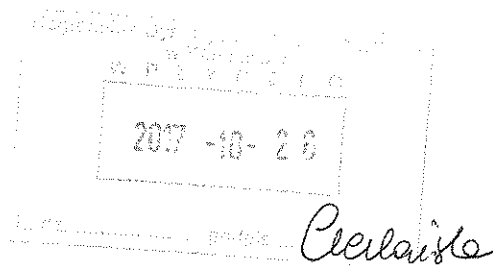


BZ/N/8456/17

Warszawa, dnia 25.10.2017r.



Regionalna Dyrekcja  
Ochrony Środowiska

ul. Sienkiewicza 3

00-015 Warszawa

W związku z obwieszczeniem z dnia 18 września 2017 r. dotyczącego drogi ekspresowej S-7 w kierunku Gdańska przedstawimy poniższe stanowisko w imieniu kilkudziesięciu tysięcy mieszkańców SM WOLA.

Otóż jest to już drugie opracowanie RAPORTU Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, ponieważ wcześniejsze, które było podstawą wydania decyzji RDOŚ w Warszawie numer RDOŚ-14-WOOS-IIBP-6613-002/08 zostało uchylone przez Wojewódzki Sąd Administracyjny dn. 24.11.2011r.

Efektom powyższego było opracowanie nowego raportu, który jest niestety obarczany szeregiem błędów, uchybień i naruszeń prawa. Zarząd SM WOLA w trosce o zdrowie i mienie mieszkańców wielokrotnie prezentował swoje stanowisko w prawie przedmiotowej drogi (patrz nasze pisma do GDDKiA):

- N/8428/10 z dn. 25.08.2010 r.
- N/6113/2013 z dn. 11.07.2013r.

(kopie w załączeniu).

Jesteście także Państwo w posiadaniu naszych zastrzeżeń i obaw, które zostały przesłane do WSA, co skutkowało uchyleniem przez sąd w dniu 24.10.2011 r. decyzji RDOŚ.

Aktualny raport nie spełnia wymogu wariantowości. Fundamentalną kwestią jest aby opracowanie to spełniało ten warunek poprzez poddanie analizie wariantu nr III, który jest najbardziej korzystny i BEZPIECZNY dla wszystkich mieszkańców Bemowa, gdyż nie przechodzi przez zasoby mieszkaniowe oraz w bezpośredniej bliskości placówek szkolnych. W poprzednim raporcie wariant nr III był brany pod uwagę i nie miał negatywnych rekomendacji. Wykluczenie obecnie tego wariantu z prowadzonych analiz sugeruje „siłowe” forsowanie koncepcji odrzuconej od kilkunastu lat przez Społeczność Bemowa (kopie uchwał RD w załączeniu: Stanowisko nr 1/07 Rady Dzielnicy Bemowo m.st. Warszawy z dnia 5 czerwca 2007r. oraz Stanowisko nr 1/04 Rady Dzielnicy Bemowo m.st. Warszawy z dnia 19 lutego 2004r). Przeprowadzona analiza wielokryterialna jedynie potwierdza to stanowisko. Szczegółowa ocena tej analizy sprowadza się do poniższych 8-miu punktów i zakończona jest podsumowaniem i wnioskami (załącznik – tabela).

