych kilkunastu lat. Podstawowe parametry techniczne Trasy przyjęto zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie jak dla ulicy głównej ruchu przyspieszonego.

Rozpatrywany odcinek TMP przebiega przez obszary objęte dwoma projektami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, opracowanych na podstawie uchwał Rady m.st. Warszawy. Projekty te nie są obowiązujące.

W raporcie przeanalizowano następujące warianty przedsięwzięcia:

- Wariant polegający na zaniechaniu realizacji inwestycji (tzw. Wariant „0”)
- Warianty lokalizacyjne (historia procesu do uzyskania decyzji lokalizacyjnej)
- Warianty projektowe opracowane w ramach „Koncepcji Programowej”;
- Wariant wybrany w toku postępowania skierowanego do dalszych prac projektowych tj.

wariant 1: Modlińska na wprost w poziomie „+ 1”; wszystkie pasy do skrętów w poziomie „0”; TMP na wprost w poziomie „+2” .

Planowane przedsięwzięcie przebiega przez obszar Natura 2000 Dolina Środkowej Wisły PLB 140004 ustanowiony Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 21 lipca 2004 r. (Dz. U. Nr 229 poz.2313 z dnia 21 października 2004 r. z późn. zm.). Jest to obszar objęty ochroną na podstawie Dyrektywy „ptasiej” (79/409/EEC). W dokonany uzgodnieniu warunków realizacji inwestycji wzięto pod uwagę wszelkie uwarunkowania prawne wynikające bezpośrednio z Dyrektyw UE jak i odpowiednich w tym zakresie przepisów prawa krajowego. Drugi najbliższy obszar Natura 2000 Puszcza Kampinoska (kod obszaru) PLC 140001 znajduje się w odległości ca 6 km poza zasięgiem oddziaływania przedsięwzięcia.

Zgodnie z art. 36 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. na obszarach Natura 2000 nie podlega ograniczeniu działalność, jeżeli nie zagraża ona zachowaniu siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk roślin i zwierząt, dla których ochrony został wyznaczony obszar Natura 2000. Zgodnie z art. 33 ust. 1 ww. ustawy zabrania się podejmowania działań mogących w znaczący sposób pogorszyć stan siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków roślin i zwierząt, a także w znaczący sposób wpłynąć negatywnie na gatunki, dla których ochrony został wyznaczony obszar Natura 2000.

Zgodnie z art. 33 ust. 3 ustawy o ochronie przyrody z dnia 16 kwietnia 2004 r. planowane przedsięwzięcia, które nie są bezpośrednio związane z ochroną obszaru Natura 2000 lub nie wynikają z tej ochrony, a które mogą na te obszary znacząco oddziaływać, wymagają przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, na zasadach określonych w ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska.

Art. 35a ww. ustawy stanowi, iż w przypadku przedsięwzięć, które mogą znacząco oddziaływać na obszar Natura 2000 i nie są bezpośrednio związane z ochroną obszaru Natura 2000 lub nie wynikają z tej ochrony, zezwolenie, o którym mowa w art. 34 ust. 1, zastępuje się decyzją



o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, w rozumieniu ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska.

Podczas analizy wszelkich materiałów w tym raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na obszar Natura 2000 wzięto pod uwagę ww. zapisy prawa oraz dane przyrodnicze określone w Standardowym Formularzu Danych dla obszaru Dolina Środkowej Wisły i **wyniki aktualnej inwentaryzacji przyrodniczej** terenu pozostającego w zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia.

Szczegółowo zbadano wpływ zarówno samego przedsięwzięcia jak i dokonano skumulowanej oceny wpływu na obszar Natura 2000 – w tym wpływu na jego spójność i integralność.

