



# GENERALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA

Warszawa, dnia 21 grudnia 2011 r.

DOOŚ-idk.4200.8.2011.aj.11

## DECYZJA

Na podstawie art. 138 § 1 pkt 1 i 2 ustawy *Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. 2000 Nr 98, poz. 1071 ze zm.), art. 46 ust. 1 pkt 1 z dnia ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150 ze zm.), w związku z art. 153 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.), po rozpatrzeniu odwołania Stowarzyszenia Ekologicznego Światowid z dnia 18 maja 2011 r., reprezentowanego przez Krystynę Kowalską oraz odwołania Stowarzyszenia Krajowa7.pl z dnia 27 maja 2011 r., reprezentowanego przez Marcina Badowskiego z Kancelarii Adwokacko – Radcowskiej S.C. Zbawicki & Badowski, na mocy udzielonego w dniu 24 czerwca 2009 r. pełnomocnictwa przez prezesa Stowarzyszenia Grażynę Zagórewicz, od decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 22 kwietnia 2011 r., znak: WOOŚ-II.4200.11.2011.TS, o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na *budowie południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Grójca według wariantu II z przebiegiem trasy w pobliżu miejscowości Antoninów według podwariantu C,*

### 1. uchylam pkt 3.7. ww. decyzji w brzmieniu:

„Szczegółowo przeanalizować problem odprowadzenia wód opadowych, zwłaszcza z obiektów mostowych oraz możliwości ich dodatkowego podczyszczenia, ze względu na fakt, że ich odbiornikami będą cieki powierzchniowe.”;

### uchylam pkt 3.8. ww. decyzji w brzmieniu:

„Ponownie przeanalizować problem zanieczyszczenia powietrza dwutlenkiem azotu dla przyjętego wariantu rozwiązania drogi – obliczenie przeprowadzić dla horyzontu czasowego 2020 r., ponieważ przyjęty do obliczeń horyzont czasowy 2030 r. wydaje się niemiernodajny (zbyt oddalony).”;

**uchylam pkt 3.9. ww. decyzji w brzmieniu:**

„Przeprowadzić analizę uciążliwości hałasowej dla horyzontu czasowego 2020 r. dla przyjętego do realizacji wariantu przebiegu drogi łącznie z przyjęciem odpowiednich parametrów ekranów akustycznych i ich lokalizacji, spełniających wymogi standardów jakości środowiska.”;

**uchylam pkt 5.1. ww. decyzji w brzmieniu:**

„Na inwestora nakłada się obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie: emisji hałasu, wibracji, zanieczyszczeń środowiska gruntowo – wodnego (w tym składu chemicznego wód opadowych odprowadzanych do odbiorników), wielkości substancji wprowadzanych do powietrza oraz skuteczności zastosowanych urządzeń ochrony środowiska. Analiza ta powinna zostać sporządzona po upływie 12 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawiona odpowiedniemu organowi w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.”;

**i w to miejsce, tj. pkt 3.7., 3.8., 3.9. i 5.1., orzekam pkt 5.1. w brzmieniu:**

„Na inwestora nakłada się obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie: emisji hałasu (uwzględniając przy tym konieczność przeprowadzenia analizy propagacji hałasu emitowanego przez przedsięwzięcie dla horyzontu czasowego 2020 r.), wibracji, wielkości substancji zanieczyszczających wprowadzanych do powietrza (uwzględniając przy tym konieczność przeprowadzenia analizy rozprzestrzeniania się tych zanieczyszczeń dla horyzontu czasowego 2020 r.), zanieczyszczeń środowiska gruntowo – wodnego (w tym składu chemicznego wód opadowych odprowadzanych do odbiorników, a w sytuacji stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych stężeń substancji zanieczyszczających konieczne jest zaprojektowanie dodatkowych urządzeń ograniczających ilość zanieczyszczeń odprowadzanych do środowiska w związku z odwadnianiem pasa drogowego np. zbiorników retencyjnych) oraz skuteczności zastosowanych urządzeń ochrony środowiska.

Analiza ta powinna zostać sporządzona po upływie 12 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawiona odpowiedniemu organowi w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.”

**2. w pozostałej części utrzymuję zaskarżoną decyzję w mocy.**

## UZASADNIENIE

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie, działając na podstawie wniosku Pełnomocnika Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, Stanisława Dmuchowskiego, Zastępcy Dyrektora Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i

Autostrad w Warszawie z dnia 26 maja 2008 r., znak: GDDKiA-O/WA-P.2.1.d/400/411/2008, decyzją z dnia 22 kwietnia 2011 r., znak: WOOŚ-II.4200.11.2011.TS, określił środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia polegającego na budowie południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Grójca według wariantu II, z przebiegiem trasy w pobliżu miejscowości Antoninów według podwariantu C.

Od decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 22 kwietnia 2011 r. odwołania złożyli: pismem z dnia 18 maja 2011 r. Stowarzyszenie Ekologiczne Światowid, reprezentowane przez Krystynę Kowalską oraz pismem z dnia 27 maja 2011 r. Stowarzyszenie Krajowa7.pl, reprezentowane przez Marcina Badowskiego z Kancelarii Adwokacko – Radcowskiej Zbawicki & Badowski. Odwołania, o których mowa powyżej, zostały złożone w przewidzianym do tego ustawowo terminie.

Stowarzyszenie Ekologiczne Światowid zaskarża ww. decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia w całości, zarzucając organowi pierwszej instancji:

- naruszenie art. 52 ustawy *Prawo ochrony środowiska*, poprzez wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w oparciu o niewłaściwie sporządzony raport o oddziaływaniu na środowisko, tj. raport niezgodny z zakresem merytorycznym określonym w ww. przepisie;
- niewłaściwy sposób odniesienia się w zaskarżonej decyzji do uwag i wniosków zgłoszonych w ramach udziału społeczeństwa;
- brak odniesienia się w raporcie o oddziaływaniu na środowisko oraz w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach do sytuacji ekologicznej miasta Warszawy oraz powiatu piaseczyńskiego w zakresie stanu jakości powietrza i zapisów obowiązujących programów ochrony powietrza;
- nieprawidłowe przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko w zakresie analizy wariantowej przedmiotowego przedsięwzięcia;
- nieuwzględnienie konieczności dostosowania istniejącej drogi krajowej nr 7 do standardów spełniających normy środowiskowe.

