



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W WARSZAWIE**

WOOS-I.410.296.2016.ARM

Warszawa, dnia 10 czerwca 2016 r.

Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska
w Warszawie
W Y S Ł A N O
2016 -06- 10
Nr z rej. 10386 podpis

Sz. P.
Adam Struzik
Marszałek
Województwa Mazowieckiego
ul. Jagiellońska 26
03-719 Warszawa

Na podstawie art. 54 ust. 1 w związku z art. 57 ust. 1 pkt 2 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. z 2016 r., poz. 353) w odpowiedzi na pismo z dnia 06.05.2016 r., znak: NU-D-II.0101.1.2016.AK w sprawie zaopiniowania projektu Planu Wykonawczego do Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 roku w obszarze Przestrzeń i Transport wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, po zapoznaniu się z przedłożoną dokumentacją, przedstawiam poniżej swoją opinię.

Z analizy przedłożonej dokumentacji wynika, że w rozwoju województwa, w tym w rozwoju sieci komunikacyjnej, podstawowe znaczenie ma kształtowanie ładu przestrzennego. Do najważniejszych zidentyfikowanych problemów w tym względzie należą: chaotyczna zabudowa, zwłaszcza na terenach podmiejskich, niekontrolowana suburbanizacja, niskie poszanowanie dziedzictwa przyrodniczego i kulturowego, zajmowanie powierzchni cennych przyrodniczo, wkraczanie zabudowy na tereny pozbawione dostępu do transportu zbiorowego, zawłaszczenie przestrzeni publicznych, słabość wyposażenia terenów mieszkaniowych w infrastrukturę osiedlową, w tym m.in. drogi osiedlowe.

Na sieć transportową województwa mazowieckiego składają się: linie kolejowe, drogi (w tym infrastruktura piesza i rowerowa), lotniska, szlaki wodne oraz pozostałe (w tym: infrastruktura punktowa - węzły/punkty przesiadkowe, systemy typu *Parkuj i Jedź* oraz *Parkuj rower i Jedź*). Dokument zawiera m.in. obszerną diagnozę stanu dróg i linii kolejowych różnych kategorii w województwie, wskazuje potrzebę uruchomienia nowych połączeń, modernizacji i rozbudowy istniejących szlaków komunikacyjnych i dalszej wymiany przestarzałego taboru.

Wyznaczone w planie cele i działania dotyczą przede wszystkim rozwoju transportu kolejowego, drogowego (w tym dróg rowerowych), pozostałego (węzły/punkty przesiadkowe, systemy typu *Parkuj i Jedź* oraz *Parkuj rower i Jedź*), jak również sieci miejskich. Z tego powodu projekt planu nie uwzględnia głębszej analizy transportu lotniczego oraz żeglugi śródlądowej.

Ocena wpływu na różne komponenty środowiska została przeprowadzona w odniesieniu do poszczególnych typów inwestycji z uwzględnieniem ich zakresu i ingerencji w środowisko przyrodnicze. Analiza dotyczy zarówno etapu budowy, jak i fazy eksploatacji inwestycji, uwzględnia rodzaj inwestycji oraz wielkość wpływu – również w kontekście aktualnych presji wynikających z istniejącego zagospodarowania terenu i stanu technicznego szlaków komunikacyjnych.

Wskazuje się, że ze względu na strategiczny charakter dokumentu dokonano w prognozie jedynie syntezy wniosków wynikających ze sporządzanych raportów o oddziaływaniu przedsięwzięć na środowisko i ogólnej oceny komponentów pod względem ich wrażliwości na wpływ planowanych inwestycji, a następnie zidentyfikowano potrzeby w zakresie niezbędnych rozwiązań służących

ochronie środowiska. Wskazano również, że oddziaływanie każdej inwestycji transportowej powinno być rozpatrywane w odrębnej procedurze oceny oddziaływania na środowisko. Za kluczowe uznano pierwsze etapy procesu inwestycyjnego, gdzie dochodzi do wyboru lokalizacji inwestycji (dotyczy nowych przebiegów tras) stanowiących najtrudniejszy element procesu inwestycyjnego, gdyż wynika on zarówno z uwarunkowań społecznych (m.in. oczekiwań ludzi, protestów), przyrodniczych (lokalizacji inwestycji na obszarach chronionych lub w ich sąsiedztwie), ekonomicznych (kosztów realizacji poszczególnych wariantów).

W planach przyszłych inwestycji transportowych dla Mazowsza znalazły się także inwestycje, które ingerują bezpośrednio w cenne przyrodniczo obiekty. W prognozie stwierdza się, że najbardziej narażonymi na negatywne oddziaływania ze względu na kolizje będą rezerwy przyrody Ławice Kiełpińskie, Jezioro Kiełpińskie oraz Wyspy Świderskie, gdyż przez ich granice planuje się budowę przepraw mostowych. Poza tym prognozuje się negatywny wpływ prac związanych z budową obwodnicy Płocka na rezerwat Jastrząbek i budową drogi ekspresowej S-17 po śladzie istniejącej drogi krajowej nr 17 na walory przyrodniczo-krajobrazowe rezerwatu Świder (w granicach tego rezerwatu prowadzone będą również prace na liniach kolejowych nr 13 i nr 7). Nie wykluczono także negatywnego wpływu, głównie na etapie budowy, na stan rezerwatu Łachy Brzeskie w związku z planowaną modernizacją linii kolejowej nr 12.

