

**STANOWISKO KRAJOWEJ KOMISJI DO SPRAW OCEN ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO
W SPRAWIE PROJEKTU BUDOWY PÓŁNOCNEGO WYLOTU Z WARSZAWY DROGI EKSPRESOWEJ S-7
W KIERUNKU GDAŃSKA NA ODCINKU CZOSNÓW- TRASA ARMII KRAJOWEJ W WARSZAWIE**

Przedmiotem posiedzenia Krajowej Komisji ds. Ocen Oddziaływania na Środowisko, jakie odbyło się w dniu 9 lipca 2008 r., była dokumentacja sporządzona w toku oceny oddziaływania na środowisko prowadzonej przed wydaniem przez Wojewodę Mazowieckiego decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na **budowie północnego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Gdańska na odcinku Czosnów- Trasa Armii Krajowej w Warszawie.**

Zgodnie z ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. Nr 25, poz. 150 ze zm.), Dyrektor Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie złożył do Wojewody Mazowieckiego wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest wymagana do uzyskania kolejnych decyzji warunkujących realizację przedsięwzięcia, czyli m. in. decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi krajowej a następnie decyzji o pozwoleniu na budowę.

W toku trwającej procedury administracyjnej, w trybie art. 48 ust. 2 pkt 2 cytowanej na wstępie ustawy, Wojewoda Mazowiecki zwrócił się do Ministra Środowiska z wnioskiem o uzgodnienie środowiskowych uwarunkowań realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia. przedkładając mu niezbędną dokumentację, w tym m.in. raport o oddziaływaniu na środowisko wraz z aneksami do niego.

Przedmiotem obrad Krajowej Komisji były między innymi następujące dokumenty:

- materiały do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację planowanego przedsięwzięcia, w tym w szczególności raport o oddziaływaniu na środowisko opracowany przez firmę DHV Polska Sp. z o.o. w 2006 r., wraz z trzema Aneksami do niego (z września 2007 r., z października 2007 r. i z maja 2008 r.),
- inne dokumenty, w tym m.in. pisma i opinie: Dyrekcji Kampinoskiego Parku Narodowego, Państwowej Rady Ochrony Przyrody, Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie, Wojewódzkiego Zarządu Melioracji i Urządzeń Wodnych – Oddział Warszawa, organów inspekcji sanitarnej,
- pisma i protesty zainteresowanej społeczności,
- koreferat do raportu o oddziaływaniu na środowisko planowanego przedsięwzięcia pn.: „Budowa północnego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Gdańska na odcinku Czosnów – Trasa Armii Krajowej w Warszawie”, sporządzony na zlecenie Krajowej Komisji do Spraw Ocen Oddziaływania na Środowisko przez zespół w składzie: Anita Kuliś, Anna Rzczycka-Kliszcz, Hanna Fiedler-Krukowicz, czerwiec/lipiec 2008 r.

Zgodnie z przyjętym porządkiem obrad, swoje stanowiska przedstawili kolejno przedstawiciele:

- Inwestora, czyli Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad - Oddział w Warszawie,
- zespołu projektowego,
- zespołu, który opracował raport o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko,
- zespołu, który przygotował koreferat do ww. raportu,
- zainteresowanych społeczności lokalnych i stowarzyszeń.

Po ww. wystąpieniach miała miejsce otwarta dyskusja, w której udział wzięli zarówno przedstawiciele inwestora, autorzy raportu i koreferatu, przedstawiciele organów administracji (m.in. Wojewoda Mazowiecki), przedstawiciele społeczeństwa, w tym różnych stowarzyszeń, przedstawiciele organizacji ekologicznych, dyrektor Kampinoskiego Parku Narodowego oraz członkowie Krajowej Komisji do Spraw Ocen Oddziaływania na

Środowisko. Przedmiotem długiej debaty było szereg problemów związanych z wariantami przebiegu planowanej drogi i charakterem ich oddziaływania na środowisko, czyli zarówno na zdrowie i życie ludzi, jak i na wartości przyrodnicze analizowanego terenu.

W raporcie o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia drogowego na środowisko zostało przeanalizowanych, poza wariantem zerowym (polegającym na niepodejmowaniu przedsięwzięcia), **pięć głównych wariantów lokalizacyjnych z podwariantami:**