Z kolei Stowarzyszenie Krajowa7.pl, reprezentowane przez radcę prawnego Marcina Badowskiego, kwestionuje decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie w szerokim zakresie odnoszącym się do art. 52 ust. 1 pkt 3 oraz pkt 5 ww. ustawy *Prawo ochrony środowiska*, tj. do wielokryterialnej analizy wariantowej względem planowanej inwestycji.

Skarżący wnoszą o uchylenie zaskarżonej decyzji z dnia 22 kwietnia 2011 r. o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia w całości oraz przekazanie sprawy do ponownego rozpatrzenia przez organ pierwszej instancji.

Należy dodać, iż ww. decyzja została wydana po ponownym rozpatrzeniu sprawy przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, po tym jak Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska decyzją z dnia 10 lipca 2009 r., znak: DOOŚ/IDK-452/955/492/09/aj/14, uchylił decyzję organu pierwszej instancji z dnia 23 marca 2009 r., o środowiskowych uwarunkowaniach, wydaną po pierwszym postępowaniu administracyjnym w tej sprawie.

Po przeanalizowaniu akt sprawy ustalono, co następuje.

Organ odwoławczy, rozpatrując ponownie sprawę, oparł się na materiale dowodowym zebrany w trakcie postępowania prowadzonego przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie. Dokumentacja została zgromadzona w stopniu wystarczającym do pełnego i prawidłowego rozpoznania sprawy. W toku postępowania odwoławczego Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska, opierając się na materiałach dołączonych przez inwestora do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz stosownych opiniach organów, wnioskach i informacjach przedstawionych przez strony postępowania, a także materiałach zebranych w wyniku procedury udziału społeczeństwa, dokonał analizy i oceny w zakresie wpływu przedmiotowej inwestycji na środowisko, zdrowie i warunki życia ludzi.

Po wnikliwym zbadaniu poprawności postępowania przeprowadzonego przez organ pierwszej instancji, organ odwoławczy w dalszej kolejności odniósł się do zaistniałych uchybień oraz ustosunkował się do wniesionych zarzutów.

Mając na uwadze, że kompetencje orzecznicze organu odwoławczego nie sprowadzają się wyłącznie do kontroli zasadności zarzutów podniesionych w stosunku do decyzji organu pierwszej instancji, lecz do całościowej analizy akt sprawy oraz kontroli merytorycznej rozstrzygnięcia organu pierwszej instancji, organ rozstrzygający w drugiej instancji stwierdził, że zaskarżona decyzja winna zostać uchylona w: pkt 3.7. dotyczącym ponownego przeanalizowania sposobu odwadniania pasa drogowego, pkt 3.8. dotyczącym ponownego przeanalizowania stopnia zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego dwutlenkiem azotu w perspektywie czasowej dla roku 2020 oraz pkt 3.9. dotyczącym ponownego przeanalizowania emisji hałasu w środowisku dla horyzontu czasowego 2020 r., a w pozostałej części winna zostać utrzymana w mocy.

W konsekwencji powyższego, tj. konieczności uchylenia ww. punktów 3.7., 3.8. i 3.9. zaskarżonej decyzji, Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska uchylił również pkt 5.1. decyzji, dotyczący analizy porealizacyjnej, i w tym zakresie ponownie orzekł. Odnosząc się jednak do struktury rozstrzygnięcia, należy wyjaśnić, iż w pkt 5.1. nastąpiła transformacja i kompilacja obowiązków zawartych w uchylonych punktach decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację inwestycji.

A zatem Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska uchyla niniejszą decyzją następujące punkty decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 22 kwietnia 2011 r., znak: WOOŚ-II.4200.11.2011.TS, o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na *budowie południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Grójca według wariantu II z przebiegiem trasy w pobliżu miejscowości Antoninów według podwariantu C*: **pkt 3.7. w brzmieniu:** „Szczegółowo przeanalizować problem odprowadzenia wód opadowych, zwłaszcza z obiektów mostowych oraz możliwości ich dodatkowego podczyszczenia, ze względu na fakt, że ich odbiornikami będą ciekły powierzchniowe.”, **pkt 3.8 w brzmieniu:** „Ponownie przeanalizować problem zanieczyszczenia powietrza dwutlenkiem azotu dla przyjętego wariantu rozwiązania drogi – obliczenie przeprowadzić dla horyzontu czasowego 2020 r., ponieważ przyjęty do obliczeń horyzont czasowy 2030 r. wydaje się niemiernodajny (zbyt oddalony).”, **pkt 3.9 w brzmieniu:** „Przeprowadzić analizę uciążliwości hałasowej dla horyzontu czasowego 2020 r. dla przyjętego do realizacji wariantu przebiegu drogi łącznie z przyjęciem odpowiednich parametrów ekranów akustycznych i ich lokalizacji, spełniających wymogi standardów jakości środowiska.”, **pkt 5.1. w brzmieniu:** „Na inwestora nakłada się **obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie:** emisji hałasu, wibracji, zanieczyszczeń środowiska gruntowo – wodnego (w tym składu chemicznego wód opadowych odprowadzanych do odbiorników), wielkości substancji wprowadzanych do powietrza oraz skuteczności zastosowanych urządzeń ochrony środowiska. Analiza ta powinna zostać sporządzona po upływie 12 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawiona odpowiedniemu organowi terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.”; i w tym zakresie **orzeka łącznie pkt 5.1 w brzmieniu:** „Na inwestora nakłada się **obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie:** emisji hałasu (uwzględniając przy tym konieczność przeprowadzenia analizy propagacji hałasu, emitowanego przez przedsięwzięcie, dla horyzontu czasowego 2020 r.), wibracji, wielkości substancji zanieczyszczających wprowadzanych do powietrza (uwzględniając przy tym konieczność przeprowadzenia analizy rozprzestrzeniania się tych zanieczyszczeń dla horyzontu czasowego 2020 r.), zanieczyszczeń środowiska gruntowo – wodnego (w tym składu chemicznego wód opadowych odprowadzanych do odbiorników, a w sytuacji stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych stężeń substancji zanieczyszczających konieczne jest zaprojektowanie dodatkowych urządzeń ograniczających ilość zanieczyszczeń odprowadzanych do środowiska w związku z odwadnianiem pasa drogowego np. zbiorników retencyjnych) oraz skuteczności zastosowanych urządzeń ochrony środowiska. Analiza ta powinna zostać sporządzona po upływie 12 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawiona odpowiedniemu organowi w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.”.