1. Obliczenia zostały przeprowadzone prawidłowo, zgodnie przyjętą i opisaną w opracowaniu metodyką
2. Poważne wątpliwości budzi jednak rzetelność opracowania ze względu na opracowanie tylko jednego wariantu przydzielenia wag. W profesjonalnie wykonanym opracowaniu powinny znaleźć się przynajmniej dwa takie zestawienia (**model społeczny**, gdzie kryteria środowiska społecznego liczą się przede wszystkim, zaś kwestie ekologiczne powinny ustąpić interesom lokalnym oraz **model ekologiczny**, gdzie liczą się racje ochrony środowiska przyrodniczego, choć i środowisko społeczne może mieć znaczenie).
3. Przyjęto więcej kryteriów oceny społeczno-środowiskowej, co już na starcie analizy stawia tą część w pozycji uprzywilejowanej względem kryteriów środowiskowo-technicznych. Łączna suma wag na rzecz kryteriów społeczno-środowiskowych to 39, zaś środowiskowo-technicznych to jedynie 32. Może to wskazywać na zaistnienie zjawiska, które w języku potocznym nazywane jest „chciejstwem wyniku”.
4. Kolejne zastrzeżenie budzą wartości przyjętych wag. Autorzy opracowania w jednym zdaniu uzasadniają przyjętą przez siebie w sposób arbitralny wartość. Brak tutaj jakiegokolwiek powołania się na opracowania fachowe, źródła literaturowe bądź internetowe czy też na literaturę w danej tematyce.
5. Autorzy omawiają w opracowaniu czynniki, które następnie nie są uwzględniane w analizie wielokryterialnej (np. wpływ na zanieczyszczenie powietrza – punkt 4.4.). Stwarza to konieczność powtórznego przeprowadzenia analizy wielokryterialnej z uwzględnieniem wszystkich wymienionych w opracowaniu czynników.
6. Brak istotnych kryteriów ważnych dla odpowiednio wysokiej jakości opracowania. Brak tutaj informacji chociażby o:
  - a. liczbie budynków mieszkalnych w odległości 0-50 m od drogi;
  - b. liczbie budynków mieszkalnych w odległości 50-100 m od drogi;
  - c. rozcięciach struktur przestrzennych;
  - d. przecięciach nieodbudowanych powiązań poprzecznych;
  - e. długości ekranów akustycznych i ich wyposażenie, np. dyfraktory;
  - f. kolizjach z obowiązującym zagospodarowaniem przestrzennym;
  - g. kolizjach z planowanym zagospodarowaniem przestrzennym.
7. Poważne zastrzeżenia budzi również metoda przydzielania punktów (wartość wskaźnika „x” w danym wariantcie podzielona przez maksymalną wartość wskaźnika „x”). Takie uproszczenie może być stosowane w przypadku, kiedy osiągnięta jest najwyższa wartość, która występuje w rzeczywistości (przykładem może być przydzielenie liczby punktów za liczbę dni deszczowych w danym roku – wtedy liczba dni z opadami jest dzielona przez 365). W tym przypadku takie uproszczenie jest błędem w przyjętej metodzie. W celu potwierdzenia przedstawionego stanowiska, wystarczy jedynie zmienić jednostki w kryteriach, które określane są przez pole powierzchni (np. „Maksymalna powierzchnia utraty siedlisk przyrodniczych wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Siedliskowej”) z hektarów na milimetry kwadratowe. Ocena punktowa oraz ważona pozostaną niezmienną, niemniej należy zadać pytanie czy warianty, które się różnią jedynie o 9,35 milimetra kwadratowego faktycznie powinny być aż tak bardzo różnicowane względem siebie w przedmiotowej analizie wielokryterialnej.

Właściwym podejściem w omawianej sytuacji, byłoby ustalenie zakresów przedziałów, za które będą przyznawane punkty (np. dla „Maksymalnej powierzchni utraty siedlisk przyrodniczych wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Siedliskowej” przedziały kształtowałyby się następująco: 0-5 ha – 0,25 p. ; 6-10 ha – 0,5 p. ; 11-15 ha – 0,75 p. ; ponad 16 ha – 1 p.).

8. Ostatnia wątpliwość dotyczy wprowadzonego kryterium zero-jedynkowego „Możliwość wystąpienia negatywnego oddziaływania”. Przy tak dużej wadze przydzielonej temu kryterium ma ono bardzo duży wpływ na kształtowanie oceny końcowej. Kryterium powinno zostać usunięte ze względu na bardzo szerokie podejście do tematu dzięki pozostałym kryteriom społeczno-środowiskowym.

