

## 15. STRESZCZENIE W JĘZYKU NIETECHNICZNYM

Przedmiotem raportu jest określenie zasięgu oddziaływania na środowisko projektowanego przedsięwzięcia polegającego na przebudowie układu drogowego przy stacji pierwszej linii metra „SŁODOWIEC” w Warszawie – rejonu „Serka Bielańskiego”.

Raport opracowano na podstawie Postanowienia Prezydenta Miasta Stołecznego Warszawy Nr 41/OŚ/2010 z dnia 23.02.2010 o konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Inwestorem przedsięwzięcia jest Miasto Stołeczne Warszawa reprezentowane przez Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych.

Obecnie ul. Kasprowiczka podłączona jest bezpośrednio do ul. Żeromskiego. Ulica Duracza łączy ul. Żeromskiego z ul. Kasprowiczka. Brak jest natomiast połączenia ul. Duracza z ul. Marymoncką.

Lokalizacja przedsięwzięcia jest zgodna z założeniami przyjętymi w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Stołecznego Warszawy (przyjętego Uchwałą Nr LXXXII/2746/2006 Rady m.st. Warszawy z dnia 10.10.2006 r.).

Nowe zagospodarowanie terenu „Serka Bielańskiego” obejmuje:

- przebudowę i modernizację następujących ulic:
  - ul. Żeromskiego od projektowanej ul. Duracza do ul. Marymonckiej,
  - ul. Marymoncka od przejścia dla pieszych na wysokości ul. Smoleńskiego do ul. Żeromskiego,
  - ul. Zabłocińska od ul. Marymonckiej do ul. Opatowskiej,
  - ul. Duracza od ul. Kasprowiczka do ul. Żeromskiego,
- przebudowę następujących skrzyżowań:
  - ul. Żeromskiego z ul. Duracza jako rondo,
  - ul. Żeromskiego z ul. Marymoncką jako skrzyżowanie 4-włotowe,
  - ul. Duracza z ul. Kasprowiczka jako rondo,
  - ul. Duracza oraz ul. Zabłocińska z ul. Marymoncką jako 4-włotowe,
  - ul. Chlewińska z ul. Marymoncką jako 3-włotowe,
  - ul. Sadowskiej z ul. Żeromskiego jako 3-włotowe.
- budowę nowej jezdni ul. Duracza na odcinku od ul. Kasprowiczka do ul. Marymonckiej;
- likwidację ul. Kasprowiczka na odcinku od ul. Duracza do ul. Żeromskiego.

Zakres przedsięwzięcia obejmuje również zagospodarowanie samego „Serka Bielańskiego” poprzez budowę chodników, ścieżek rowerowych, oświetlenia i parkingów rowerowych.

Zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego wszystkie ścieki deszczowe z jezdni odprowadzane będą poprzez wpusty uliczne do miejskiego systemu kanalizacji ogólnospławnej na warunkach ustalonych z eksploatatorem tego systemu – MPWiK Sp. z o.o. w Warszawie.

W zasięgu oddziaływania realizacji planowanego przedsięwzięcia nie występują formy ochrony przyrody, podlegające ochronie na podstawie ustawy O ochronie przyrody.

W sąsiedztwie i w bezpośrednim zasięgu planowanego przedsięwzięcia nie są zlokalizowane zabytki chronione na podstawie przepisów o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.

Proponowany przez Inwestora wariant wynika z analizy wielowariantowej przedstawionej w opracowaniu: Analiza wielokryterialna dot.: Opracowania dokumentacji projektowej dla zadania: Przebudowa układu drogowego przy stacji I linii metra „Słodowiec”, AECOM Sp. z o.o. Warszawa, w której preferencje oparto na następujących kryteriach:

- prędkość podróży,
- powierzchnia do przebudowy,
- przyrost terenu na potrzeby publiczne,
- wskaźnik ryzyka wypadku.

Kryteriami najbardziej istotnymi z punktu widzenia ochrony środowiska są:

- prędkość podróży, rzutująca na emisję zanieczyszczeń do powietrza i klimat akustyczny (wyeliminowanie zatorów ulicznych, ilości startów i hamowań),
- wskaźnik ryzyka wypadku rzutujący na zdrowie i życie ludzi oraz możliwość wystąpienia kolizji drogowej, w wyniku której może nastąpić uwolnienie transportowanej substancji szkodliwej dla środowiska.

Wyniki analizy wykazały, że powinien być realizowany wariant ostatecznie zaproponowany w projekcie.