Przyczyną uchylecia ww. obowiązków decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia jest niespójność informacji wynikająca z treści samej decyzji. Należy wyjaśnić, iż uchylone w decyzji punkty: 3.7., 3.8. i 3.9. zostały przeniesione przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie bezpośrednio z postanowienia Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie z dnia 22 czerwca 2010 r., znak: ZNS.713-977-1/10.EG, uzgadniającego warunki realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia. O konieczności uchylecia ww. warunków przesądził fakt, iż ich treść podważa logiczny porządek procedury oceny oddziaływania na środowisko. Procedura oceny oddziaływania danego przedsięwzięcia na środowisko jest procesem, który musi zostać w odpowiednim czasie zakończony, aby na podstawie jego wyników móc określić skonkretyzowane uwarunkowania środowiskowe, pod warunkiem spełnienia których realizacja inwestycji będzie możliwa. W pełni przeprowadzona procedura środowiskowa jest równoznaczna z zebraniem pełnego materiału dowodowego postępowaniu. Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Warszawie sformułował wobec inwestora obowiązki dotyczące: ponownego przeanalizowania na etapie przygotowywania projektu budowlanego kwestii związanych z odwodnieniem pasa drogowego (pkt 3.7. decyzji), przedstawienia analizy propagacji hałasu w środowisku i rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego dla horyzontu czasowego 2020 r. (pkt 3.8. i 3.9. decyzji). W ocenie Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska ww. punkty decyzji z dnia 22 kwietnia 2011 r. winny zostać uchylone m.in. ze względu na ich „otwarty” charakter, który nie pozwala na jednoznaczne „zakończenie” procedury oceny oddziaływania na środowisko. Nawet jeżeli Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Warszawie miał wątpliwości wobec rozpatrywanego materiału dowodowego w postaci raportu o oddziaływaniu na środowisko, winien był we własnym zakresie przeprowadzić dodatkowe postępowanie wyjaśniające, wzywając inwestora do uzupełnienia materiału dowodowego o ww. informacje.

Odnosząc się szczegółowo do pkt 3.7. decyzji należy wskazać, że nie jest on kompatybilny z innymi obowiązkami zaskarżonego rozstrzygnięcia w zakresie odwadniania pasa drogowego. Kwestie, o których mowa powyżej zostały dokładnie ujęte m.in. w pkt 2.21. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w brzmieniu: *Droge wyposażyc w biegnące po obu stronach trawiaste rowy o profilu poprzecznym i wielkości umożliwiającej skuteczne zbieranie wód opadowych i roztopowych. Z kolei z obiektów mostowych wody opadowe i roztopowe odprowadzać kanalizacją deszczową, wyposażoną w odpowiednio dobrane osadniki zawiesziny mineralnej, oraz w pkt 4.3. decyzji w brzmieniu: *Zapewnić pełną sprawność zamontowanych w ramach odwodnienia drogi osadników zawiesziny mineralnej i separatorów substancji ropopochodnych poprzez regularną kontrolę, czyszczenie i serwisowanie tych urządzeń.* Ponadto do ww. obowiązków organ pierwszej instancji odniósł się szerzej w uzasadnieniu przedmiotowej decyzji (str. 12). Z powyższego wynika, że Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie*

szczegółowo określił w ramach oceny oddziaływania na środowisko działania konieczne do podjęcia przy odprowadzaniu wód opadowych z planowanego przedsięwzięcia w ww. punktach 2.21. i 4.3., co stoi w sprzeczności z treścią warunku określonego przez Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie, a przeniesionego do decyzji w pkt 3.7., mianowicie, że na etapie projektu budowlanego należy *szczegółowo przeanalizować problem odprowadzania wód opadowych, zwłaszcza z obiektów mostowych oraz możliwość ich dodatkowego podczyszczenia, ze względu na fakt, że ich odbiornikami będą cieki powierzchniowe.*

W tym miejscu należy wskazać, że organ pierwszej instancji, poza nałożonym na inwestora obowiązkiem zaprojektowania urządzeń ochrony środowiska zapewniających dotrzymanie standardów jakości środowiska, orzekł o konieczności wykonania analizy porealizacyjnej. Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska, stwierdzając brak możliwości pozostawienia ww. pkt 3.7. w zastanym kształcie, z powodów, o których mowa powyżej, orzekł o jego uchyleniu i jednocześnie zmodyfikował obowiązki inwestora w zakresie analizy porealizacyjnej. I tak punktowi 5.1. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nadano nowe brzmienie w zakresie odprowadzania wód opadowych z pasa drogowego, mianowicie, że inwestor jest zobowiązany do sporządzenia analizy porealizacyjnej w zakresie (...) *zanieczyszczeń środowiska gruntowo – wodnego (w tym składu chemicznego wód opadowych odprowadzanych do odbiorników, a sytuacji stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych stężeń substancji zanieczyszczających konieczne jest zaprojektowanie dodatkowych urządzeń ograniczających ilość zanieczyszczeń odprowadzonych do środowiska w związku z odwadnianiem pasa drogowego, np. zbiorników retencyjnych.)* (...). Nałożona na inwestora analiza porealizacyjna będzie skupiała się przede wszystkim na porównaniu ustaleń określonych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko i wydanej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko i działaniami podjętymi dla jego ograniczenia. To właśnie wyniki analizy porealizacyjnej będą najważniejszym sposobem zweryfikowania konieczności zastosowania dodatkowych urządzeń ochrony środowiska, tj. innych niż te które zostały dotychczas określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Te same przesłanki determinowały również konieczność uchylenia punktów 3.8. i 3.9. decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie o środowiskowych uwarunkowaniach, które dotyczyły przeprowadzenia ponownej analizy stopnia zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego dwutlenkiem azotu oraz propagacji hałasu w środowisku. Jak wskazuje organ pierwszej instancji w decyzji z dnia 22 kwietnia 2011 r., na podstawie postanowienia uzgadniającego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie, powyższe analizy winny zostać przeprowadzone w perspektywie czasowej 2020 r., ponieważ według ww. organu przyjęty do obliczeń w raporcie o oddziaływaniu na środowisko horyzont czasowy 2030 r. „*wydaje się niemiernodajny (zbyt oddalony)*”.