### **Podsumowanie.**

Przeprowadzona analiza wielokryterialna charakteryzuje się brakiem profesjonalizmu oraz przyjmowaniem wag i kryteriów bez wystarczającego uzasadnienia. Kwestionowana jest również sama metoda przyjmowania wartości punktowych. Przyjęte arbitralnie kryteria oraz ich wagi mogą wskazywać, że od samego początku faworyzowany był wariant nr II.

### **Wniosek.**

Należy ponownie przeprowadzić analizę wielokryterialną. Dla zwiększenia poziomu profesjonalizmu oraz zapewnienia rzetelności opracowania, analiza powinna być zlecona niezależnej jednostce naukowej, np. instytutowi badawczemu czy wyższej uczelni lub powołanie Regionalnej Komisji ds. Ocen Oddziaływania na Środowisko do przygotowania i wydania opinii w przedmiotowej decyzji oraz powołanie do prac w komisji przedstawiciela dzielnicy Bemowo.

Ponadto wnosimy o:

1. Włączanie do akt i uzupełnienie postępowanie o wariant III, wg projektów procedowanych przez Inwestora m.in. w latach 2004-2012 ( do udostępnienia przez GDDKiA) oraz o opinię Rady Naukowej Kampinoskiego Parku Narodowego dopuszczającą przebieg trasy w wariacie III wzdłuż zachodniej granicy dzielnicy Bemowo pod warunkiem realizacji inwestycji z zachowaniem przejścia dla zwierząt ( do udostępnienia przez Burmistrza Dzielnicy Bemowo) oraz procedowanie projektu wg wariantu III;
2. Weryfikację, czy podkłady mapowe przedłożone przez Inwestora są aktualne. W części materiałów dostępnych publicznie podkłady mapowe są starsze niż 15 lat. W razie nieaktualności podkładów mapowych wnosimy o przerwę w procedowaniu prac nad Oceną Oddziaływania na Środowisko do czasu dostarczenia planów na aktualnych podkładach mapowych;
3. Odrzucenie wariantów II i IIb ze względu na znaczące oddziaływanie na środowisko ludności zamieszkującej, pracującej i uczącej się wzdłuż trasy w przebiegu tych dwóch wariantów w dzielnicach Bemowo i Bielany.

Należy zauważyć, że przykładem lekceważącego stosunku Inwestora do nakładanych na niego w pozwoleniu na budowę obowiązków jest trasa S-8, która pomimo eksploatacji od kilku lat nie została poddana pełnej ocenie porealizacyjnej oddziaływania na środowisko. Próba nałożenia na GDDKiA przez Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego kary w wysokości 50 000 zł za niespełnienie tego obowiązku w ciągu roku od oddania trasy do eksploatacji nie zrobiła na Inwestorze żadnego wrażenia.

Biorąc pod uwagę powyższe SM WOLA składa stanowczy sprzeciw odnośnie sposobu przygotowania do realizacji inwestycji mającej znaczny, negatywny wpływ na środowisko i zdrowie ludzi.

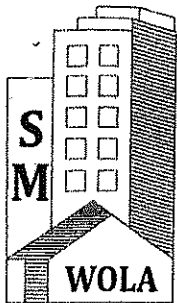
Należy podkreślić, że forsowana przez odpowiedzialne za przeprowadzenie procesu przygotowania inwestycji instytucje metoda konsultacji sprowadza się faktycznie do informowania społeczeństwa o podjętych decyzjach, Zwracamy uwagę, że stoi to w jawnej sprzeczności z zapisami konwencji podpisanej 25.06.1998 r. w Aarhus i ratyfikowanej przez Rzeczpospolitą Polską co ogłoszono w Dz. U. nr 78 poz.106.

Liczymy, że tym razem przytoczone argumenty zostaną poważnie potraktowane i zaowocują podjęciem rozmów, w których deklarujemy swój udział.