- **Wariant I** – wykorzystujący istniejącą infrastrukturę drogową. Jego realizacja polegałaby na dostosowaniu parametrów istniejącego wylotu drogi krajowej nr 7 z Warszawy w kierunku Gdańska oraz odcinka Wisłostrady między projektowaną Trasą Mostu Północnego a Trasą Armii Krajowej do parametrów drogi ekspresowej.
- **Wariant II wraz z podwariantami IIA, IIB i IIC** – oparty o korytarz terenu zarezerwowany od lat w wielu w dokumentach planistycznych (archiwalnych) i studiach uwarunkowań dla trasy N-S, wzdłuż wschodniej granicy Kampinoskiego Parku Narodowego (z naruszeniem jego granicy w rejonie ul. Kampinoskiej i Wiślanej w Dąbrowie Leśnej).
- **Wariant III** - łączy się z drogą krajową nr 8 węzłami Lazurowa i Warszawska - Górczewska, a następnie przebiega przez las Bemowski wzdłuż bocznic kolejowej i łączy się z trasą wariantu II w Wólce Węglowej.
- **Wariant IV wraz z podwariantami IVA, IVB i IVC** – jest wariantem wykorzystującym koncepcje poprowadzenia projektowanej drogi ekspresowej wzdłuż wału przeciwpowodziowego Wisły na terenie miasta i gminy Łomianki, natomiast na terenie Radiowa i Chomiczówki oraz dzielnicy Warszawa Bemowo warianty prowadzone są śladem wariantu II.
- **Wariant V** – jest wariantem przeniesionym z opracowania „Samorządowa Trasa Nadwiślańska – studium przebiegu drogi S-7 na odcinku Kazuń – węzeł Trasy Mostu Północnego z Trasą NS w Warszawie” wykonanym z inicjatywy Miasta i Gminy Łomianki. Wariant ten - od wyłączenia z Wisłostrady na wysokości Lasu Bielańskiego (klasztoru) biegnie wzdłuż Wisły na wale przeciwpowodziowym (częściowo w międzywalu) i łączy się z istniejącą drogą krajową nr 7 poprzez węzeł Kazuń.

Warianty II, III i IV łączą się z drogą krajową nr 8 (Trasą Armii Krajowej) w rejonie Bemowa, a warianty I i V poprzez Wisłostradę. Warianty II i III kolidują z granicą Kampinoskiego Parku Narodowego (obecnie również obszaru Natura 2000 i rezerwatu biosfery). Doprecyzowując należy podkreślić, że w analizowanym obszarze zlokalizowane są obszary Natura 2000: Puszcza Kampinoska (PLC 140001) i Dolina Środkowej Wisły (PLB 140004).

Na podstawie zgromadzonej w sprawie dokumentacji oraz w wyniku przeprowadzonej, otwartej dla zainteresowanych stron dyskusji, Krajowa Komisja do Spraw Ocen Oddziaływania na Środowisko przyjęła następujące stanowisko.

1. Odnośnie do sporządzonego w toku postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko raportu o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko należy stwierdzić, że ze względu na szereg nieprawidłowości, nieścisłości i braków – powinien on zostać uzupełniony, a zawarte w nim błędne informacje - zweryfikowane.
2. Najpoważniejsze zidentyfikowane braki i błędy dotyczą aspektów metodycznych – m.in. w części dotyczącej przeprowadzonych analiz wariantowych oraz analiz wpływu planowanego przedsięwzięcia na obszary Natura 2000:
 - w raporcie nie określono, na jakiej podstawie i w jaki sposób określano wagi kryteriów oceny wykorzystywanych w analizach porównawczych wariantów przebiegu drogi; brak przedstawienia metody kwantyfikacji ma bezpośredni wpływ na niską wartość wyników takich analiz oraz poziom ich obiektywizmu;
 - przyjęta przez zespół opracowujący raport metoda oceny wpływu planowanego przedsięwzięcia na obszary Natura 2000 - nie pozwoliła na wypracowanie obiektywnych wniosków co do braku występowania lub występowania znaczącego negatywnego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia drogowego (na etapie realizacji i eksploatacji) na przedmiot ochrony tych obszarów, ich integralność oraz spójność sieci

Natura 2000. W opinii Komisji, przeprowadzona ocena wpływu na obszary Natura 2000 znajdujące się na trasie rozwiązań wariantowych lub/i w jej pobliżu - nie spełnia standardów oceny właściwej w rozumieniu art. 6 ust. 3 Dyrektywy Siedliskowej. Jednocześnie analiza oddziaływania przedsięwzięcia na obszary Natura 2000 jest przeładowana informacjami nie mającymi znaczenia dla właściwej oceny przewidzianej w art. 6 Dyrektywy Siedliskowej;