W ocenie Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, podobnie jak w przypadku opisywanego wcześniej pkt 3.7. decyzji, również w tym przypadku brak jest uzasadnionych przesłanek do sporządzenia wyżej wspomnianych analiz na etapie sporządzania projektu budowlanego, tj. po zakończeniu właściwej oceny oddziaływania na środowisko. W rozważanym kontekście zwrócenia uwagi wymaga również, że w przedmiotowej sprawie brak jest podstaw do nałożenia na inwestora obowiązku przeprowadzenia procedury ponownej oceny oddziaływania na środowisko, ponieważ ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska*, na podstawie której została wydana zaskarżona decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, nie przewiduje takiej możliwości. Alternatywnym rozwiązaniem niewłaściwie nałożonego na inwestora obowiązku, było rozszerzenie przez tutejszy organ zakresu obowiązku sporządzenia analizy porealizacyjnej. Wobec powyższego punkt 5.1. zaskarżonej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zostaje uchylony niniejszą decyzją i otrzymuje nowe brzmienie, mianowicie, że na inwestora nakłada się obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej, m.in. w zakresie *emisji hałasu (uwzględniając przy tym konieczność przeprowadzenia analizy propagacji hałasu, emitowanego przez przedsięwzięcie, dla horyzontu czasowego 2020 r.) oraz wielkości substancji zanieczyszczających wprowadzanych do powietrza (uwzględniając przy tym konieczność przeprowadzenia analizy rozprzestrzeniania się tych zanieczyszczeń dla horyzontu czasowego 2020 r.)*. Rozszerzenie zakresu analizy porealizacyjnej o przedstawione powyżej zagadnienia pozwoli na przeprowadzenie z dużą dokładnością obliczeniową analiz porównawczych pomiędzy ustaleniami zawartymi w przedmiotowej dokumentacji i w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia i działaniami podjętymi w celu jego minimalizacji.

Organ drugiej instancji do zarzutów podniesionych przez Stowarzyszenie Ekologiczne Światowid w odwołaniu z dnia 18 maja 2011 r., oraz do zarzutów wniesionych przez Stowarzyszenie Krajowa7.pl, reprezentowane przez Marcina Badowskiego, w odwołaniu dnia 27 maja 2011 r., odniósł jak niżej.

Stowarzyszenie Ekologiczne Światowid w odwołaniu z dnia 18 maja 2011 r. zarzuca Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Warszawie wykorzystanie w prowadzonym postępowaniu administracyjnym raportu o oddziaływaniu na środowisko, który, w jego ocenie, nie spełniał wymogów określonych w art. 52 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska*. Warto wskazać, że przytoczony powyżej przepis ustawy w sposób ogólny odnosi się do merytorycznego zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko.

W uzasadnieniu odwołania Stowarzyszenie Ekologiczne Światowid przytacza uchybienia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie w trakcie postępowania zmierzającego do wydania pierwszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na *budowie południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-*



7 w kierunku Grójca, tj. decyzji z dnia 23 marca 2009 r., znak: RDOŚ-14-WOOS-II-BP-6613-023/08, która, jak wspomniano na wstępie, została uchylona przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska. Należy jednak w tym miejscu wyjaśnić, iż uchybienia, które miały miejsce w prowadzonym wówczas postępowaniu nie zasługują na uwzględnienie, gdyż przedmiotem zaskarżenia w niniejszym postępowaniu jest inne rozstrzygnięcie, tj. decyzja z dnia 22 kwietnia 2011 r. Ponadto zwrócenia uwagi wymaga, iż w trakcie ponownego postępowania zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, uchybienia w zakresie sposobu informowania stron postępowania zostały skutecznie wyeliminowane, a więc nie istnieje racjonalne uzasadnienie dla powtarzania zarzutów z poprzedniego postępowania administracyjnego.

W dalszej części odwołania z dnia 18 maja 2011 r. Stowarzyszenie Ekologiczne Światowid zwraca uwagę na „swoisty sposób myślenia organu”, przejawiający się w sposobie wykorzystania w zaskarżonej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach uwag i wniosków zgłoszonych w ramach postępowania prowadzonego z udziałem społeczeństwa. Uwagi, o których mowa powyżej, dotyczyły niewłaściwie przedstawionego w raporcie o oddziaływaniu na środowisko „problemu zanieczyszczeń z ruchu samochodowego”. Stowarzyszenie wskazuje na nierzetelność raportu o oddziaływaniu na środowisko, bowiem w jego ocenie, przedstawione w nim wyliczenia ilości emitowanych zanieczyszczeń są zaniżone. Dla potwierdzenia tak sformułowanego zarzutu, skarżący podmiot powołuje się na raport o oddziaływaniu na środowisko dla innego przedsięwzięcia drogowego, tj. dla modernizacji i rozbudowy Trasy Modlińskiej w Warszawie, w którym przedstawiono znacznie wyższe emisje zanieczyszczeń do powietrza i zasięgi ponadnormatywnego rozprzestrzeniania się tych zanieczyszczeń.

W kontekście powyższego, należy wyjaśnić, że stawiane przez skarżące Stowarzyszenie Ekologiczne Światowid zarzuty nie znajdują racjonalnego odniesienia do zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego. Kwestionowanie przez stronę wyników analizy rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń w powietrzu atmosferycznym, zamieszczonych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowej inwestycji, na podstawie wyników badań przeprowadzonych dla zupełnie innego przedsięwzięcia drogowego, nie stanowi wiarygodnego źródła informacji, ani dowodu w niniejszym postępowaniu. Bez znaczenia dla przedmiotowej sprawy jest to, czy analizowany odcinek drogi krajowej S-7 oraz wskazywana przez Stowarzyszenie Trasa Modlińska, są ciągami komunikacyjnymi „o podobnych gabarytach technicznych oraz o podobnym natężeniu ruchu”.