Prezes Zarządu  
Robert Ambroziak

Do wiadomości:

1. Pan Michał Grodzki Burmistrz Dzielnicy Bemowo m. st. Warszawy, ul. Powstańców Śląskich 70, 01-381 Warszawa
2. Pan Marek Cackowski Radny Dzielnicy Bemowo m. st. Warszawy, ul. Powstańców Śląskich 70, 01-381 Warszawa
3. GDDKiA, ul. Wronia 53, 00-874 Warszawa
4. GDDKiA, ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa
5. Pan Piotr Kędzierzawski – NIE PRZEZ MIASTO, ul. Pełczyńskiego 22e/32, 01-471 Warszawa
6. Stowarzyszenie „Zielone Mazowsze”, ul. Nowogrodzka 46 lok. 6, 00-695 Warszawa
7. a/a



# SPÓŁDZIELNIA MIESZKANIOWA WOLA

## BIURO ZARZĄDU

ul. Powstańców Śląskich 104 lok. 227  
01-466 Warszawa

e-mail: [sekretariat@smwola.com.pl](mailto:sekretariat@smwola.com.pl)  
[www.smwola.com](http://www.smwola.com)

Sekretariat  
Dział Realizacji Inwestycji  
Dział Członkowsko-Mieszkaniowy  
Dział Księgowości  
Dział Samorządowo-Ogólny  
Fax

tel. (22) 440 74 25  
tel. (22) 440 74 45  
tel. (22) 440 74 18  
tel. (22) 440 74 11  
tel. (22) 440 74 03  
tel. (22) 440 74 54

„Firma Inżynierska Mazowska 2012 roku” w kategorii zarządzanie.

N/ 6113/2013

Warszawa, dnia 11.07.2013r.

**Pan Łukasz Lendner**

**Dyrektor**

**Warszawskiego Oddziału GDDKIA**

**ul. Mińska 25**

**03-808 Warszawa**

W nawiązaniu do prowadzonej w ostatnich latach korespondencji w sprawie realizacji trasy S-7, wobec rosnącego zainteresowania tą sprawą naszych mieszkańców zwracam się z prośbą o udzielenie odpowiedzi na następujące pytania:

1. Jaki jest aktualnie stan zaawansowania prac i kiedy planuje się ich zakończenie dotyczących opracowania raportu ochrony środowiska.
2. Czy i kiedy oraz w jakiej formie planowane są konsultacje społeczne w tej sprawie.

Jednocześnie informuję, że w przypadku potrzeby zorganizowania spotkania w celu omówienia związanych z realizacją tego przedsięwzięcia zagadnień jesteśmy gotowi wziąć w nim udział po uprzednim ustaleniu terminu.

PREZES ZARZĄDU

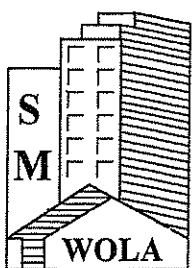
Robert Ambroziak

### Do wiadomości:

1. Pani dyr. Magdalena Jaworska  
GDDKIA ul. Żelazna 59, 00-848 Warszawa
2. Pan Albert Stoma  
Burmistrz Dzielnicy Bemowo  
ul. Powstańców Śląskich 70, 01-381 Warszawa

11. LIP. 2013

# SPÓŁDZIELNIA MIESZKANIOWA WOLA ZARZĄD



Sekretariat  
Centrala

440-74-09  
440-74-00

Nr konta bankowego: PKO BP SA XV O/W-wa 43 1020 1156 0000 7002 0006 6175  
Adres: ul. Powstańców Śląskich 104 lok. 227,  
01-466 Warszawa ul. Powstańców Śląskich 104 lok. 227  
sekretariat@smwola.com.pl

---

Warszawa, 25.08.2010 r.

