

## **Analiza możliwych konfliktów społecznych oraz ocena analizy szlaków migracji drobnej fauny w ramach przedsięwzięcia: „Budowa linii tramwajowej na Tarchomin wraz z układem drogowym ulic: Światowida i Projektowanej”**



---

### **Wykonawca:**

Łukasz Oleszczuk  
ul. Helenowska 24 m 24  
05-800 Pruszków  
email: oleszczuk@jkocinsulting.pl  
tel. +48 886 198 500

### **Zamawiający:**

  
Spółka z o.o.  
**Biuro Projektów "Metroprojekt" Sp. z o.o.**  
ul. Solińska 19 b  
02-142 Warszawa

---

Wersja z dn. 15.12.2011 r.

Etap: przekazanie dzieła do Zamawiającego

Plik: TRC-3.11\_Analiza do ROŚ Ia - trasa tramwajowa na Tarchomin.doc

Egz. nr

---

## **I. Opis przedmiotu zamówienia**

Przedmiotem zamówienia jest sporządzenie na potrzeby raportu o oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia: „Budowa linii tramwajowej na Tarchomin wraz z układem drogowym ulic: Światowida i Projektowanej” analizy możliwych konfliktów społecznych. Dokument również zawiera ocenę analizy szlaków migracji drobnej fauny wykonaną na potrzeby ww. raportu

### **1. Podstawa zamówienia**

Podstawą zamówienia jest umowa o dzieło nr xxx zawarta w Warszawie w dn. xx.12.2011 r. pomiędzy Biurem Projektów „Metroprojekt” Spółka z o.o. a Łukaszem Oleszczukiem,

### **2. Zakres zamówienia**

Celem analizy jest:

- analiza dotychczas występujących konfliktów społecznych wraz ze wskazaniem przyczyn;
- identyfikacja i analiza możliwych konfliktów społecznych, które mogą wystąpić przy ponownym rozpatrzeniu sprawy przez organ I instancji;
- zalecenia i rekomendacje.

Ponadto w ramach analizy wskazano braki dotyczące opracowania wariantów pod względem komunikacyjnym i przestrzennym oraz wykonano ocenę analizy szlaków migracji drobnej fauny.

## **II. Wykaz analizowanych materiałów i dokumentów**

### **1. Materiały studialne**

- Raport o oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia: „Budowa linii tramwajowej w Warszawie w dzielnicy Białołęka do Tarchomina na odcinku od Trasy Mostu Północnego (TMP) do pętli tramwajowej Winnica wraz z rozbudową ul. Światowida (dobudowa drugiej jezdni na odcinku ul. Projektowana - ul. Dzierżońska oraz budowa dwóch jezdni na odcinku ul. Dzierżońska - ul. Modlińska)”;
- *Studium wykonalności dla projektu pt. "Obsługa osiedla Tarchomin komunikacją tramwajową"* (FaberMaunsell dla TW Sp. z o.o.);
- *Studium przebiegu ul. Światowida na odc. od ul. Mehoffera do ul. Modlińskiej z linią tramwajową oraz pętlą tramwajową i pętlą autobusową i parkingiem typu „Parkuj i Jedź” na 250 samochodów i 50 rowerów* (BPRW dla Urzędu m.st. Warszawy);
- dokumenty planistyczne: studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, obowiązujące plany miejscowe oraz archiwalne dokumenty planistyczne;

### **2. Akty prawne**

#### **2.1. Akty prawa powszechnie obowiązującego**

- *Konwencja o Dostępie do Informacji, Udziale Społeczeństwa w Podejmowaniu Decyzji oraz Dostępie do Sprawiedliwości w Sprawach Dotyczących Środowiska* tzw. *Konwencja z Aarhus* (Dz.U. 2003 nr 78 poz. 706);
- *Ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz.U. 2000 nr 98 poz. 1071 ze zm.);

- *Ustawa z dnia 5 września 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (Dz.U. 2008 nr 199 poz. 1227 ze zm.);
- *Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska* (Dz.U. 2001 nr 62 poz. 627 ze zm.);
- *Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym* (Dz.U. 2003 nr 80 poz. 717 ze zm.);
- *Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych* (Dz.U. 1985 nr 14 poz. 60 ze zm.);
- *Ustawa z dnia 15 marca 2002 r. o ustroju miasta stołecznego Warszawy* (Dz.U. 2002 nr 41 poz. 361 ze zm.);
- *Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych* (Dz.U. 2003 nr 80 poz. 721 ze zm.);
- *Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie* (Dz.U. 1999 nr 43 poz. 430).