Oddziaływanie inwestycji na jakość powietrza określono przy zastosowaniu profesjonalnego programu komputerowego. Opracowanie wykazało, że projektowana przebudowa i eksploatacja układu drogowego przy stacji I linii metra „Słodowiec” nie będzie oddziaływała ponadnormatywnie na środowisko pod względem

zanieczyszczenia powietrza. Przeprowadzone obliczenia wykazały, że po oddaniu przedmiotowego układu drogowego do użytkowania dotrzymane będą wartości odniesienia wszystkich substancji w powietrzu poza liniami rozgraniczającymi planowanej inwestycji celu publicznego, w tym na terenach zajętych pod zabudowę mieszkaniową.

Oddziaływanie nowego układu drogowego na klimat akustyczny określono przy zastosowaniu profesjonalnego programu komputerowego, przyjmując parametry założone w projekcie budowlanym.

Istnieją różne sposoby zminimalizowania uciążliwości hałasowej dla okolicznych mieszkańców. Mogłoby się wydawać, że najprostszym rozwiązaniem jest zainstalowanie ekranów akustycznych.

W tym jednak przypadku należy wziąć pod uwagę uwarunkowania techniczno-organizacyjne związane z ewentualnym posadowieniem ekranów takie, jak: przecięcia ciągów pieszych, ograniczenie widoczności, dodatkowe bardzo wysokie koszty wynikające z przebudowy gęstej infrastruktury podziemnej.

Ponadto, z uwagi na brak 100-procentowej pewności o prognozie ruchu samochodowego na 2025 r., stanowiącej podstawę do obliczeń komputerowych oddziaływania przedsięwzięcia na klimat akustyczny jak również rozszerzające się protesty mieszkańców przeciwko stosowaniu ekranów, uznaje się za celowe przeprowadzenie analizy porealizacyjnej poziomów hałasu przed podjęciem decyzji o stosowaniu zabezpieczeń akustycznych. Dopiero wówczas, w oparciu o jej wyniki, można będzie zdecydować o sposobie ochrony mieszkańców istniejących budynków przed ewentualną nadmierną uciążliwością hałasową. Biorąc pod uwagę różne uwarunkowania proponuje się, w razie potrzeby, zastosowanie zabezpieczeń na elewacjach budynków istniejących. Takie rozwiązanie nawiązuje do postanowień Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego w sprawie ochrony przed hałasem obiektów nowoprojektowanych.

Zgodnie z ustaleniami Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego, w przypadku stwierdzenia nadmiernej uciążliwości hałasowej dla nowoprojektowanych budynków (po badaniach poziomu dźwięku A), należy zastosować zabezpieczenia przeciwhałasowe określone normami dotyczącymi izolacyjności akustycznej przegród w budynkach przy uwzględnieniu faktycznego poziomu hałasu zewnętrznego w okresie dnia i nocy. Takie ustalenie oznacza słuszne negatywne stanowisko Samorządu Gminnego do zakłócania starannie

wypracowanego lokalnego krajobrazu miejskiego. W razie konieczności efekt ochrony akustycznej będzie osiągnięty poprzez zastosowanie zabezpieczeń elewacyjnych.

W każdym przypadku w pierwszej kolejności powinny być wykonane porealizacyjne badania poziomu dźwięku, a dobór odpowiednich zabezpieczeń (materiałowych, konstrukcyjnych, elewacyjnych) musi zostać dokonany w oparciu o analizę wyników tych badań.

Zaprojektowany system odwodnienia projektowanego układu ulic po przebudowie nie przewiduje wprowadzania ścieków deszczowych do wód powierzchniowych. Ścieki deszczowe z powierzchni jezdni będą, jak dotąd, wprowadzane do miejskiego systemu kanalizacji ogólnospławnej na warunkach obustronnie uzgodnionych z eksploatatorem sieci miejskiej – MPWiK.

W przypadku realizacji omawianej inwestycji pewne oddziaływanie na powierzchnię ziemi mogą wykazywać odpady powstające w czasie budowy i eksploatacji ulicy po jej oddaniu do użytkowania. Powierzchnia ziemi będzie odpowiednio chroniona pod warunkiem prowadzenia gospodarki odpadami zgodnie z ustawą O odpadach.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia będzie związana z koniecznością usunięcia kolidujących z budową 56 drzew i krzewów porastających ok. 1045 do 1600 m<sup>2</sup> powierzchni ziemi. Projekt gospodarki zielenią przewiduje pełną kompensację strat spowodowanych usunięciem drzew, w tym nowe nasadzenia profesjonalnie dobranej zieleni dekoracyjnej odpornej na warunki miejskie.

Biorąc pod uwagę przeanalizowane aspekty można stwierdzić, że projektowane rozwiązanie stworzy układ komunikacyjny umożliwiający bezpieczną i płynną jazdę w rejonie stacji I linii metra „Słodowiec” oraz do centralnych dzielnic m. st. Warszawy.