N/ 8428 /10

*Pan Stanisław Dmuchowski  
Z-ca Dyrektora GDDKiA  
ul. Mińska 25  
03-808 Warszawa*

W nawiązaniu do spotkania z mieszkańcami w dniu 10.08.2010r. w sprawie drogi S-7 informujemy, że podtrzymujemy nasze stanowisko w sprawie konieczności wykonania ekspertyzy w zakresie zmian hydrologicznych oraz wpływu wibracji na budynki naszej Spółdzielni wykonanych z wielkiej płyty, a znajdujących się w bezpośredniej bliskości planowanej trasy.

Prosimy, zatem o podanie tych odległości zarówno od linii rozgraniczających jak i od zewnętrznej krawędzi jezdni. W szczególności dotyczy to ulic Widawskiej i Andriollego.

Ponadto podkreślamy z naciskiem potrzebę filtrowania spalin wydmuchiwanym z tunelu, co znacznie ograniczy stopień skażenia środowiska, szczególnie w pobliżu placówek oświatowych (szkoła, przedszkole) funkcjonujących w pobliżu planowanej trasy.

Biorąc pod uwagę zgłaszane w tym zakresie przez mieszkańców propozycje, sprawa ta nie powinna być pomijana w pracach projektowych pomimo osobistego niechętnego Pana stosunku do tego zagadnienia.

Prosimy również o przeanalizowanie możliwości przedłużenia wlotu do tunelu od strony trasy S-8 np. stosując rozwiązania lekkiej obudowy, która była proponowana alternatywnie przez firmę Signalko dla trasy S-8, a której ostatecznie nie uwzględniono w projekcie finalnym.

Jednocześnie zaznaczam, że wspomniane podczas spotkania „studium porównawcze” było oparte na materiałach uzyskanych z GDDKiA przy ul. Żelaznej, co może tłumaczyć Pańską niewiedzę co do instytucji zajmującej się budową trasy Siekierkowskiej w Warszawie. Przedstawiony przez Pana na spotkaniu zarzut, że owe studium wykonywała osoba nieposiadająca uprawnień stanowi wątpliwe uzasadnienie zignorowania opracowania zawierającego fakty.

Oczekuję odpowiedzi.

*Z poważaniem*

PREZES ZARZĄDU

*Robert Amalnoziak*

**Do wiadomości:**

1. Pani Magdalena Jaworska- Dyrektor GDDKiA  
Ul. Żelazna 59, 03-808 Warszawa
2. Pan Jarosław Dąbrowski- Burmistrz Dzielnicy Bemowo  
Ul. Powstańców Śląskich 70, 01-380 Warszawa
3. Administracja i Rada Osiedla Górcze
4. Administracja i Rada Osiedla Bemowo IV
5. Stowarzyszenie „Nie przez miasto”  
ul. Pełczyńskiego 22E/32, 01-471 Warszawa

*Przewodniczący Rady Dzielnicy Bemowo m. st. Warszawy*

**Stanowisko nr 1 / 07  
Rady Dzielnicy Bemowo m. st. Warszawy  
z dnia 5 czerwca 2007 r.**

w sprawie budowy dróg ekspresowych na terenie Dzielnicy Bemowo.

Rada Dzielnicy Bemowo m.st. Warszawy przyjmuje następujące stanowisko w sprawie przebiegu dróg ekspresowych S7 i S8 przez teren Dzielnicy Bemowo:

**W sprawie przebiegu drogi ekspresowej S8 przez teren Dzielnicy Bemowo**

Mając świadomość, że prace planistyczne są zakończone, a prace realizacyjne są na bardzo zaawansowanym etapie przygotowawczym i nie jest możliwe dokonywanie radykalnych zmian, Rada Dzielnicy Bemowo m.st. Warszawy przedstawia następujące wnioski o wykonanie dodatkowych robót nie kolidujących z obecnym stanem zaawansowania prac realizacyjnych:

1. budowa kładki pieszo-rowerowej nad trasą pomiędzy ul. Powstańców Śląskich i ul. Radiową (Marynin),
2. przedłużenie odcinka ul. Powstańców Śląskich objętego przebudową do ul. Radiowej (a nie jak przewiduje projekt do ul. Wrocławskiej),
3. ~~przykrycie trasy lekką konstrukcją dachową na części odcinka od ul. Łazurowej do ul. Radiowej.~~

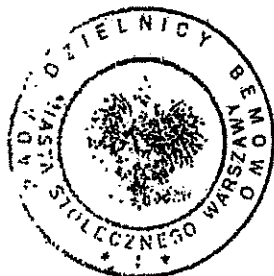
Ponadto w opinii Rady należy zrealizować w tym samym czasie Trasę Mostu Południowego (w kierunku Ursynowa), aby ruch z autostrady A2 rozchodził się w dwóch kierunkach: północnym i południowym.

**W sprawie przebiegu drogi ekspresowej S7 przez teren Dzielnicy Bemowo**

Rada Dzielnicy Bemowo m.st. Warszawy zdecydowanie opowiada się za przebiegiem trasy według Wariantu III z następujących powodów:

1. wariant III przebiega przez tereny niezabudowane lub słabo zaludnione, z dala od wielkich osiedli mieszkaniowych, i charakteryzuje się najmniejszą liczbą mieszkańców, których skutki budowy trasy bezpośrednio dotyczą,
2. w odróżnieniu od innych wariantów, a szczególnie Wariantu IIB, trasa nie przebiega w pobliżu obiektów edukacyjnych (szkół, przedszkoli),
3. wariant III wyprowadza ruch pojazdów z kierunku południowo-zachodniego z drogi S8 w kierunku północnym, dzięki czemu duży ruch tranzytowy samochodów ciężarowych w kierunku północnym (i z kierunku północnego) nie będzie przechodził przez środek Bemowa, a więc ominie Warszawę.
4. w wariantcie III połączenie trasy S7 z trasą Mostu Północnego może nastąpić np. przez przedłużenie ulicy Gen. Maczka, a nie przez Osiedle Boernerowo ulicą Kaliskiego. W ten sposób następuje ominięcie Osiedla Boernerowo, które wkrótce zostanie wpisane do rejestru zabytków.

Zobowiązuje się Przewodniczącego Rady Dzielnicy Bemowo m.st. Warszawy do przekazania „Stanowiska” Prezydentowi m.st. Warszawy.



Przewodniczący  
Rady Dzielnicy Bemowo m.st. Warszawy

  
Grzegorz Popielarz





*Przewodniczący Rady Dzielnicy Bemowo m. st. Warszawy*

STANOWISKO nr 1/04

Rady Dzielnicy Bemowo m.st. Warszawy

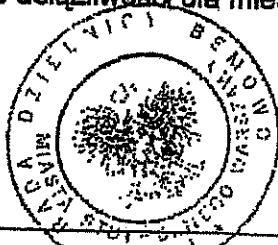
podjęte na sesji nr II/04 w dniu 19 lutego 2004 r.

w sprawie przebiegu Trasy Armii Krajowej przez teren Dzielnicy Bemowo m. st. Warszawy i wyboru wariantu drogi ekspresowej S-7.