Cechą determinującą różnice pomiędzy wskazanymi powyżej ciągami komunikacyjnymi, jest ich lokalizacja oraz system kierowania ruchem pojazdów. Usytuowanie drogi w obrębie aglomeracji miejskiej, obejmującej swym zasięgiem zarówno źródła punktowe, liniowe, jak i powierzchniowe emisji zanieczyszczeń atmosferycznych, ma istotne przełożenie na sposób oddziaływania tych

inwestycji na stan powietrza atmosferycznego. Z tych właśnie względów za niewłaściwą należy uznać praktykę analogicznego porównywania przedsięwzięć pod względem ich ogólnych parametrów technicznych, bez analizy ich indywidualnych cech lokalizacyjnych oraz sposobu przemieszczania się pojazdów. Ponadto całkowita ilość emitowanych zanieczyszczeń motoryzacyjnych, a pośrednio również poziom stężeń tych związków w powietrzu atmosferycznym w obszarach aglomeracji miejskich jest ściśle związana z natężeniem ruchu, sprawnością techniczną pojazdów, jakością paliwa oraz jakością sieci dróg i ich nawierzchni. Istotne są również: liczba skrzyżowań i czas przebywania na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną oraz położenie i ilość miejsc do parkowania. Wymienione powyżej czynniki w sposób znaczący kształtują stan powietrza atmosferycznego w związku z realizacją inwestycji drogowych w miastach. Wobec powyższego nie istnieją racjonalne przesłanki do uznania słuszności zarzutu Stowarzyszenia, że wyniki analizy rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń atmosferycznych w obrębie planowanej budowy południowego wylotu z Warszawy drogi krajowej nr 7 w kierunku Grójca, realizowanej w obszarze otwartym poza teren miasta, zostały zaniżone.

Warto również zaznaczyć, że w rozdziale 12 raportu o oddziaływaniu na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia szeroko odniesiono się do użytych metod prognozowania, sposobu wykorzystania danych oraz zastosowanych w obliczeniach założeń i rozwiązań. Punktem wyjścia do przeprowadzenia analizy rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń w powietrzu atmosferycznym wskutek realizacji przedmiotowej inwestycji była analiza i prognoza ruchu pojazdów samochodowych (rozdział 12.1. raportu). Na tej podstawie autorzy raportu przystąpili do przeprowadzenia obliczeń rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń, jak również do obliczeń związanych z emisją hałasu. Metodyka obliczeń została dokładnie przedstawiona w 12.2.6 raportu, a otrzymane wyniki zostały zgromadzone w Załączniku nr 2 do raportu o oddziaływaniu na środowisko. Nie wnikając w szczegóły przedstawionych powyżej wyjaśnień, bowiem były one przedmiotem szczegółowej analizy w trakcie postępowania zmierzającego do uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia oraz wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, należy wskazać, iż sformułowany przez skarżących zarzut w najmniejszym stopniu nie odnosi się do informacji przedstawionych w raporcie, o których mowa powyżej.

W świetle przedstawionych wyjaśnień, należy stwierdzić, iż argumentacja odwołujących się, w brzmieniu, iż „*raport jest nierzetelny ponieważ naszym zdaniem przedstawione wyliczenia ilości emitowanych zanieczyszczeń są zaniżone*”, jest niezasadna, a wywodzenie fałszywości przedstawionych przez autorów przedmiotowego raportu obliczeń stanowi subiektywny pogląd skarżących i nie jest poparty żadnym materiałem naukowym, który podważałby merytoryczne informacje ujęte w raporcie i jednocześnie wykazywałby, iż realizacja planowanej inwestycji spowodowałaby pogorszenie stanu środowiska w aspekcie jakości powietrza atmosferycznego.

W kontekście zarzutu Stowarzyszenia dotyczącego nierzetelności raportu o oddziaływaniu na środowisko, i na tej podstawie wywodzenie naruszenia art. 52 ustawy *Prawo ochrony środowiska*, należy przywołać stanowisko Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie zawarte w wyroku z dnia 20 grudnia 2005 r., sygn. akt IV SA/Wa 1745/05, zgodnie z którym należy uznać, że „zakres raportu o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko, określony w art. 52 ustawy *Prawo ochrony środowiska*, nie musi być w przypadku każdej inwestycji mogącej oddziaływać na środowiska taki sam, niezależnie od jej charakteru i źródła zagrożenia”. Zatem wobec braku uprawdopodobnienia przez skarżących, iż ustalenia faktyczne poczynione w raporcie o oddziaływaniu na środowisko oraz wydana wskutek jego oceny decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach są wadliwe, brak jest podstaw do odmowy wiarygodności dokumentacji zgromadzonej w przedmiotowej sprawie.

Odnosząc się do zarzutu dotyczącego braku kompleksowego rozpatrzenia sprawy przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie i nieuwzględnienia słuszych interesów skarżących, należy wyjaśnić, że organ pierwszej instancji odniósł się złożonych przez strony w ramach udziału społeczeństwa uwag w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (str. 16-17 decyzji), bowiem rozpatrzył wówczas wnikliwie ich treść, jednak nie uznał argumentów w nich zawartych.

Ponadto skarżące Stowarzyszenie zarzuca autorom raportu o oddziaływaniu na środowisko oraz Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Warszawie brak odniesienia się do sytuacji ekologicznej miasta Warszawy oraz powiatu piaseczyńskiego w zakresie stanu jakości powietrza i zapisów obowiązujących programów ochrony powietrza.

Odpowiadając na powyższe, wyjaśniam, że planowana inwestycja, poza krótkim odcinkiem północnym zlokalizowanym na skraju granicy miasta, położona jest poza obrębem aglomeracji warszawskiej, stąd też nie istniała konieczność konfrontowania stanu powietrza atmosferycznego w całym mieście z planowaną budową południowego wylotu drogi krajowej nr 7 w kierunku Grójca. Za niesłuszne należy również uznać stwierdzenie skarżącego podmiotu dotyczące braku odniesienia się w przedmiotowej dokumentacji do aktualnego stanu powietrza atmosferycznego na rozpatrywanym obszarze, bowiem jak wskazano w raporcie „aktualny stan zanieczyszczenia powietrza, obejmujący rejon wzdłuż drogi, określono na podstawie informacji Mazowieckiego Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska”, a dokładniej w obrębie gmin Grójec i Tarczyn oraz gmin Lesznowola i Piaseczno.