Bezpośrednie i w części nieodwracalne oddziaływanie związane z budową planowanej inwestycji w obszarze Natura 2000 będzie przede wszystkim polegało na zniszczeniu istniejących i potencjalnych siedlisk rozrodu i regularnego przebywania ptaków, dla których ochrony ustanowiono obszar Natura 2000. Przewidywana powierzchnia, na której może dojść do usunięcia roślinności wynosi ok. 5 ha (przyjmując 50 m szerokość mostu i maksymalnie 30-metrowe odcinki po obu jego stronach, z czego 15-metrowej szerokości odcinki przeznaczone będą na pasy dla ruchu technologicznego). Teren w obrębie lądu nieodwracalnie zajęty pod samą inwestycję (konstrukcje mostowe) stanowi ok. 2,2 ha (przyjmując 50 m łączną szerokość konstrukcji mostowych). Zniszczenie roślinności, a tym samym siedlisk ptaków będzie związane z potrzebą zapewnienia terenu pod samą konstrukcję, a także z doprowadzeniem dróg dojazdowych do placu budowy. Nie będzie istniała potrzeba zajęcia dodatkowej powierzchni pod place montażowe do scalania elementów do nasuwu, ponieważ przewidziano je w osi Trasy za przyczółkami mostowymi. Całkowita powierzchnia wymagająca przekształcenia w trakcie budowy TMP obszaru Natura 2000 wyniesie 0,02% (ca 5 ha) całkowitej powierzchni i nie będzie mieć istotnie negatywnego wpływu na spójność i integralność obszaru o łącznej powierzchni 30848,7 ha.

Ponadto planowane umocnienie brzegów w postaci opaski brzegowej dotyczy jedynie prawego brzegu i będzie obejmować pas o długości ok. 800 m i szerokości 5 m. Związane z tym usunięcie roślinności oraz przekształcenie powierzchni ziemi obejmie powierzchnię 0,375 ha. W związku z pokrywającym się częściowo zakresem robót budowlanych dla TMP oraz opaski brzegowej łączna powierzchnia poddana przekształceniu wyniesie ok. 5,35 ha.

Ograniczenie wpływu planowanego przedsięwzięcia do niezbędnego minimum miało miejsce na etapie analizy wariantów oraz rozwiązań projektowych. Pod przeprawę mostową wybrano teren o najmniejszej ingerencji w obszar Natura 2000. Na etapie wstępnych analiz i prac projektowych duży węzeł drogowy po zachodniej stronie Wisły (ul. Marymoncka, ul. Wybrzeże Gdyńskie, ul. Pułkowa) został przewidziany do lokalizacji poza obszarem Natura 2000. W związku z tym niezbędne usunięcie roślinności w trakcie budowy przeprawy mostowej nie będzie mieć istotnie negatywnego wpływu na funkcjonowanie całego obszaru Natura 2000 – Dolina Środkowej Wisły.

Nakazano zastosowanie szeregu działań minimalizujących wpływ przedsięwzięcia na obszar Natura 2000. Jako środek minimalizujący zakazano lokalizacji wszelkiej infrastruktury związanej z zapleczem budowy na terenie obszaru Natura 2000.

Jako środek minimalizujący również nakazano usunięcie obcych gatunków flory ze szczególnym uwzględnieniem klonu jesionolistnego w celu osiągnięcia właściwego składu gatunkowego łągu. Usunięcie roślinności łąkowej w związku z realizacją inwestycji spowoduje utratę potencjalnych siedlisk przede wszystkim dla ptaków, które gniazdują na drzewach lub w dziuplach. Wobec powyższego nakazano zastosowanie środka minimalizującego polegającego na dokonaniu nowych nasadzeń o reprezentatywne gatunki drzew dla nadrzecznego łągu. Nie wystąpi sytuacja, aby w wyniku tych ograniczonych do stosunkowo niewielkiej powierzchni działań, związanych z usunięciem roślinności łąkowej w pasie technicznym planowanej Trasy Mostu Północnego, zasięg występowania poszczególnych gatunków ptaków mógł ulec znaczącemu zmniejszeniu, a tym bardziej by mogło dojść do zaniku populacji jakiegoś gatunku. Również nakazano umieszczenie, zgodnie z wytycznymi Ogólnopolskiego Towarzystwa Ochrony Ptaków 350 szt. budek łąkowych różnego typu na terenie obszaru Natura 2000 w granicach miasta Warszawy (poza granicami rezerwatów przyrody) oraz dokonanie nowych nasadzeń uzupełniających o gatunki reprezentatywne dla nadrzecznego łągu.