1. Przebieg Trasy Armii Krajowej w południowej części Dzielnicy Bemowo m.st. Warszawy (na odcinku od południowej granicy Dzielnicy do ul. Warszawskiej) jest zgodny z koncepcją Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Pod ul. Warszawską trasa biegłaby w wykopie. Skrzyżowanie ul. Warszawskiej z Trasą Armii Krajowej – powinno być typu „karo”, z wjazdami i wyjazdami na ul. Warszawską. Od ul. Lazurowej w kierunku wschodnim, do około 50 m za ul. Rosy Bailly, ~~trasa musi przebiegać w tunelu~~ Na tym odcinku nie przewiduje się wjazdów, wyjazdów (skrzyżowań) z ul. Lazurową, ul. Powstańców Śląskich oraz ul. Radiową. W dalszej jej części Trasa AK biegłaby zgodnie z koncepcją GDDKiA. Przy realizacji Trasy AK konieczna jest budowa zachodniego odcinka ul. Powstańców Śląskich, pomiędzy ul. Hery a ul. Pełczyńskiego. Należy przewidzieć również możliwość wykonania dwóch przejazdów drogowych (wiadukty) nad trasą AK, w obszarze ul. Marynin oraz ul. Pełczyńskiego do ul. Dywizjonu 303.
2. Dla drogi ekspresowej - S-7, przy rozpatrywaniu wariantów prezentowanych przez GDDKiA, najkorzystniejszym wariantem ze względu na aspekt społeczny (zmniejszenie uciążliwości dla mieszkańców Dzielnicy Bemowo), a także na aspekt finansowy (niższe koszty jej realizacji przez m.st. Warszawę) byłby wariant I wychodzący z węzła Trasy AK z Wisłostradą, prowadzący Wybrzeżem Gdyńskim i dalej po śladzie ul. Pułkowej.

Wariant II zakłada poprowadzenie drogi S-7 w korytarzu zarezerwowanym w planie zagospodarowania przestrzennego dla Trasy N-S, tj. od węzła z Trasą AK w rejonie Fortu Bemowo do węzła „Kiepin” w Łomiankach. Wariant ten spowoduje przecięcie Bemowa jeszcze jedną drogą ekspresową z ograniczonym dostępem dla ruchu lokalnego, dlatego też wariant ten jest wyjątkowo niekorzystny dla naszej Dzielnicy. Jednocześnie przypominamy, iż Rada Dzielnicy Bemowo m.st. Warszawy była przeciwna przebiegowi Trasy określonego w wariantcie II, podejmując w tej sprawie uchwałę Nr XIV/42/03 z dnia 26 czerwca 2003 r. w sprawie wystąpienia do Rady m.st. Warszawy o zmianę planowanego przebiegu Trasy N-S na odcinku od ul. Gen. Maczka (Powązkowska) do linii kolejowej w rejonie ulic: Dywizjonu 303 i Marynin, na obszarze Dzielnicy Bemowo m.st. Warszawy, określonego w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy.

Dla wariantu II alternatywą może być proponowany przez Dzielnicę Bemowo po przeprowadzonych konsultacjach z mieszkańcami wariant III, to jest poprowadzenie drogi S-7 wzdłuż bocznic kolejowej do Huty Lucchini i włączenie jej w Trasę AK na wysokości Fortu III „Blizne”, jednak bez możliwości wprowadzenia ruchu w ul. Lazurową (Nowolazurową) zarówno z Trasy AK jak i drogi S-7. Droga S-7 na odcinku od Trasy AK do ul. Kocjana powinna być poprowadzona w wykopie i łączyć się z Trasą N-S w rejonie Fortu II „Wawrzyszew”. Wybór zachodniego wariantu III rodzi pozytywne skutki poprzez skrócenie długości tych tras oraz zmniejszenie kosztów ich realizacji przez GDDKiA a także zminimalizuje uciążliwości dla mieszkańców Bemowa.