Ponadto odrębnego wyjaśnienia wymaga kwestia programów ochrony powietrza, które w województwie mazowieckim zostały określone ze względu na stwierdzone przekroczenia poziomów dopuszczalnych pyłu zawieszonego PM10 oraz dwutlenku azotu, powiększonych o margines tolerancji. Dokument ten wyznacza podstawowe kierunki działań, jakie należy podjąć w danym regionie w celu przywrócenia poziomów dopuszczalnych pyłu zawieszonego PM10 i dwutlenku azotu na terenie aglomeracji warszawskiej (Rozporządzenie nr 67 Wojewody

Mazowieckiego z dnia 24 grudnia 2007 r. w sprawie określania programu ochrony powietrza dla strefy aglomeracja warszawska). Zatem należy uznać, że dokumenty tego typu są dokumentami strategicznymi, jednak nie wiążą w sposób bezpośredni organów orzekających w sprawach indywidualnych.

Z zawartych w przedmiotowej dokumentacji obliczeń rocznych stężeń zanieczyszczeń (Załącznik nr 2 raportu) wynika, że wzdłuż planowanej drogi nr 7 we wszystkich rozpatrywanych wariantach, nie będą występować przekroczenia dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń pyłu PM10, jak również nie będą miały miejsca przekroczenia dopuszczalnych stężeń innych substancji. Substancją, względem której w ramach przeprowadzonej prognozy dla roku 2030 stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń, jest dwutlenek azotu. Uwzględniając perspektywę 2030 r. autorzy raportu zdiagnozowali przekroczenia ww. substancji na całym odcinku planowanej inwestycji realizowanej wg wariantu I, a także na końcowych odcinkach pozostałych wariantów, co wynika z faktu, że każdy z wariantów alternatywnych (II, III, IV i IVa) w swoim końcowym przebiegu łączy się z śladem istniejącej drogi krajowej nr 7 w okolicach Grójca, tj. wariantu I.

W związku z powyższym, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie, wydając przedmiotową decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, miał na względzie zminimalizowanie oddziaływania emisji zanieczyszczeń powietrza na tereny przyległe do inwestycji. Konsekwencją powyższego było określenie w ww. decyzji konieczności zastosowania środków minimalizujących w postaci ekranów akustycznych (pkt. 3.1. decyzji) oraz zieleni izolacyjnej, skutecznie ograniczających propagację zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego (pkt 2.26. decyzji). Należy także podkreślić, że realizacja planowanej inwestycji, poprzez przejęcie znacznej części obecnego ruchu, przede wszystkim z istniejącej drogi krajowej nr 7, będzie miała korzystny wpływ, zarówno na tereny przyległe do nowej inwestycji, tj. według wariantu określonego w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, jak również na tereny sąsiadujące z aktualnie obsługiwanym odcinkiem przedsięwzięcia. Rozładowanie natężenia ruchu pojazdów pomiędzy dwa ciągi komunikacyjne spowoduje zmniejszenie ogólnej ilości emitowanych zanieczyszczeń atmosferycznych. Odstąpienie od realizacji inwestycji będzie się wiązało z narastającym wzrostem ruchu samochodowego, ostatecznie do granic możliwości przepustowych istniejącego układu drogowego, powodując w końcu jego paraliż. Dlatego też konieczne jest realizowanie nowych inwestycji drogowych, umożliwiających odciążenie istniejących dróg, a szczególnie takich, które już w chwili obecnej są przeciążone. Takim rozwiązaniem jest budowa południowego wylotu z Warszawy drogi krajowej nr 7 według nowego przebiegu, której podstawowym celem jest odciążenie istniejącego układu drogowego, obsługującego znaczną część potoku pojazdów z aglomeracji miejskiej.

W dalszej części odwołania Stowarzyszenie Ekologiczne Światowid stwierdza, że w raporcie o oddziaływaniu na środowisko „zawarte są informacje, na podstawie których, trudno określić prawidłowość wykazanego wpływu na środowisko poszczególnych wariantów, szczególnie wariantu I – modernizacja i rozbudowa istniejącej drogi nr 7 i wariantu II – budowa trasy ekspresowej nowym śladem”. Odwołujący się wyrażają pogląd, że w przedmiotowym postępowaniu wybrano wariant nie z uwagi na uwarunkowania środowiskowe, ale z powodów ekonomicznych, co nasuwa wątpliwości czy prawidłowo została przeprowadzona ocena oddziaływania na środowisko. Skarżący kwestionują przebieg inwestycji według wariantu II, tj. przez tereny rolnicze, bowiem ich zdaniem, budowa drogi będzie się wiązała z zanieczyszczeniem nowych powierzchni gruntu, a co za tym idzie zanieczyszczenie żywności i wód gruntowych.

Odnosząc się do powyższych zarzutów, należy wskazać, że zostały one sformułowane w sposób nazbyt ogólny, bowiem Stowarzyszenie nie wskazuje bezpośrednio z jakimi informacjami zawartymi w przedmiotowym raporcie o oddziaływaniu na środowisko się nie zgadza. Wybór lokalizacji przedsięwzięcia został oparty na podstawie analizy wielokryterialnej rozpatrywanych wariantów przedsięwzięcia, której sposób sporządzenia polegał na porównaniu stopnia wpływu danego wariantu na poszczególne komponenty środowiska, w tym na: powietrze atmosferyczne, klimat akustyczny, wody powierzchniowe i podziemne, środowisko gruntowo – wodne, powierzchnię ziemi i glebę, zasoby flory i fauny.

Analiza zróżnicowanych wariantów inwestycyjnych planowanej inwestycji stanowiła wypełnienie wymogu określonego w art. 52 ust. 5 ustawy *Prawo ochrony środowiska*. Wobec powyższego oprócz wariantu I planowanego przedsięwzięcia, polegającego na przebudowie istniejącej drogi krajowej nr 7, w analizie wielokryterialnej rozpatrywano również warianty alternatywne, których przebieg wiązał się z zajęciem nowych terenów. Odejście od wariantu I było podyktowane, w znacznym stopniu, koniecznością zajęcia terenów o rozbudowanej infrastrukturze technicznej. Rozbudowa istniejącego fragmentu przedmiotowej drogi, z technicznego punktu widzenia wiązałyby się z zajęciem dodatkowego terenu pod budowę inwestycji. Takie działanie wpłynęłoby negatywnie na rozwój obszarów sąsiadujących z przedsięwzięciem, szczególnie ze względu na konieczność wyburzenia co najmniej 100 obiektów stanowiących skupioną infrastrukturę mieszkaniową i usługowo - handlową. W ocenie Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska kwestie ekonomiczne związane z wyburzeniami nie są przedmiotem procedury oceny oddziaływania na środowisko, ale są rozpatrywane w kontekście oddziaływania na warunki życia i zdrowia ludzi. Stąd też poszukiwanie rozwiązań alternatywnych przebiegu planowanej drogi było ukierunkowane na wybór trasy, która w najbardziej możliwy sposób odsunie drogę krajową od terenów zamieszkałych, ograniczając tym samym możliwość negatywnego wpływu na środowisko. Pomijając kwestie wyburzeń, zwrócenia uwagi wymaga, że realizacja przedsięwzięcia w śladzie istniejącej drogi nr 7 skutkowałaby



dwukrotnie większą liczbą budynków, które będą znajdowały się w strefie ponadnormatywnego oddziaływania hałasu na klimat akustyczny analizowanego obszaru. Stąd też budowa inwestycji według nowego przebiegu spowoduje odciążenie obecnie użytkowanej trasy, a tym samym ograniczenie negatywnego wpływu na otoczenie.