W trakcie budowy dojdzie do ograniczenia występowania na tym terenie niektórych osobników. Dotyczy to szczególnie tych gatunków ptaków, które posiadają niską tolerancję na zakłócenia (hałas i obecność ludzi) np. w trakcie łągów. W tym przypadku obszar oddziaływania inwestycji (w trakcie budowy) na gatunki ptaków łąkowych należy określić na ok. 500 m od frontu robót. Przewidywany czas budowy przedmiotowego odcinka Trasy Mostu Północnego określono na ok. 23 miesiące. W tym czasie na analizowanym obszarze mogą wystąpić jedynie zakłócenia funkcjonowania gatunków, powodowane głównie hałasem i obecnością ludzi. Zakłócenia funkcjonowania gatunków będących przedmiotem ochrony na obszarze Doliny Środkowej Wisły nie będą jednak znaczące, z uwagi na stwierdzony brak w sąsiedztwie przedsięwzięcia miejsc łąkowych (poza brzegówką) i zastosowaniu technologii budowy mostu polegającej na wykorzystaniu w znacznej części metody nasuwowej, a tylko bezpośrednio nad nurtem wody metody nawisowej.

Po zakończeniu prac budowlanych, w trakcie eksploatacji Trasy sytuacja w tym zakresie ustabilizuje się. Zgodnie z informacjami zawartymi w Standardowym Formularzu Danych funkcjonowanie mostów i wiaduktów charakteryzuje się średnią intensywnością na analizowanym obszarze i w efekcie ma „neutralny” wpływ tzn. nieodczuwalny na terenie obszaru.

Obszar Doliny Środkowej Wisły jako korytarz ekologiczny o randze europejskiej, stanowi także ważne środowisko dla ptaków migrujących i zimujących. W okresie zimy występuje tu co

najmniej 1% populacji szlaku wędrówkowego czapli siwej i krzyżówki. W stosunkowo wysokim zagęszczeniu zimuje gągoł i bielaczek, a ptaki wodno-błotne występują zimą w koncentracjach powyżej 20 000 osobników. Obecnie głównym miejscem masowego gromadzenia się ptaków, szczególnie w okresie zimowym jest wylot kolektora MPWiK („burakowskiego”), którym zrzucane są m.in. ścieki miejskie – przewidziany do likwidacji.

Aktualnie obszar w przewidywanym, bezpośrednim zasięgu oddziaływania Trasy Mostu Północnego, stanowi miejsce spotkań wielu gatunków ptaków na żerowisku, przede wszystkim w okresie zimowym. Jednak po zrealizowaniu przedsięwzięcia (projektowanego równoległe do Trasy Mostu Północnego), polegającego na przerzucie ścieków z lewobrzeżnej Warszawy do Oczyszczalni Ścieków „Czajka”, ścieki miejskie nie będą odprowadzane kolektorem MPWiK („burakowskim”) bezpośrednio do Wisły. Fakt ten z powodu likwidacji miejsca żerowania spowoduje, że ptaki przeniosą się w inne dogodne miejsca.

Pomimo, że planowane przedsięwzięcie będzie przecinać obszar Natura 2000 – Dolina Środkowej Wisły, który jest ważnym szlakiem migracji (korytarzem ekologicznym) głównie ptaków (ale nie tylko) swoboda przemieszczania się i kontaktowania roślin i zwierząt pomiędzy poszczególnymi płacami pozostanie zachowana. Wiąże się to z tym, że projekt przeprawy przewiduje, że przyczółek mostowy wraz z nasypem po stronie Bielán zostanie zlokalizowany w obrębie strefy krawędziowej tarasu erozyjno-akumulacyjnego, a nie w obrębie położonego poniżej tarasu zalewowego (u podnóża skarpy). Most nie będzie więc posadowiony na nasypie biegnącym przez taras zalewowy. Przy takim założeniu, pomimo zlokalizowania jednej dodatkowej podpory wspierającej most w obrębie tarasu zalewowego (po lewej stronie Wisły), negatywny wpływ na możliwość migracji fauny będzie bardzo mały.