#### **2.2. Akty stosowania prawa**

- Decyzja Prezydenta m.st. Warszawy o środowiskowych uwarunkowaniach z dn. 08.07.2010 r., nr 580/OŚ/2010, sygn. OŚ-IV-EMA-76242-16-145-09;
- Decyzja SKO<sup>1</sup> w Warszawie ws. odwołania do decyzji Prezydenta m.st. Warszawy nr 580/OŚ/2010 z dn. 15.07.2011 r., sygn. KOC/4333/OŚ/11;
- wyrok NSA<sup>2</sup> z 18.11.2010 r., sygn. akt II OSK 602/09.

#### **2.3. Literatura dodatkowa**

- M. Pchałek, M. Behnke, *Postępowanie w sprawie ocen oddziaływania na środowisko w prawie polskim i UE*, Wyd. C.H. Beck, Warszawa 2009;
- *Podręcznik dobrych praktyk wykonywania opracowań środowiskowych dla dróg krajowych*, EKKOM dla GDDKiA, Kraków 2008;
- *Podręcznik dla Inwestorów przedsięwzięć infrastrukturalnych*, MRR;
- *Inwestycje infrastrukturalne – komunikacja społeczna i rozwiązywanie konfliktów*, MRR; Warszawa 2008.
- P. Kwaśniak, *Plan miejscowy w systemie zagospodarowania przestrzennego*, Wyd. LexisNexis, Warszawa 2010

## **III. Tło analizy**

### **1. Przedsięwzięcie**

Zasadniczym celem przedsięwzięcia jest budowa dwutorowej trasy tramwajowej wzdłuż ulicy Światowida na odcinku od Trasy Mostu Północnego do pętli tramwajowej w rejonie dzielnicy (osiedla) Winnica w

<sup>1</sup> Samorządowe Kolegium Odwoławcze

<sup>2</sup> Naczelny Sąd Administracyjny

Warszawie. W zależności od wariantu z inwestycją związane są prace w zakresie rozbudowy układu drogowego:

- wariant inwestora: rozbudowa ul. Światowida na odcinku od ul. Projektowanej do Pl. Światowida do przekroju poprzecznego 2x3 w klasie technicznej Z i budowa nowej ulicy od Pl. Światowida do ul. Modlińskiej o przekroju poprzecznym 2x3 w klasie technicznej Z;
- wariant społeczny: budowa nowej ulicy na odcinku od Pl. Światowida do ul. Sprawnej i rozbudowa ul. Sprawnej do skrzyżowania z ul. Modlińską;
- wariant środowiskowy: podstawowa przebudowa skrzyżowań w ciągu istniejącego odcinka ul. Światowida w związku z budową torowiska tramwajowego i budowa ciągów pieszych w rejonie pętli Winnica – powiązanie z ul. Modlińską.

## 2. Położenie

Omawiane przedsięwzięcie jest lokalizowane w całość w m.st. Warszawa w dzielnicy Białoleka. W zasadniczej części prowadzi ono przez osiedle budynków wielorodzinnych (odc. Trasa Mostu Północnego – pętla autobusowa Nowodrowy) realizowane od początku lat 80. XX w. Między pętlą autobusową a Pl. Światowida zabudowa ulega rozrzedzeniu i przejściu w budownictwo jednorodzinne o zróżnicowanym charakterze: od budynków mieszkalnych rezydencjonalnych po zabudowę wiejską – pozostałość po wsiach Nowodrowy i Winnica. Na południe od rezerwy pod ul. Światowida rozwija się budownictwo wielorodzinne, które jednak swymi gabarytami zdecydowanie odbiega od bloków powstałych w okresie PRL. Są to budynki kilkukondygnacyjne, realizowane w ramach pojedynczych przedsięwzięć firm deweloperskich.

Przebieg planowanego przedsięwzięcia przedstawiono na rysunku nr 2.