Przewodniczący  
Rady Dzielnicy Bemowo m. st. Warszawy

Marcin Bonicki

Lp.	Wskaźnik	Jednostka wskaźnika	Kryterium społeczno-środowiskowe											
			Wartość wskaźnika					Przydzielone punkty (0-10)					Ocena	
			W I	W II	W III	W I	W II	W III	W I	W II	W III	W I	W II	W III
1	Maksymalna powierzchnia utraty siedlisk przyrodniczych wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Siedliskowej	ha	8,45	0	9,35	0,903743316	0	1	1	5	4,518716578	0	5	
2	Możliwość wystąpienia negatywnego oddziaływania na sieć Natura 2000	1 - wariant wpływa znaczący wpływ na sieć Natura 2000, 0 - wariant nie wpływa znacząco na sieć Natura 2000	1	0	0	1	0	0	5	5	0	0	0	
3	Powierzchnia utraty powierzchni leśnej ogółem	ha	33,79	31,02	40,47	0,834939461	0,766493699	1	5	4,174697307	3,832468495	5		
4	Maksymalna powierzchnia utraty siedlisk płazów i gadów	m2	350	2740	3000	0,116666667	0,913333333	1	4	0,466666667	3,653333333	4		
5	Liczba kolizji ze szlakami dużych i średnich ssaków kopytnych	szt.	3	1	2	1	0,333333333	0,6666667	4	4	1,333333333	2,666666667		
6	Liczba kolizji z lokalnymi szlakami migracji płazów i małych zwierząt	szt.	3	5	6	0,5	0,833333333	1	4	2	3,333333333	4		
7	Liczba kolizji z miejscami przelotów nietoperzy	szt.	3	2	2	1	0,666666667	0,6666667	4	4	2,666666667	2,666666667		
8	Kolizje ze strefami ochrony konserwatorskiej	ha	17,59	0,02	0,12	1	0,00113701	0,0068221	3	3	0,003411029	0,020466174		
9	Kolizje ze strefami obserwacji archeologicznej i stanowiskami archeologicznymi	ha	1,61	1,51	1,51	1	0,937888199	0,9378882	2	2	1,875776398	1,875776398		
10	Kolizje ze terenami o szczególnych walorach rekreacyjno-wypoczynkowych (parki miejskie, bulwary, lasy miejskie)	ha	23,67	6,2	21,19	1	0,261934939	0,895226	3	3	0,785804816	2,685678074		
							suma	32,16008055	17,4841274	27,91525398				
							suma ważona	0,82461745	0,448310959	0,715775743				

Lp.	Wskaźnik	Jednostka wskaźnika	Kryterium środowiskowo-techniczne											
			Wartość wskaźnika					Przydzielone punkty (0-10)					Ocena	
			W I	W II	W III	W I	W II	W III	W I	W II	W III	W I	W II	W III
1	Zespoły obiektów kubaturowych do wyburzenia (w tym budynki mieszkalne, gospodarcze i inne)	szt.	490	839	863	0,56778679	0,972190035	1	5	2,88933951	4,860950174	5		
2	Tereny ochrony akustycznej w ponadnormatywnym oddziaływaniu hałasu	ha	23,5	26,3	32,7	0,718654434	0,804281346	1	5	3,593272171	4,021406728	5		
3	Liczba budynków mieszkalnych w ponadnormatywnym oddziaływaniu hałasu	szt.	7	6	10	0,7	0,6	1	5	3,5	3	5		
4	Zajętość terenu pod inwestycje	ha	314	374	365	0,839572193	1	0,9759358	4	3,5828877	4	3,903743316		
5	Bilans mas ziemnych (wyrwóz na składowisko odpadów)	m3	310675	2414686	2560401	0,121338415	0,943088993	1	4	0,485353661	3,772359971	4		
6	Liczba kolizji z ujezdnieniami wód gruntowych	szt.	19	16	16	1	0,842105263	0,8421053	4	4	3,368421053	3,368421053		
7	Długość trasy w kolizji z GZWP 222	szt.	16,6	13,2	13,2	1	0,795180723	0,7951807	3	3	2,385542169	2,385542169		
8	Liczba kolizji z ciekami/rowami	ha	2	8	9	0,222222222	0,888888889	1	2	0,444444444	1,777777778	2		
							suma	21,220293	27,18645387	30,65770654				
							suma ważona	0,663134156	0,849576683	0,958053329				
							ocena łączna	0,751836247	0,629163117	0,824971275				