Po prawej stronie Wisły przyczółek mostowy wraz z nasypem oraz jedną z podpór zostanie zlokalizowany całkowicie poza obszarem Natura 2000. Pozostałe 4 podpory na prawym brzegu Wisły oraz dwa filary nurtowe znajdują się w obszarze Natura 2000. Technologia budowy mostu wymaga również zlokalizowania łącznie dodatkowych 11 podpór montażowych (tymczasowych) oraz tymczasowych nasypów pozwalających na wykonanie montażu konstrukcji metodą nasuwania podłużnego. Tymczasowe podpory oraz nasypy zostaną zlikwidowane po zakończeniu prac, będą więc stanowiły dodatkową barierę, ale tylko w okresie budowy.

Most będzie posiadał stosunkowo duże światło tzn. odległość pomiędzy dwoma filarami usytuowanymi w nurcie rzeki będzie wynosić 160 m (najniższy prześwit 8,18 m, a więc większy o ponad 1,5 m w stosunku do innych przepraw mostowych przez Wisłę w Warszawie), co oznacza pozostawienie znacznej przestrzeni dostępnej dla ptaków pod konstrukcją mostu. Istnienie mostu nie będzie więc znaczącą barierą dla ptaków przelatujących bezpośrednio nad nurtem rzeki. Ponadto w trakcie budowy części mostu, znajdującej się bezpośrednio nad nurtem rzeki, nie

przewiduje się tymczasowych podpór. Pomiędzy filarami nurtowymi montaż konstrukcji będzie wykonywany metodą nawisową (bez dodatkowych podpór).

Konstrukcja mostu polegająca na umieszczeniu jej na podporach (a nie konstrukcja kratownicowa lub wisząca na linach) zapewnia, że most nie będzie istotnym utrudnieniem dla przelotnych ptaków. Proponowana konstrukcja oraz technologia budowy mostu są efektem długoletnich studiów m. in. nad zapewnieniem jak najmniejszej inwazyjności przedsięwzięcia w stosunku do obszaru Natura 2000.

Zrezygnowanie z agresywnego dekoracyjnego oświetlenia mostu spowoduje, że Most Północny nie będzie stanowił zagrożenia dla ptaków poprzez zakłócanie ich rytmu dobowego, a także nie będzie utrudnieniem dla przelatujących ptaków. Oświetlenie nocne w przypadku Mostu Północnego będzie dotyczyć tylko jezdni i w odpowiedni dyskretny sposób ścieżek rowerowych.

Ze względu na możliwe przekroczenia hałasu przewiduje się na wielu odcinkach Trasy Mostu Północnego montaż ekranów dźwiękochłonnych (poza obszarem Natura 2000). Ekran dźwiękochłonny winny być skonstruowany z materiałów matowych lub lekko zabarwionych na inny kolor w celu ograniczenia kolizji z ptakami.

W bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji stwierdzono ok. 80 nor, w których gnieździ się kolonia brzegówek (*Riparia riparia*). W tym przypadku brzegówki wybrały jako miejsce lęgowe zbocze składowiska odpadów, co według ornitologów nie jest odpowiednim miejscem. Wobec powyższego przewiduje się likwidację miejsca przed rozpoczęciem budowy mostu, w terminie określonym przez ustawę z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody tj. od dnia 16 października do końca lutego. Powyższe nie będzie miało istotnego negatywnego wpływu – wszelkie odpowiednie miejsca lęgowe znajdują się licznie, punktowo na długości całego obszaru Natura 2000.