Należy również wyjaśnić, że każdy z wariantów alternatywnych planowanego przedsięwzięcia musiał się wiązać z ustaleniem trasy według nowego przebiegu, jednak podkreślenia wymaga, że warianty te były projektowane w oparciu o sugestie i uwagi lokalnych społeczności, a także w sposób zapewniający najmniejszy wpływ na środowisko. Fakt, że przedmiotowa inwestycja będzie realizowana w znacznej mierze na obszarach rolniczych oczywiście nie jest bez znaczenia dla stanu środowiska, jednak w celu ograniczenia jej negatywnych skutków, w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nałożono na inwestora obowiązek podjęcia działań minimalizujących.

Mając na uwadze powyższe wyjaśnienia, jak również lakoniczny charakter stawianych zarzutów, należy uznać, że nie zasługują one na uwzględnienie.

Z kolei Stowarzyszenie Krajowa7.pl, reprezentowane przez Kancelarię Adwokacko – Radcowską S. C. Zbawicki & Badowski, w odwołaniu z dnia 27 maja 2011 r. zarzuca decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 22 kwietnia 2011 r., znak: WOOS-II.4200.11.2011.TS, o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia naruszenie art. 52 ust. 1 pkt 3 i pkt 5 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska*. Wyżej wymienione przepisy ustawy odnoszą się do zawartości merytorycznej raportu o oddziaływaniu na środowisko, m.in. do opisu analizowanych wariantów, w tym wariantu polegającego na niepodejmowaniu przedsięwzięcia oraz wariantu najkorzystniejszego dla środowiska, wraz z uzasadnieniem ich wyboru (art. 52 ust. 1 pkt 3 ww. ustawy) oraz uzasadnienie wybranego przez wnioskodawcę wariantu, ze wskazaniem jego oddziaływania na środowisko (art. 52 ust. 1 pkt 5 ww. ustawy).

Skarżące Stowarzyszenie Krajowa7.pl zarzuca Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Warszawie, że organ ten, prowadząc postępowanie zmierzające do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, dokonał wyboru wariantu II dla realizacji inwestycji w oparciu o wybiórczy argument dotyczący wyższego stopnia bezpieczeństwa ludzi w związku z mniejszą liczbą wyburzeń.

Ponadto według reprezentującej Stowarzyszenie Kancelarii, przedstawione przez organ pierwszej instancji uzasadnienie wyboru wariantu II „*nie łączy się z aspektem środowiskowym*”. Strona skarżąca wskazuje, że wariant I zdobył największą ilość punktów, jako wariant najkorzystniejszy dla środowiska, a o zasadności wyboru wariantu II przemawia tylko to, że przy jego realizacji trzeba wyburzyć mniejszą liczbę budynków. Strona podważa czynności podjęte przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, stwierdzając przy tym, że organ „*nie*

*postępuje się w swoich rozważaniach argumentami z zakresu oddziaływania na środowisko tylko używa wybiórczego argumentu, że w wariantcie II wyburzonych będzie mniej budynków”.*

Odnosząc się do powyższego, Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska wyjaśnia, że stawiany przez Stowarzyszenie Krajowa7.pl zarzut naruszenia art. 52 ust. 1 pkt 3 i 5 ustawy *Prawo ochrony środowiska*, mógłby zostać uwzględniony tylko wówczas gdyby decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia została wydana o niekompletny w ww. zakresie materiał dowodowy w postaci raportu o oddziaływaniu na środowisko. Mając na względzie fakt, że opis analizowanych wariantów, w tym wariantu polegającego na niepodejmowaniu przedsięwzięcia (tzw. wariant 0 w raporcie) oraz wariantów inwestycyjnych (tzw. wariant I, II, III, IV i IVa w raporcie) został szczegółowo przedstawiony w rozdziale 6 raportu oraz na załącznikach graficznych w postaci ortofotomap, z kolei uzasadnienie wybranego przez wnioskodawcę wariantu zostało przedstawione w rozdziale 9 raportu, należy uznać, iż przedmiotowa dokumentacja spełnia wymagania określone w ww. przepisie.

Inną kwestię stanowi okoliczność odmiennego stanowiska skarżących na temat wybranego do realizacji przedsięwzięcia wariantu. Odnosząc się szczegółowo do treści rozpatrywanego odwołania należy wyjaśnić, że argumentacja strony, że jedynym kryterium wyboru wariantu inwestycji była liczba wyburzeń, również nie zasługuje na uwzględnienie. Wskazuje na to m.in. rozdział 7 przedmiotowej dokumentacji, w którym szczegółowo odniesiono się do analizy wpływu przedsięwzięcia na poszczególne komponenty środowiska, takie jak: powietrze atmosferyczne, wody powierzchniowe, wody podziemne, środowisko gruntowo – wodne, powierzchnię ziemi, glebę, krajobraz, florę, faunę, obszary chronione, obiekty kulturowe oraz na ludzi, zarówno w fazie jego realizacji, jak i eksploatacji. Zbiorcze zestawienie przeprowadzonych analiz znajduje swoje odzwierciedlenie w rozdziale 9 raportu o oddziaływaniu na środowisko, w szczególności w tabelach nr 26 i 27. Faktem jest, że w tabeli nr 26 pn. *Wpływ planowanej inwestycji na poszczególne komponenty środowiska (ludzi, zwierzęta, rośliny/gleby, wody powierzchniowe, wody podziemne, krajobraz, zabytki, obszary chronione/cenne przyrodniczo)*, na którą powołują się skarżący, największą liczbę punktów w ilości 27 przyznano wariantowi I, a w następnej kolejności był wariant II uzyskując łączną sumę 26 punktów. Strona na tej podstawie wywodzi, że wariant I jest najkorzystniejszy dla środowiska, co nie koresponduje z wyborem wariantu II dla realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia. Zwrócenia uwagi w tym miejscu wymagają dwie kwestie, mianowicie, że w tabeli nr 26 dokonano oceny rozpatrywanych wariantów uznając współmierność wszystkich analizowanych komponentów środowiska, tzn. komponenty środowiska nie zostały poddane walidacji, a po drugie oceny wariantów I i II różnią się między sobą tylko 1 punktem.