## 3. Uwarunkowania planistyczne

Zgodnie ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy<sup>3</sup> ul. Światowida jest klasyfikowana jako droga zbiorcza (Z). Teren przyległy jest przeznaczony pod zabudowę mieszkaniową z przewagą budownictwa wielorodzinnego. Jako obszary planowanego rozwoju tego typu zabudowy wskazano rejon ograniczony ulicami: Topolową, Leśnej i Światowida wraz jej dalszym przebiegiem od Pl. Światowida do ul. Modlińskiej. Teren położony wzdłuż ul. Dzieżgońskiej, między ul. Odkrytą a ul. Światowida w Studium oznaczono jako teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej na gruntach leśnych. Obszary położone na północ od planowanej ul. Światowida (odc. Pl. Światowida – ul. Modlińska) omawiany dokument oznaczył jako teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. Fragment SUIKZP m.st. Warszawy dla rejonu planowanego przedsięwzięcia prezentuje rysunek nr 1.

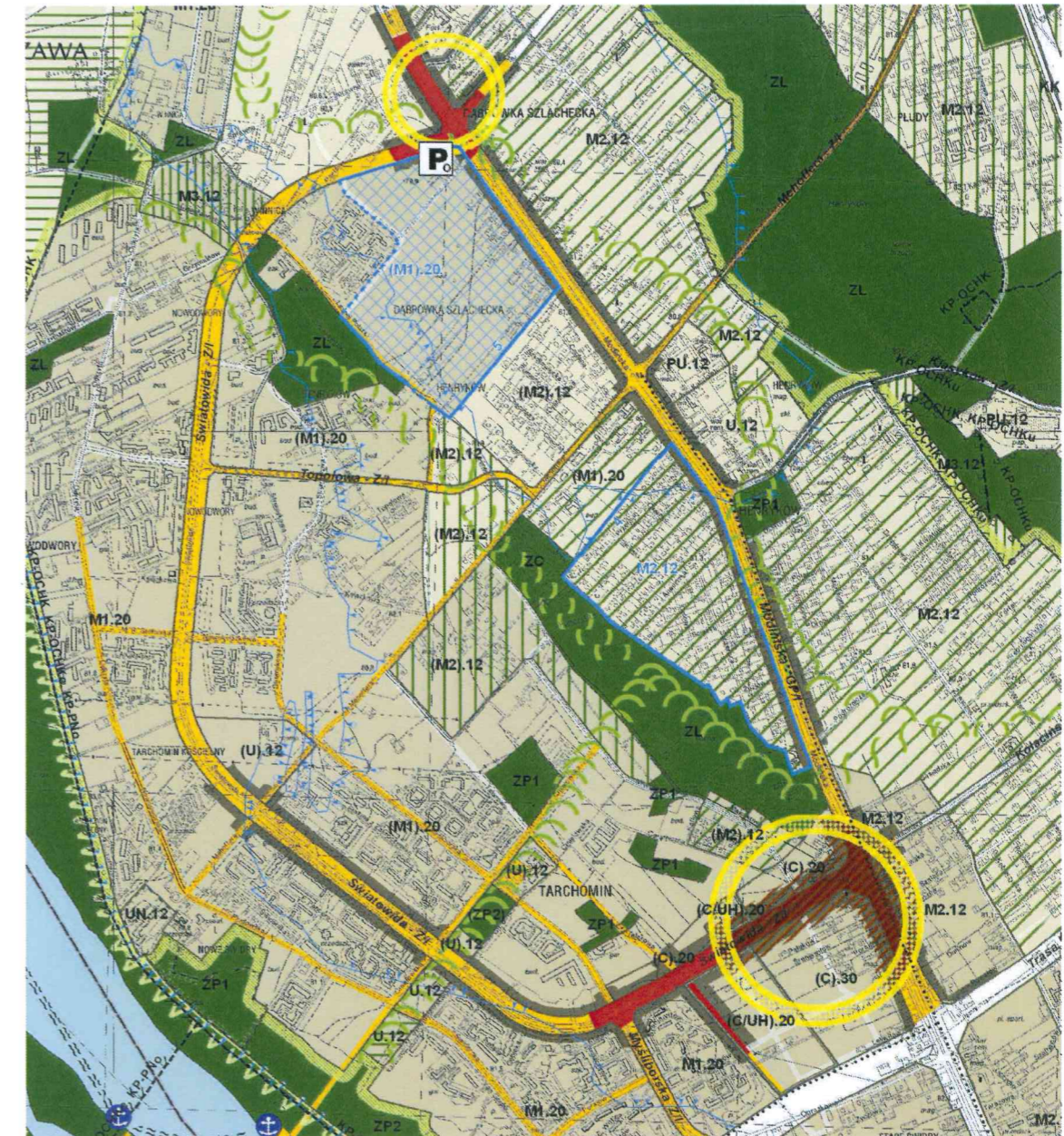
Studium<sup>4</sup> zgodnie z obecnie obowiązującym prawem stanowi akt prawa wewnętrznego, którego jednak oddziaływanie przekłada się na zapisy miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego<sup>5</sup>, inaczej mówiąc rada gminy nie może uchwalić m.p.z.p. stojącego w sprzeczności z postanowieniami studium. W