Działaniem mającym na celu ograniczenie negatywnych oddziaływań na obszar specjalnej ochrony Dolina Środkowej Wisły (kod obszaru PLB140004) będzie odtworzenie siedlisk lęgowych w miejscach, nie zajętych przez infrastrukturę, a zniszczonych w trakcie prac budowlanych. Wskazano jako środek minimalizujący dokonanie nowych nasadzeń z zastosowaniem gatunków odpowiednich dla siedliska.

Z uwagi na występującą na omawianym obszarze entomofaunę w przypadku usuwania drzew i krzewów należy je pozostawić na terenie obszaru Natura 2000 do ich naturalnego rozkładu jako baza pokarmowa dla bytujących tu gatunków owadów stanowiących pokarm dla ptaków wyłączeniem, co oczywiste gatunków obcych. W wydanych warunkach realizacji przedsięwzięcia wskazano na konieczność stałego fachowego monitoringu w celu podjęcia innych wynikających z aktualnej sytuacji środków minimalizujących. Wszelkie kwestie dotyczące oddziaływania planowanej inwestycji zostały w sposób szczegółowy przeanalizowane. Wskazane konsultacje

i monitoring wynikają jedynie z zasady „ostrożności” i mogą dotyczyć sytuacji zupełnie wyjątkowych np. awarii.

W trakcie postępowania nakazano uzupełnić dokonaną ocenę wpływu przedsięwzięcia o ocenę działań związanych z regulacją koryta rzeki w związku z koniecznym zabezpieczeniem przeciwpowodziowym mostu. Wszelkie działania mające na celu zabezpieczenie konstrukcji mostu zostały uzgodnione z przedstawicielem Ogólnopolskiego Towarzystwa Ochrony Ptaków w porozumieniu z projektantami kompetentnymi w zakresie spraw hydrotechnicznych, a warunki tych uzgodnień mają swe odzwierciedlenie w nakazanych środkach minimalizujących.

W trakcie postępowania zostały również wyjaśnione wszelkie szczegóły z wykonawcą raportu dotyczące problematyki przyjętej metody oceny oraz przyjęte kryteria jej dokonania. Ogólnej oceny istotności oddziaływań (analizy ryzyka środowiskowego) dokonano na podstawie następujących kryteriów: wrażliwości poszczególnych gatunków ptaków na zakłócenia, skali (intensywności) oddziaływań przedsięwzięcia oraz innych powiązanych z nim przedsięwzięć i planów oraz przewidywanego rodzaju kontaktu ze źródłem negatywnego oddziaływania zgodnie z przyjętymi w tym zakresie regulacjami.

Na podstawie przeprowadzonych prac inwentaryzacyjnych oraz analiz poczynionych w oparciu o te wyniki, a także w oparciu o inne dostępne informacje **nie stwierdzono znaczącego negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na obszar Natura 2000 – Dolina Środkowej Wisły (kod obszaru PLB140004).**

W związku z tym, iż w wynik przeprowadzonej oceny skutków realizacji przedsięwzięcia, po zastosowaniu środków minimalizujących nie wykazał, iż zaistnieją istotne negatywne oddziaływania, nie zachodzi konieczność określenia i nakazania wykonania kompensacji przyrodniczej. Potrzeba wykonania kompensacji przyrodniczej jest ściśle określona do przypadku, w którym pomimo zastosowania środków minimalizujących przedsięwzięcie (o charakterze nadrzędnego interesu publicznego i przy braku rozwiązań alternatywnych) wywiera znaczący negatywny wpływ na obszar Natura 2000. Realizacja Trasy Mostu Północnego jest przedsięwzięciem o charakterze nadrzędnego interesu publicznego, jednak wybrano wariant, który po zastosowaniu środków minimalizujących nie wpłynie w sposób istotny negatywnie na obszar Natura 2000 Dolina Środkowej Wisły. Nie ma zatem konieczności zastosowania art. 6.4 Dyrektywy siedliskowej czyli art. 34 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody. Reasumując ocenę wpływu na obszar Natura 2000 należy jeszcze raz podkreślić, iż w trakcie oceny dokonano etapowo biorąc pod uwagę wytyczne metodyczne dotyczące zarówno Dyrektywy siedliskowej jak i ptasiej. Zostały zidentyfikowane prawdopodobne wpływy na obszary sieci Natura 2000 oraz dokonano analizy czy przewidywane oddziaływania mogą mieć znaczący wpływ