- w raporcie nie określono, jakie przyjęto zasięgi oddziaływania dla poszczególnych grup zwierząt oraz dla poszczególnych rodzajów oddziaływań (np. hałas, zmiany stosunków wodnych, wzmożona penetracja ludzka, odstraszący efekt poruszających się pojazdów) i jaka była podstawa naukowa (konkretne pozycje literatury fachowej) tak przyjętych zasięgów oddziaływań. Ponadto, brak ustalonych granic obszarów objętych inwentaryzacją (analizą) nie pozwala porównać danych przedstawionych przez autorów z innymi źródłami danych. W szczególności, nie pozwala na weryfikację podanych informacji, ani na ich wykorzystanie (jako dane poziomu referencyjnego) dla potrzeb ewentualnego monitoringu porealizacyjnego.
 - wątpliwości budzą wskazania raportu dotyczące koniecznych do zastosowania działań minimalizujących oraz kompensacji przyrodniczej, nieadekwatność proponowanych działań do prognozowanych strat, niezrozumienie relacji: działania minimalizujące – kompensacja przyrodnicza zdefiniowanych w art. 6 ust. 3 i 4 Dyrektywy Siedliskowej, wykonalność proponowanych działań.
- 3. Do najpoważniejszych braków i błędów stwierdzonych w opiniowanej dokumentacji, należy zaliczyć:**
- niewystarczające przeanalizowanie stanu rzeczywistego środowiska, wynikającego m.in. z funkcjonowania na badanym terenie dodatkowych szkodliwych dla środowiska oraz zdrowia i życia ludzi źródeł emitujących szkodliwe substancje (dotyczy to zwłaszcza zanieczyszczeń powietrza na osiedlu Radiowo i Wólka Węglowa, gdzie rzeczywisty poziom zanieczyszczeń tła jest zapewne większy niż średnia dla całej dzielnicy Bielany),
 - niepełną lub źle udokumentowaną inwentaryzację przyrodniczą; nieścisłości w przeprowadzonych analizach przyrodniczych; przedstawianie nieaktualnych lub błędnych informacji na temat awifauny obszaru Natura 2000 Puszcza Kampinoska; przedstawianie błędnych informacji dotyczących zakresu gatunków objętych szczególną ochroną w ramach Dyrektywy Ptasiej;
 - brak spójnej i wystarczająco szczegółowej koncepcji zachowania ciągłości funkcjonalnej korytarzy ekologicznych i minimalizacji barierowego oddziaływania drogi,
 - zbyt lakoniczne analizy dotyczące wpływu budowy drogi na zmianę stosunków wodnych w czasie budowy i eksploatacji;
 - pominięcie w raporcie kwestii rezerw terenu pod realizację urządzeń ochrony środowiska (np. wałów ziemnych i ekranów akustycznych, pasów zieleni izolacyjnej o różnych funkcjach, przejść dla zwierząt), co wiąże się bezpośrednio z ich wykonalnością,
 - nieuporządkowane i niepełne informacje na temat monitoringu (jego zakresu i terminów) i analizy porealizacyjnej,
 - brak wystarczających dla wyboru wariantu inwestycyjnego analiz natężenia ruchu związanego z istniejącym i projektowanym układem drogowym,
 - sposób prezentacji wyników przeprowadzonych analiz - problemem jest m.in. słaba czytelność części załączników graficznych i mała szczegółowość przedstawionych na nich zagadnień, a czasami niespójność ich treści z tekstem dokumentu,
 - zbyt dużą objętość raportu – przez co jest on niespójny i mało czytelny; występują wielokrotne powtórzenia. Przy braku zbiorczych zestawień porównawczych wariantów w zakresie oddziaływania na poszczególne składowe środowiska zdecydowanie utrudnia to ocenę merytoryczną materiału oraz jego zrozumienie. Ponadto do raportu opracowano trzy aneksy zmieniające niektóre zapisy pierwotnych materiałów a niektóre uszczegółowiające. Zdecydowanie utrudnia to zorientowanie się w całym materiale i zrozumienie całości dokumentacji oraz „poukładanie” wszystkich elementów dla każdego z wariantów w ciąg przyczynowo-skutkowy.

Wnioski końcowe

- Przedłożony przez Inwestora raport o oddziaływaniu na środowisko w obecnym kształcie nie może stanowić podstawy do uzgodnienia środowiskowych warunków realizacji przedsięwzięcia. Dokument ten po uzupełnieniu o brakujące elementy oraz wprowadzeniu niezbędnych korekt - powinien zostać ponownie przedłożony Ministrowi Środowiska. Tym samym proponuje się, aby Inwestor został wezwany do uzupełnienia tego dokumentu - w wezwaniu tym należy w sposób szczegółowy wypunktować zidentyfikowane błędy, nieścisłości i braki, wyszczególnione w koreferacie oraz w niniejszym stanowisku, bez korekty których określenie szczegółowych warunków środowiskowych realizacji przedsięwzięcia jest niemożliwe.
- Należy podkreślić, że wobec wskazanej konieczności weryfikacji raportu o oddziaływaniu na środowisko – niezbędne będzie powtórzenie procedury udziału społeczeństwa przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia.
- Pomimo wykazanych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko braków, błędów i nieścisłości – możliwe wydaje się odrzucenie z dalszych analiz szeregu wariantów, które w sposób ewidentny ingerują w obszary chronione lub za ich odrzuceniem przemawiają względy społeczne lub funkcjonalne. Dotyczy to wariantów: I, III, IV z podwariantami i V. Z pozostałych wariantów (II z podwariantami), Komisja wskazała na **wariant II** - jako wariant, którego przebieg wydaje się być najmniej ingerujący w cenne obszary przyrodnicze analizowanego terenu a także najmniej uciążliwy z punktu widzenia ochrony zdrowia i życia człowieka.

Przewodniczący KKOŚ
Prof. nzw. dr hab. inż. Andrzej Kraszewski

Warszawa, 18.07.2008 r.