<sup>3</sup> uchwalone przez Radę m.st. Warszawy, Uchwałą nr LXXXII/2746/2006 z dnia 10 października 2006 r., zmienione Uchwałą nr L/1521/2009 z dnia 26 lutego 2009 r., uzupełnioną Uchwałą nr LIV/1631/2009 z dnia 28 kwietnia 2009 r., ponownie zmienione Uchwałą nr XCII/2689/2010 z dnia 7 października 2010 r.

<sup>4</sup> zwane dalej również SUIKZP

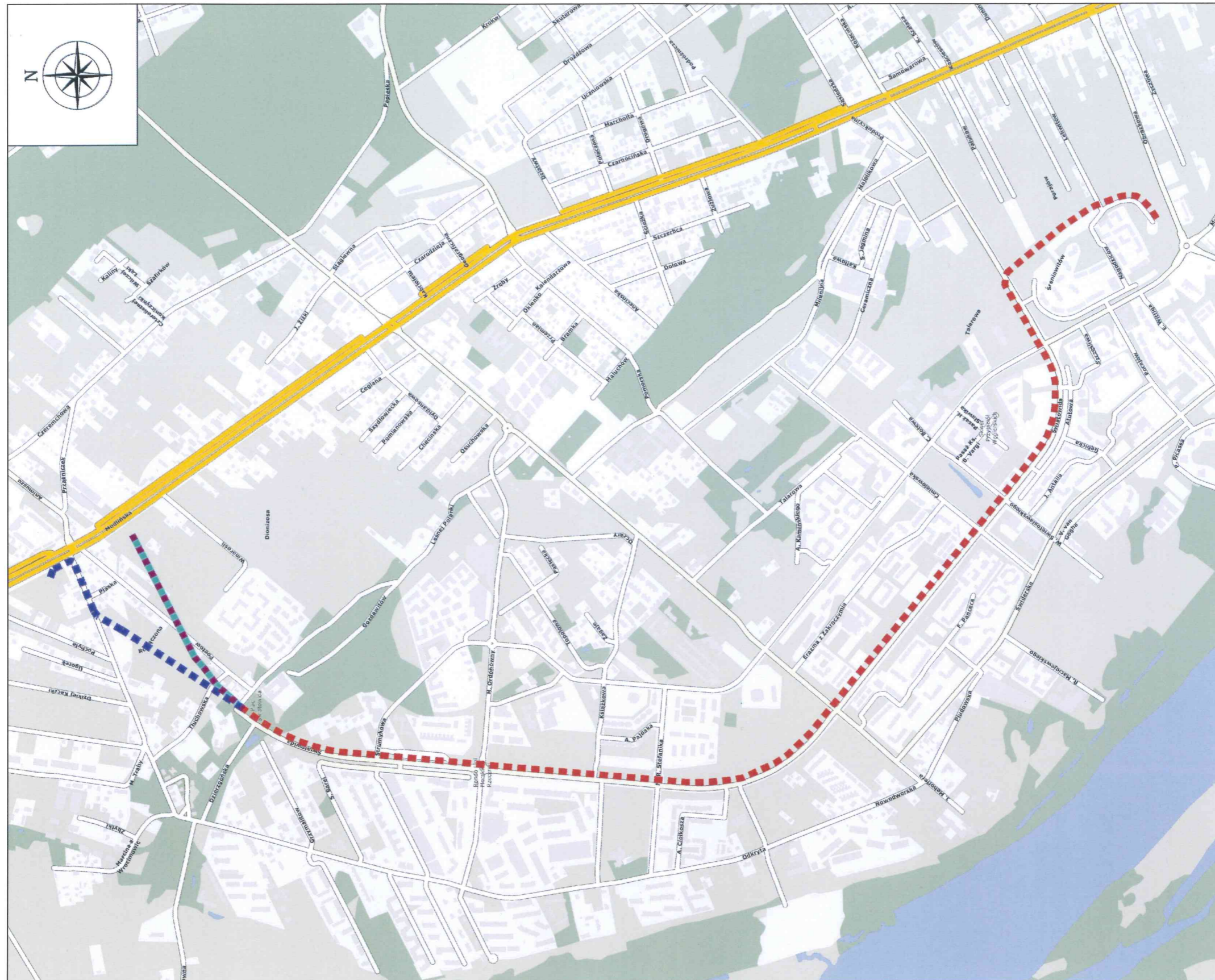
<sup>5</sup> zwany dalej również planem miejscowym lub m.p.z.p.