na te obszary. Dokonano pełnej analizy wariantowości przedsięwzięcia, podczas której dokonano wyboru wariantu najmniej ingerującego w środowisko przyrodnicze.

Przeprowadzono też ocenę przedsięwzięcia pod kątem wpływu na integralność obszarów Natura 2000 w odniesieniu do struktury obszaru, jego funkcji i celów ochrony.

Każde ewentualne pogorszenie stanu siedlisk i/lub płoszenie/ , zakłócanie życia gatunków winno być oceniane pod względem stanu ochrony gatunków i siedlisk objętych ochroną. W stosunku do danego obszaru ocena powinna być prowadzona na podstawie warunków wyjściowych opisanych w standardowym formularzu danych obszaru Natura 2000. Należy przyjąć, iż każde zdarzenie, które przyczynia się do zmniejszenia powierzchni siedliska w obszarze Natura 2000 utworzonego dla jego ochrony jest pogorszeniem stanu siedliska. Oceniając, czy jest to **istotne** pogorszenie należy odnieść się do całkowitej powierzchni zajmowanej przez siedlisko.

Stwierdzono występowanie negatywnego oddziaływania i zastosowano środki minimalizujące wymienione w warunkach niniejszego postanowienia.

**Pełne ich wdrożenie spowoduje , iż przedsięwzięcie nie będzie miało istotnego negatywnego wpływu na obszary Natura 2000 oraz ich spójność i integralność.**

Trasa Mostu Północnego przecina również krajową formę ochrony przyrody - Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu. Realizacja inwestycji nie spowoduje naruszenia ograniczeń obowiązujących na terenie obszaru chronionego krajobrazu. Zgodnie z art. 24 ust. 2 ww. powoływanej ustawy o ochronie przyrody zakazy nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego. W granicach objętych opracowaniem nie występują drzewa uznane za pomniki przyrody oraz drzewa kwalifikujące się do objęcia ochroną – o wymiarach pomnikowych. W wyniku analizy zinwentaryzowanych zadrzewień stwierdzono dominację drzew o stosunkowo niskich walorach przyrodniczo-krajobrazowych. Część drzew wskazano do zachowania w rozwiązaniach projektowych. Duży fragment inwentaryzowanego terenu, między Wisłą a ul. Modlińską, stanowią nieużytki, porośnięte zaroślami lub zadrzewieniami w postaci samosiewek topoli, robinii, klonu jesionolistnego czy brzozy. Są to obszary, na których nie ma zieleni o dużych walorach przyrodniczo-krajobrazowych. Omawiany teren charakteryzuje się zróżnicowaniem środowisk ze stosunkowo dużym udziałem zadrzewień. Ma to zasadniczy wpływ na różnorodność fauny. Szczególnym bogactwem fauny charakteryzuje się dolina Wisły. W wodach Wisły w obrębie Warszawy, występuje 26 gatunków ryb. W dolinie rzeki stwierdzono występowanie dziewięciu gatunków płazów i czterech gatunków gadów. Analizowana inwestycja Trasy wraz z przeprawą mostową zlokalizowana jest w północnym rejonie Warszawy, między dzielnicami Bielany i Białołęka. W bliższej odległości od obiektów inwestycji nie znajdują się parki narodowe (granica Kampinoskiego Parku Narodowego odległa jest o około 6 km) ani obszary ochrony uzdrowskiej.

