



Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji

ul. Mroczna 5/23 01-456 Warszawa

email: siskom@siskom.waw.pl KRS: 0 0 0 0 2 6 0 0 0 7 NIP: 5 2 7 2 5 2 0 0 4 1

TNS/II/3/28/07/RC

Warszawa, 9.11.2007 r.

**Mazowiecki Urząd Wojewódzki w Warszawie
Wydział Środowiska i Rolnictwa
pl. Bankowy 3/5
00-950 Warszawa**

Wniosek w postępowaniu o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

W związku z toczącym się postępowaniem administracyjnym dotyczącym wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie północnego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S7 w kierunku Gdańska na odcinku Czosnów – Trasa Armii Krajowej w Warszawie zwracamy się z wnioskiem o wpisanie naszych uwag do wymagań koniecznych do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania przedmiotowej decyzji:

1. Wnioskujemy o uzupełnienie informacji w raporcie o oddziaływaniu na środowisko przez włączenie do analizy wielokryterialnej i przeanalizowanie dodatkowych wariantów II i IIC trasy S7 z węzłem z Trasą Mostu Północnego „Chomiczówka” (patrz załącznik).

Uzasadnienie: Raport o oddziaływaniu na środowisko dla trasy S7 nie zawiera pełnej analizy wszystkich możliwych wariantów przedsięwzięcia, a co za tym idzie w sposób błędny

w analizie wskazano na wariant IIB jako optymalny. Nie włączono do analizy wielokryterialnej wariantów II i IIC trasy S7 z węzłem „Chomiczówka”, tj. węzłem trasy S7 z Trasą Mostu Północnego w lokalizacji zgodnej ze Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy oraz wcześniejszymi planami ogólnymi. Argumenty przemawiające za poddaniem pod ocenę wariantów II i IIC trasy S7 w wersji z węzłem „Chomiczówka” są następujące:

- Warianty te były poprzednio wielokrotnie analizowane (np. Studium techniczno-porównawcze wariantów północnego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Gdańska – BPRW S.A.; październik 2004) i uzyskały akceptację. W marcu 2005 r., na podstawie uzyskanych opinii i uzgodnień zainteresowanych stron do dalszych etapów prac projektowych zaproponowano przebieg drogi ekspresowej przez rozpatrywany obszar aglomeracji warszawskiej wg pierwotnego wariantu II tj. w nawiązaniu do korytarza rezerwowanego od lat w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego dla trasy NS i Mostu Północnego (m.in. ustalonego w nieaktualnym *Miejscowym Planie Zagospodarowania przestrzennego* z 1991 r.). Takie rozwiązanie ocenione zostało najwyżej w zakresie problematyki ruchowej, przestrzennej, środowiskowej i ekonomicznej.
- Są one zgodne ze wszystkimi wcześniejszymi planami zagospodarowania przestrzennego oraz aktualnym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy i Strategią Rozwoju m.st. Warszawy do 2020 r.
- W marcu 2007 uzyskały akceptację Rady Dzielnicy Bielany.
- Nie wymagają nieplanowanych wyburzeń domów, degradacji Lasu Bemowskiego ani też zniszczenia infrastruktury lotniska czy też likwidacji lotniczego pogotowia ratunkowego.
- W sposób modelowy wpisują się w układ drogowy Bielany i zapewniają możliwość optymalnego połączenia dwóch tras bezkolizyjnych – trasy S7 i Trasy Mostu Północnego.

Prawidłowe ustalenie stanu faktycznego sprawy stanowi warunek konieczny prawidłowego jej rozstrzygnięcia, a w przedmiotowej sprawie wydanie takiego rozstrzygnięcia nie będzie możliwe, bowiem nie dokonano analizy wszystkich możliwych do realizacji wariantów trasy S7. W udostępnionej dokumentacji nie zostały w ogóle wyjaśnione przyczyny odstąpienia przez Inwestora od rozpatrywania wariantów II i IIC trasy S7 z węzłem „Chomiczówka”. Naszym zdaniem zrezygnowano z najlepszego wariantu w sposób nieuzasadniony, a pełna analiza wielokryterialna z uwzględnieniem także wariantów II i IIC

w wersji pierwotnej z węzłem „Chomiczówka” pozwoliłaby wybrać najlepsze rozwiązanie, uniknąć wielu konfliktów społecznych i przekonać lokalne społeczności do wybranego rozwiązania.