związku z tą pozycją SUIKZP wśród dokumentów planistycznych w doktrynie ustalili się poglądy, iż nie jest możliwe uchwalanie planów miejscowych bez wcześniejszego przyjęcia przez organ stanowiący uchwały zatwierdzającej studium<sup>6</sup>.



Rys. 1. Rejon planowanego przedsięwzięcia przedstawiony w SUIKZP m.st. Warszawy – rys. 14. Struktura funkcjonalno – przestrzenna (źródło: Urząd m.st. Warszawy)

<sup>6</sup> P. Kwaśniak, *Plan miejscowy w systemie zagospodarowania przestrzennego*, Wyd. LexisNexis, Warszawa 2010



Rys. 2. Lokalizacja analizowanego przedsięwzięcia wraz z przebiegiem wariantów (źródło: opracowanie własne, materiały Urzędu m.st. Warszawy)

**BUDOWA LINII TRAMWAJOWEJ TARCHOMIN**  
**RAPORT O ODDZIAŁYWANIU PRZEDSIĘWZIĘCIA NA ŚRODOWISKO**  
**RAPORT ZWERYFIKOWANY TOM III**  
29205/II

Przed uchwaleniem SUIKZP m.st. Warszawy na terenie przeznaczonym pod analizowaną inwestycję funkcjonowały trzy dokumenty planistyczne o charakterze generlanym:

- *Miejscowy ogólny plan zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy*<sup>7</sup> zatwierdzony uchwałą Rady m.st. Warszawy nr XXV/199/92 z dn. 28.09.1992 r.;
- *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy*, zatwierdzone uchwałą Rady m.st. Warszawy nr LXXI/615/98 z dn. 08.06.1998 r.;
- *Plan zagospodarowania m.st. Warszawy z określeniem ustaleń wiążących gminy warszawskie przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego*<sup>8</sup>, zatwierdzony uchwałą Rady m.st. Warszawy nr XXXVIII/492/2001 z dn. 09.06.2001 r.

Pierwszy z nich, tzw. *m.o.p.z.p.* przewidywał budowę pod ul. Światowida II linii metra. W następnych dokumentach zrezygnowano z budowy kolei podziemnej na rzecz trasy tramwajowej. Studium z 1998 r. wskazywało, iż trasa ta ma mieć parametry szybkiego tramwaju. Postulat ten został zbadany w 1999 r. w opracowaniu pt.: *Analizy funkcjonalno-ruchowe wariantów systemu transportowego Warszawy ze szczególnym uwzględnieniem komunikacji szynowej (IDiM PW)*, zaś badania potwierdziły zasadność tej inwestycji. Wynikiem m.in. wspomnianego opracowania było uchwalenie *Planu zagospodarowania m.st. Warszawy z określeniem ustaleń wiążących gminy warszawskie przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego*.

Z punktu widzenia analizowanych zagadnień zapisy *Planu zagospodarowania m.st. Warszawy z określeniem ustaleń wiążących gminy warszawskie przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego* mają istotną rolę. Otóż zgodnie z treścią Załącznika nr 2 do uchwały Rady m.st. Warszawy przyjmującej ten dokument, ul. Światowida miała mieć przebieg: „od rejonu ul. Książkowej do rejonu skrzyżowania ulic Modlińskiej i Sprawnej”. Na ten zapis będą powoływać się strony w postępowaniu administracyjnym. *De facto* przebieg korytarza pod ul. Światowida nie uległ zmianie. Co więcej, omawiany dokument w części rysunkowej zakładał lokalizację końca trasy tramwajowej w rejonie planowanej w *m.o.p.z.p.* stacji metra Dąbrówka, zaś w części tekstowej w rejonie stacji Winnica. Rysunek nr 3 przedstawia fragment mapy z Załącznika nr 2 do uchwały.