W granicach omawianego przedsięwzięcia (w korytarzu Trasy Mostu Północnego na odcinku od węzła Młociny do węzła z ul. Modlińską) nie występują zabytki objęte ochroną konserwatorską.

W okresie budowy źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza będą maszyny budowlane i środki transportu wykorzystywane przy pracach budowlanych oraz przemieszczane masy ziemne, piasek i cement (unos pyłu). Wielkość emisji substancji gazowych i pyłowych uzależniona będzie od warunków meteorologicznych i fazy realizacji zadania. Okresowo wymienione emisje o charakterze nieorganizowanym mogą być dokuczliwe, ale biorąc pod uwagę przejściowy charakter prac budowlanych należy uznać, że etap ten nie spowoduje trwałych negatywnych zmian w środowisku. W związku z powyższym w celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń pyłowo-gazowych do powietrza na etapie budowy wprowadzono warunki minimalizujące uciążliwość. Dodatkowym czynnikiem zwiększającym zanieczyszczenie środowiska na etapie budowy mogą być utrudnienia w ruchu, powodujące zatory pojazdów. Dlatego też ważnym czynnikiem ograniczającym szkodliwe oddziaływanie na etapie budowy jest także zapewnienie efektywnych dojazdów na tereny budowy.

W raporcie OOS stwierdzono, że prace związane z procesem budowy Trasy będą miały charakter relatywnie krótkotrwały, a uciążliwości z nią związane ustaną wraz z zakończeniem prac budowlanych. W okresie eksploatacji przedmiotowej inwestycji nie powinno dochodzić do ponadnormatywnego zanieczyszczenia powietrza, co wykazały przedstawione w raporcie OOS obliczenia rozprzestrzeniania substancji w powietrzu.

Raport OOS wykazał, że bez zastosowania skutecznych rozwiązań ochrony przeciwdźwiękowej, prognozowane warunki akustyczne w otoczeniu Trasy Mostu Północnego byłyby nie do zaakceptowania. W tej sytuacji konieczne stało się, zastosowanie rozwiązań chroniących środowisko przed nadmiernym hałasem, a więc – wybudowanie zespołów ekranów akustycznych. W pkt II.2 postanowienia wprowadzono warunek dotyczący uwzględnienia w projekcie budowlanym ekranów akustycznych stanowiących niezbędną ochronę obszarową zabudowy chronionej.

W celu wyeliminowania hałasu pochodzącego od ruchu tramwajowego na rozpatrywanym obszarze wprowadzono warunek dotyczący zastosowania tzw. zielonych linii. Rozwiązania takie, mające walor ekologiczny, stosowane są coraz szerzej w Europie.

Przede wszystkim – ze względu na uciążliwość akustyczną – należy unikać w takim stopniu, jak będzie to możliwe – wykonywania prac w porze nocnej na odcinkach znajdujących się w pobliżu budynków mieszkalnych.

Dla ograniczenia niekorzystnego wpływu na rzekę na terenie międzywał nie będą lokalizowane zaplecza budowy. W celu odprowadzania wód opadowych Inwestor wykorzysta istniejące urządzenia odwadniające dopóty, dopóki nie zostaną zastąpione docelowym systemem odwadniania TMP. W okresie występowania opadów atmosferycznych występować może nadmierne zabrudzenie okolicznych jezdni przez ciężkie pojazdy i maszyny budowlane wyjeżdżające bezpośrednio z nieutwardzonego terenu budowy. Można temu przeciwdziałać organizując specjalne stanowiska do mycia kół. Odpływy z takich prowizorycznych myjni, po przejściu przez odstojnik, mogłyby być kierowane do istniejących starych bądź docelowych systemów odwadniania.

Sprzęt używany do prac powinien być sprawny technicznie (wyeliminowanie ewentualnych wycieków paliwa i olejów).