Brak analizy wariantów II i IIC trasy S7 z węzłem „Chomiczówka” stanowi poważne naruszenie prawa (art. 52 ust.1 pkt 3 Prawa ochrony środowiska), które może skutkować unieważnieniem decyzji środowiskowej, w przypadku zaskarżenia jej w sądach administracyjnych. Nie włączenie tych wariantów do analizy w raporcie o oddziaływaniu na środowisko oraz odmowa włączenia ich na etapie konsultacji społecznych mogą świadczyć o tym, iż Inwestor oraz organy uzgadniające i wydające decyzję środowiskową całkowicie świadomie biorą na siebie odpowiedzialność za niezrealizowanie w przewidzianym terminie inwestycji polegającej na budowie alternatywnego wylotu z Warszawy w kierunku Gdańska oraz za wszelkie skutki z tym związane.

SISKOM - Stowarzyszenie Integracji Społecznej Komunikacji, w świetle dotychczasowej zgromadzonej dokumentacji dla trasy S7, wyraża niniejszym obawy o terminowe zrealizowanie alternatywnego wylotu z Warszawy w kierunku Gdańska i wnosi, co na wstępie.

2. Wnioskujemy o zrealizowanie północnego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S7 w kierunku Gdańska w wariantach II lub IIC z węzłem z Trasą Mostu Północnego „Chomiczówka”.

Uzasadnienie: Wnioskowane rozwiązanie jest najkorzystniejsze z punktu widzenia obsługi komunikacyjnej obszaru, środowiskowego i społecznego. Istnieje techniczna możliwość takiego zrealizowania inwestycji, by całkowicie wyeliminować uciążliwość sąsiedztwa węzła dwóch tras szybkiego ruchu nawet dla wysokich bloków mieszkalnych znajdujących się w okolicy.

W załączeniu znajdują się plany orientacyjne i przekroje poprzeczne, wg których można zrealizować inwestycję. Projekt ten zakłada wprowadzenie trasy S7 w częściowo przekryty wykop (z otworem wentylacyjnym o szerokości 8,0 m) lub tunel w rejonie węzłów „Maczka” i „Chomiczówka”. Jezdnie zbierające - rozprowadzające i łącznikowe zostały poprowadzone w taki sposób, by zawęzić do minimum szerokość trasy S7 w liniach rozgraniczających. Uzyskuje się dzięki temu wystarczający odstęp od istniejących bloków, by pomiędzy nimi, a trasą S7 można było zbudować budynki użyteczności publicznej (biura, garaże), które dodatkowo zabezpieczyłyby mieszkańców przed hałasem. Innym rozwiązaniem

(przedstawionym na przekrojach poprzecznych) jest częściowe przekrycie jezdni zbierająco – rozprawdzającej połączone z zastosowaniem wałów ziemnych obsadzonych zielenią izolacyjną. Wprowadzenie trasy S7 w tunel całkowicie eliminuje wszelkie uciążliwości hałasowe związane z tą arterią. Rozwiązanie to spotkało się z pozytywną odbiorem Dyrektora Biura Drogownictwa m.st. Warszawy oraz akceptacją Zarządu Dzielnicy Warszawa Bielany i dużej części zainteresowanych mieszkańców Bielany.

3. Wnioskujemy o uzupełnienie raportu o oddziaływaniu na środowisko o inwentaryzację przyrodniczą Lasu Bemowskiego i opisanie skutków, jakie przyniesie dla środowiska degradacja północnej części tego lasu w przypadku realizacji trasy S7 w wariantach IIA, IIB lub III.

Uzasadnienie: Raport potwierdza, iż proponowany przebieg trasy S7 w wariantcie IIB wprowadza wyraźnie niekorzystne zmiany w elementach przyrodniczych w stosunku do stanu aktualnego. Realizacja przedsięwzięcia pociągnie za sobą zniszczenie bezpośrednio ok. 5 ha zbiorowisk cennych z listy Natura 2000 oraz zagrożenie degradacją kilkadziesiąt ha (str. 186).

Raport deprecjonuje znaczenie Lasu Bemowskiego i jego wpływu na osiedla mieszkaniowe północno - zachodniej części Warszawy. Las Bemowski pełni funkcję ochronną oraz rekreacyjno – wypoczynkową. Znajduje się też w Warszawskim Obszarze Chronionego Krajobrazu, otulinie Kampinoskiego Parku Narodowego, a od 2000 r. w strefie przejściowej Rezerwatu Biosfery „Puszcza Kampinowska”. Las Bemowski osłania osiedla Chomiczówka oraz Radiowo od negatywnych wpływów Kompostowni, górki śmieciowej i bazy PKN Orlen, zaś ta jego część, której grozi degradacja w wyniku budowy trasy S7 w proponowanym wariantcie IIB to cała jego powierzchnia na terenie dzielnicy Bielany. Realizacja wylesień na obszarze ok. 5 ha spowoduje degradację dalszych kilkudziesięciu ha, wpłynie negatywnie na stabilność rezerwatów przyrody „Łosiowe Błota” i „Kalinowa Łąka”. Naruszone zostaną przepisy o Warszawskim Obszarze Chronionego Krajobrazu ustalone w rozporządzeniu Wojewody Warszawskiego z dnia 29 sierpnia 1997 r. w sprawie utworzenia obszaru chronionego krajobrazu na terenie województwa warszawskiego (Dz. Urz. Woj. Warsz. Nr 43, poz. 149, z późn. zm.).