Podczas obowiązywania *Planu zagospodarowania m.st. Warszawy z określeniem ustaleń wiążących gminy warszawskie przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego*, rada gmina Warszawa-Białoleka uchwaliła w rejonie inwestycji dwa m.p.z.p.:

- Winnicy Północnej<sup>9</sup>;
- Winnicy Południowej<sup>10</sup>.

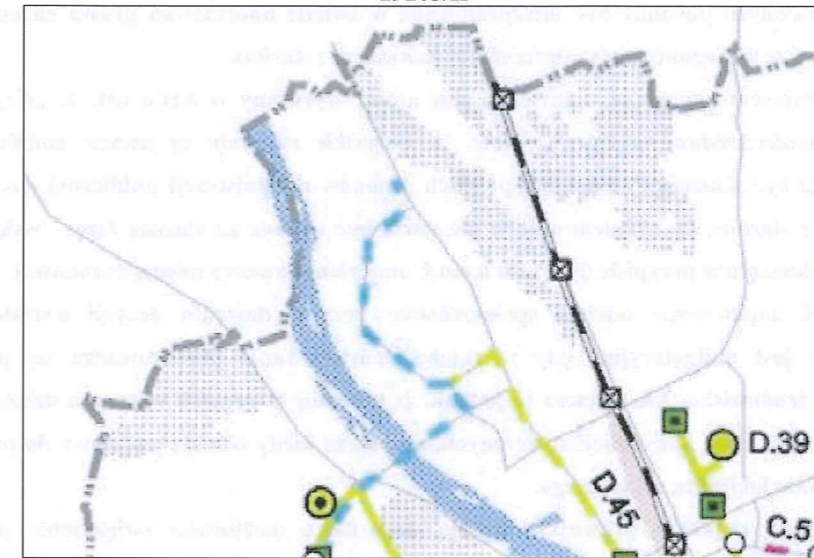
<sup>7</sup> zwany dalej *m.o.p.z.p.*

<sup>8</sup> zwany dalej *P.z.p.u.w.*

<sup>9</sup> Uchwała Nr LVIII/843/02 Rady Gminy Warszawa-Białoleka z dnia 27 września 2002 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu Winnicy Północnej w gminie Warszawa-Białoleka.

<sup>10</sup> Uchwała Nr LVIII/842/02 Rady Gminy Warszawa-Białoleka z dnia 27 września 2002 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu Winnicy Południowej w gminie Warszawa-Białoleka

**BUDOWA LINII TRAMWAJOWEJ TARCHOMIN**  
**RAPORT O ODDZIAŁYWANIU PRZEDSIĘWZIĘCIA NA ŚRODOWISKO**  
**RAPORT ZWERYFIKOWANY TOM III**  
29205/II



Rys. 3. Fragment rysunku pt.: *Miejski system transportu szynowego z widocznym zakończeniem trasy tramwajowej w rejonie stacji metra Dąbrówka* (źródło: *Plan zagospodarowania m.st. Warszawy z określeniem ustaleń wiążących gminy warszawskie przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego*)

Plany te musiały być zgodnie z uchwałą i zapisami *P.z.p.u.w.* oraz *m.o.p.z.p.* Należy zaznaczyć, iż nie obejmują one swoim zasięgiem ul. Światowida, której to linie rozgraniczające stanowią granie dla obydwu aktów prawa miejscowego.