W świetle przedstawionej w raporcie OOS analizy, w zakresie oddziaływania planowanej inwestycji na wody powierzchniowe, należy stwierdzić, że budowa Trasy Mostu Północnego, przy zachowaniu zamierzonego sposobu budowy i wskazań ograniczających negatywne oddziaływanie, nie powinna być źródłem uciążliwości dla wód powierzchniowych w fazie budowy.

W wyniku podczyszczenia wód roztopowych i opadowych poprawi się jakość wód opadowych i roztopowych w zakresie zawartości zawiesin ogólnych oraz węglowodorów ropopochodnych. Do urządzeń podczyszczających odprowadzane będą wody opadowe pochodzące z całego opadu miarodajnego. Z uwagi na to, zarówno pierwsza fala „zmywająca” – dla której istnieją wymagania prawne- jak i następne fale spełniać będą wymogi prawa dotyczące stężeń zawartości zawiesin i węglowodorów ropopochodnych.

Na wykonanie urządzeń wodnych związanych z budową drogi i jej odwodnieniem oraz na wprowadzanie wód opadowych i roztopowych z powierzchni drogi do odbiorników wymagane jest uzyskanie pozwolenia wodnoprawnego zgodnie z ustawą Prawo wodne.

Sposoby na ograniczanie zawartości soli w wodach roztopowych polegają głównie na właściwym stosowaniu technologii odśnieżania i odładzania w sposób, który umożliwia stosowanie możliwie niskich dawek soli.

W świetle przedstawionej w raporcie analizy w zakresie oddziaływania planowanej inwestycji na wody powierzchniowe należy stwierdzić, że budowa Trasy Mostu Północnego, przy zachowaniu zamierzonego sposobu budowy i wskazań ograniczających negatywne oddziaływanie, nie powinna być źródłem uciążliwości dla wód powierzchniowych w fazie eksploatacji.

W świetle przedstawionej analizy w raporcie OOS w zakresie oddziaływania planowanej inwestycji na wody powierzchniowe należy stwierdzić, że Trasa Mostu Północnego nie powinna być źródłem zagrożeń powodziowych w fazie eksploatacji.



W pkt III postanowienia nałożono obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływania na klimat akustyczny (obejmującej monitorowanie poziomu dźwięku przy budynkach mieszkalnych), powietrze, glebę oraz wody (w szczególności w zakresie jakości wód opadowych odprowadzanych do odbiorników). W analizie porealizacyjnej należy dokonać porównania ustaleń zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko i działaniami podjętymi w celu jego ograniczenia. Przeprowadzona analiza porealizacyjna będzie obejmowała monitorowanie poziomu dźwięku przy budynkach mieszkalnych. Badania te wykażą czy konieczne są ewentualnie dodatkowe zabezpieczenia akustyczne (indywidualne lub w formie podwyższenia wstępnie proponowanych ekranów akustycznych). W sytuacji, gdy standardy jakości środowiska nie będą mogły być dotrzymane, mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

Wobec powyższego postanowiono jak w sentencji.

Na postanowienie przysługuje Stronom zażalenie do Ministra Środowiska, za pośrednictwem Wojewody Mazowieckiego, w terminie 7 dni od daty doręczenia postanowienia.

WOJEWODA MAZOWIECKI



Jacek Kozłowski

Otrzymują:

1. Prezydent Miasta Stołecznego Warszawy  
Plac Bankowy 3/5  
00-950 Warszawa;
2. Pan Witold Domek- Pełnomocnik Inwestora  
PROEKO CDM Sp. z o.o.  
ul. Tamka 16  
00-349 Warszawa
3. Pozostałe Strony postępowania zgodnie z art. 49 Kpa.
4. a/a

Do wiadomości:

1. Urząd Miasta Stołecznego Warszawy  
Biuro Ochrony Środowiska  
Pl. Starynkiewicza 7/9  
02-015 Warszawa;
2. Urząd Miasta Stołecznego Warszawy  
Biuro Rozwoju Miasta  
Wydział Dozoru Inwestycji  
ul. A. Coraziego 7  
00-087 Warszawa.