Uszczegółowiona analiza wariantowa została przedstawiona w tabeli nr 27 pn. *Wpływ planowanej inwestycji na poszczególne komponenty środowiska z uwzględnieniem wagi kryterium*. Identyfikacja

jak w omówionej wcześniej analizie kryterium oceny stanowiły komponenty środowiska, takie jak: ludzie, zwierzęta, rośliny/gleby, wody powierzchniowe, wody podziemne, krajobraz, zabytki, obszary chronione/cenne przyrodniczo, jednak każdemu z nich przypisano odpowiednią wagę. Uznając, iż maksymalna suma wszystkich komponentów winna sumować się do 100 (jako 100 % całości środowiska), każdemu z nich przyznano określoną wartość uzależnioną od stopnia wpływu drogi na dany komponent. Ze względu na funkcje jakie ma pełnić droga ekspresowa oraz brak w otoczeniu obszarów Natura 2000 jako główne kryterium przyjęto oddziaływanie na ludzi. W ocenie Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nie ulega wątpliwości, iż budowa dróg krajowych i autostrad generuje najsilniejsze oddziaływania na ludzi, wobec czego kryterium to uzyskało wartość wagi 25. W dalszej kolejności uznano, że wpływ na komponenty przyrody ożywionej, takiej jak: zwierzęta, rośliny i gleby winny uzyskać wartość wagi równą 15, natomiast wodom powierzchniowym i podziemnym, obszarom chronionym i cennym przyrodniczo przyznano wartość wagi równą 10. Wartościując wpływ przedmiotowej inwestycji na poszczególne elementy środowiska założono, że najmniejszy stopień oddziaływania będzie w stosunku do krajobrazu, w związku z czym kryterium to uzyskało wartość wagi równą 5. Przeliczając dane wyjściowe zawarte w tabeli nr 26 według skali przedstawionej powyżej uzyskano wyniki, na podstawie których wariant II uzyskał największą liczbę punktów, tj. 55. Z kolei postulowany przez skarżących wariant I zdobył najmniejszą liczbę punktów (28,1) spośród wszystkich rozważanych wariantów.

Wobec przedstawionych powyżej wyjaśnień należy stwierdzić, iż dominującym kryterium wyboru wariantu dla realizacji inwestycji był stopień oddziaływania na ludzi oraz elementy przyrody ożywionej, a nie jak wskazuje skarżący podmiot, liczba wyburzeń. Liczba wyburzeń, o której wielokrotnie była mowa w raporcie o oddziaływaniu na środowisko oraz w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w rozpatrywanej sprawie została odniesiona wyłącznie do analizy i oceny wpływu na zdrowie i warunki życia ludzi. Ponownego przytoczenia wymaga, iż ekonomiczne kwestie realizacji przedsięwzięcia nie są, a nawet nie mogą stanowić kryterium wyboru danego rozwiązania inwestycyjnego w ramach postępowania administracyjnego zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Konkluzja powyższych wyjaśnień jest taka, że stawiane przez podmiot reprezentujący Stowarzyszenie Krajowa7.pl zarzuty są bezzasadne i nie zasługują na uwzględnienie.

Okoliczność, iż plan zbudowania *południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Grójca według wariantu II* jest sprzeczny z interesem pewnej grupy obywateli, działających jako podmioty na prawach strony, w opinii Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nie stanowi wystarczającej podstawy do uchylenia decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji planowanej inwestycji. Organ administracji publicznej, prowadzący postępowanie zmierzające do wydania decyzji o

środowiskowych uwarunkowaniach dla realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, jak również organ drugiej instancji, prowadzący postępowanie odwoławcze, mają w analizowanej sprawie na uwadze przede wszystkim słuszny interes całego społeczeństwa pod kątem maksymalnego ograniczenia negatywnych skutków realizacji przedsięwzięcia na środowisko.

Reasumując, uwzględnienie żądań skarżących nie jest możliwe z tej racji, iż nie przemawiają za tym względy celowości (tj. korzyści dla środowiska) oraz racjonalności (tj. technicznych i ekonomicznych aspektów realizacji przedsięwzięcia).

Mając na uwadze, że kompetencje orzecznicze organu odwoławczego nie sprowadzają się tylko do kontroli zasadności zarzutów podniesionych w stosunku do decyzji organu pierwszej instancji, lecz do całościowej analizy akt sprawy oraz kontroli merytorycznej rozstrzygnięcia organu pierwszej instancji, organ rozstrzygający w drugiej instancji stwierdził, że nie zaistniały podstawy do całkowitej zmiany wydanego rozstrzygnięcia.

W związku z powyższym orzeczono jak w sentencji.

Decyzja niniejsza jest ostateczna.

Na decyzję można wnieść skargę do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie, za pośrednictwem Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, w terminie 30 dni od dnia otrzymania.



Z upoważnienia  
Dyrektora Ochrony Środowiska  
Generalnego Dyrektora  
Ochrony Środowiska  
Piotr Otawski

**Otrzymują:**

- Krystyna Kowalska, Stowarzyszenie Ekologiczne Światowid, ul. Olszowa 8 lok. 104, 03-703 Warszawa;
- Marcin Badowski, Kancelaria Adwokacko – Radcowska S.C. Zbawicki & Badowski, ul. Nowogrodzka 51/1, 00-695 Warszawa;
- Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Warszawie, ul. H. Sienkiewicza 3, 00-015 Warszawa;
- Pozostałe strony - zgodnie z wykazem, powiadomienie zgodnie z art. 49 *Kodeksu postępowania administracyjnego*
- a/a

**Do wiadomości:**

- Stanisław Dmuchowski, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie, ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa.