W raporcie o oddziaływaniu na środowisko brak dokładnej inwentaryzacji przyrodniczej Lasu Bemowskiego, a dla wariantów IIA, IIB i III nie przeanalizowano w sposób dostateczny wszystkich zagrożeń, jakie niesie ze sobą zdegradowanie znacznych obszarów lasu, co sprzeczne jest m.in. z art. 52. ust.1 pkt 2 i 5 Prawa ochrony środowiska.

4. Wnioskujemy o takie zaprojektowanie trasy ekspresowej S7 w wariantcie II, by w jak najmniejszym stopniu odcinała ona Łomianki od Kampinoskiego Parku Narodowego oraz umożliwiała swobodną migrację zwierząt pomiędzy dwoma obszarami Natura 2000 – Dolina Środkowej Wisły i Kampinoski Park Narodowy.

Uzasadnienie: Trasa wysokiej klasy, jaką będzie droga ekspresowa S7, nie może dzielić obszaru i stwarzać bariery dla ludzi i zwierząt. Wnioskujemy, by droga ekspresowa w okolicy Kampinoskiego Parku Narodowego posiadała jak najdłuższe odcinki prowadzone na estakadach i zapewniała tym samym swobodne przemieszczanie się ludzi i zwierząt.

5. Wnosimy o zaprojektowanie zieleni izolacyjnej na całym przebiegu trasy S7 na terenie Warszawy i Łomianek.

Uzasadnienie: Zaprojektowanie zieleni izolacyjnej wzdłuż całego przebiegu trasy S7 spowoduje zmniejszenie rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń pochodzących od ruchu drogowego. Pasy zieleni izolacyjnej powinny składać się z gatunków rodzimych drzew i krzewów odpowiednio wkomponowanych w istniejący krajobraz.

6. Wnioskujemy o odrzucenie wszystkich wariantów trasy ekspresowej S7, które ingerują w tereny przyrodnicze Natura 2000 Dolina Środkowej Wisły oraz Las Bemowski.

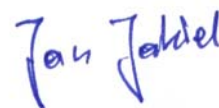
Uzasadnienie: Wobec istniejącej rezerwy terenu przeznaczonej pod realizację trasy ekspresowej w ciągu NS, wszelkie odstępstwo od tej rezerwy powoduje wymierne straty w obszarach przyrodniczych Starych Babic, Bemowa, Bielani lub Łomianek. W dokumentacji do uwarunkowań środowiskowych nie zaprezentowano żadnego racjonalnego powodu, dla którego odejście od korytarza przeznaczonego we wszystkich planach zagospodarowania pod trasę NS było uzasadnione. W związku z powyższym decyzja środowiskowa wydana przez Wojewodę Mazowieckiego nie powinna być wydana na żaden z wariantów, który odchodziłby od rezerw pod trasę NS.

7. Wnioskujemy o podjęcie szybkich i wiążących decyzji w sprawie, zgodnych z obowiązującym prawem, tak by inwestycja mogła być zrealizowana przez mistrzostwami europy w piłce nożnej Euro 2012.

Uzasadnienie: Nowa, alternatywna trasa wylotowa z Warszawy w kierunku Gdańska jest niezbędna dla prawidłowej obsługi komunikacyjnej północnych rejonów miasta stołecznego i warszawskiej aglomeracji. Dodatkowo powinna zostać wykonana przez imprezą Euro 2012, by umożliwić sprawne przemieszczanie się pomiędzy Warszawą, a Gdańskiem, czyli dwoma miastami, w których będą rozgrywane mecze piłkarskie.

Z poważaniem,

Prezes SISKOM



mgr inż. Jan Jakiel

Załączniki:

- plany orientacyjne powiązania trasy S7 z Trasą Mostu Północnego oraz ulicą Maczka wraz z przekrojami poprzecznymi (wariant podstawowy),
- plany orientacyjne powiązania trasy S7 z Trasą Mostu Północnego oraz ulicami Maczka i Wrocławską wraz z przekrojami poprzecznymi (wariant Wrocławski)