Potencjalne negatywne oddziaływanie na środowisko (w tym obszary chronione, krajobraz, powierzchnię ziemi, faunę i florę oraz wody) w największym stopniu będzie dotyczyło terenów związanych z budową nowych dróg - autostrady A2 na odcinku Warszawa-Siedlce oraz dróg ekspresowych (np. planowany odcinek drogi S-8 od Wyszkowa w kierunku granicy z województwem podlaskim). W przypadku transportu kolejowego (w porównaniu z transportem drogowym) zauważać można większy nacisk położony na przebudowę istniejących połączeń kolejowych kosztem budowy nowych tras. Największe zmiany w środowisku związane będą z budową linii Modlin-Płock i Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa/Modlin-stacja Modlin.

Prognoza analizuje szczegółowo kolizje inwestycji z obszarami chronionymi m.in. długość kolizji i odległość od obszarów Natura 2000 oraz zapisy ustanowionych planów zadań ochronnych pod kątem zidentyfikowanych zagrożeń związanych z rozwojem komunikacji, a w przypadku ich braków z zagrożeniami zawartymi w SDF-ach obszarów. Wśród zagrożeń ze strony komunikacji wymienia się: fragmentację i ograniczenie powierzchni siedlisk lęgowych i żerowisk lub ich niszczenie, przecinanie szlaków migracji/przelotów (skutkujące m.in. śmiercią lub urazem zagrożonych zwierząt w wyniku kolizji), prawdopodobieństwo zanieczyszczenia obszaru substancjami chemicznymi.

Prognoza w znaczący sposób akcentuje niebezpieczeństwo oddziaływania barierowego poszczególnych inwestycji (w szczególności autostrady i dróg ekspresowych, które są wygradzane). Dostrzega się potrzebę ograniczania go poprzez wykorzystanie odpowiednich środków, pozwalających na chociażby częściowe zachowanie łączności ekologicznej w obszarze przecinanych korytarzy i siedlisk. Wskazuje się na konieczność wprowadzania działań minimalizujących, polegających na budowie odpowiednich przejść dla zwierząt oraz działań mających na celu tworzenie alternatywnych tras wędrówek zwierząt, odtwarzanie siedlisk, czy zwiększanie lesistości.

Poza tym w dokumentacji umieszczono niewypełnioną tabelę 1 prezentującą *Wybrane charakterystyki imisyjne województwa mazowieckiego* (str. 7 Prognozy) i nieprawidłową nazwę granicznego obszaru Natura 2000 zlokalizowanego pomiędzy woj. świętokrzyskim a mazowieckim - Lasy Skarżyskie PLH260011.

Jak wynika z prognozy: „Funkcjonujące drogi i koleje w antropogenicznie przekształconych obszarach, stały się integralnym elementem krajobrazu, determinującym w pewnym stopniu strukturę użytkowania terenów, przez które przebiegają oraz rozwój pasm osadniczych. Infrastruktura komunikacyjna jest impulsem dla rozwoju nowej zabudowy, a więc ma potencjalnie duży wpływ na krajobraz każdego regionu.” Ponadto w prognozie stwierdzono, że: „Infrastruktura komunikacyjna ma decydujące znaczenie w procesie zagospodarowania przestrzeni, organizuje ją i decyduje o kierunkach rozwoju danego obszaru, jego dostępności komunikacyjnej oraz o ładzie przestrzennym.

Rozwój infrastruktury drogowej i kolejowej wpływa ponadto na koncentrację funkcji jednostek osadniczych zlokalizowanych przy głównych szlakach komunikacyjnych. Siłę oddziaływania infrastruktury komunikacyjnej na fizjonomię krajobrazu i jego strukturę można charakteryzować w terenie na podstawie głównych cech fizjonomicznych (rzeźby, pokrycia powierzchni, sposobu użytkowania, zabudowy itp.) oraz stopnia degradacji krajobrazu.”

Realizacja ustaleń *Planu wykonawczego* prowadzi m.in. do zwiększenia roli transportu zbiorowego ograniczającego per saldo emisję do atmosfery. Dzięki temu usprawniony będzie ruch samochodowy (mniej tzw. korków), a transport szynowy stanie się znaczącym w przewozie osób i towarów. Tym bardziej jeśli odniesiemy to do aktualnych oddziaływań komunikacji to planowane w *Planie wykonawczym* inwestycje nie powinny wpływać znacząco na klimat, poza korzystnym wpływem na mikroklimat stolicy i warunki życia ludzi.

REGIONALNY DYREKTOR
Ochrony Środowiska w Warszawie

Arkadiusz Siembida

Otrzymują:

- 1) adresat
- 2) aa.