#### 4. Prawne ramy udziału społeczeństwa w postępowaniach środowiskowych

Podstawowym aktem regulującym uczestnictwo społeczeństwa w postępowaniach dotyczących wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest *ustawa z dnia 5 września 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (Dz.U. 2008 nr 199 poz. 1227 ze zm.)<sup>11</sup>. Dodatkowo, w polski system aktów prawnych wchodzi również *Konwencja o Dostępie do Informacji, Udziale Społeczeństwa w Podejmowaniu Decyzji oraz Dostępie do Sprawiedliwości w Sprawach Dotyczących Środowiska* tzw. *Konwencja z Aarhus* (Dz.U. 2003 nr 78 poz. 706). Konwencja ta została opublikowana w maju 2003 r. (Dz. U. Nr 78, poz. 706) a wcześniej Sejm RP wyraził zgodę na jej ratyfikację przez Prezydenta RP<sup>12</sup>, a zatem zgodnie z art. 91 Konstytucji RP stanowi część krajowego porządku prawnego i jest bezpośrednio stosowana. Co więcej, jako ratyfikowana umowa międzynarodowa stoi wyżej w hierarchii aktów prawnych nad *u.o.o.ś.*, zgodnie z art. 91 ust. 2 Konstytucji RP. Oznacza to zatem, iż w przypadku wątpliwości interpretacyjnych zapisy

<sup>11</sup> zwana dalej *u.o.o.ś.*

<sup>12</sup> *Ustawa z dnia 21 czerwca 2001 r. o ratyfikacji Konwencji o dostępie do informacji, udziale społeczeństwa w podejmowaniu decyzji oraz dostępie do sprawiedliwości w sprawach dotyczących środowiska* (Dz.U. 2001 nr 89 poz. 970)

**BUDOWA LINII TRAMWAJOWEJ TARCHOMIN**  
**RAPORT O ODDZIAŁYWANIU PRZEDSIĘWZIĘCIA NA ŚRODOWISKO**  
**RAPORT ZWERYFIKOWANY TOM III**  
29205/II

polskich aktów prawnych powinny być interpretowane w świetle unormowań prawa europejskiego<sup>13</sup> i międzynarodowego, ze szczególnym uwzględnieniem *Konwencji z Aarhus*.

Bardzo ważnym zapisem omawianej konwencji jest nakaz wyrażony w Art.6 ust. 4: „*Każda ze Stron umożliwi udział społeczeństwa na tyle wcześnie, że wszystkie warianty są jeszcze możliwe a udział społeczeństwa może być skuteczny*”. Zdaniem polskich organów administracji publicznej *u.o.o.ś.* wdraża zapisy *Konwencji z Aarhus*, co zdaniem autora nie może być uznane za słuszną tezę – wskazuje na to chociażby brak wskazania w przypisie do tytułu *u.o.o.ś.* omawianej umowy międzynarodowej.

Zgodnie z *u.o.o.ś.* zapewnienie udziału społeczeństwu przy wydawaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest obligatoryjne, gdy w ramach postępowania przeprowadza się pełną ocenę oddziaływania na środowisko. Nie oznacza to jednak, że inwestor w ramach własnych działań nie może przeprowadzić samodzielnie konsultacji społecznych, zwłaszcza kiedy istnieją podstawy do przewidzenia możliwości powstania konfliktu społecznego.

W ramach obecnych regulacji prawnych istnieją dodatkowe możliwości zwiększenia partycypacji społecznej podczas postępowania administracyjnego. Zgodnie z art. 89 *k.p.a.* organ prowadzący postępowanie z urzędu lub na wniosek stron, czyli także i inwestora, może przeprowadzić rozprawę administracyjną. Organ zgodnie z art. 89 ust. 2 *k.p.a.* powinien przeprowadzić rozprawę kiedy zachodzi konieczność uzgodnienia interesów stron. W przedmiotowej sprawie inwestor jak i część stron postępowania ma sprzeczne interesy, a w związku z tym, nawet sam organ działając w interesie trwałości wydawanych przez siebie decyzji powinien prowadzić tak postępowanie aby ograniczyć możliwość zaskarżenia jego aktu do organu odwoławczego.

Bardzo istotną kwestią przy omawianej inwestycji jest chęć pozyskania przez podmiot realizujący inwestycję na zlecenie inwestora środków zewnętrznych z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Sytuacja ta implikuje konieczność spełnienia podwyższonych kryteriów podczas przygotowania przedsięwzięcia, w tym zwłaszcza w zakresie zachowania tzw. spokoju społecznego – innymi słowy – co do zasady warunkiem *sine qua non* uzyskania dofinansowania ze środków UE jest posiadanie prawomocnych i nie zaskarżonych decyzji administracyjnych wymaganych na kolejnych etapach przygotowania inwestycji. W związku z tym, zasadne jest z pozycji inwestora dołożenie wszelkich starań i podjęcie działań mających na celu spełnienie ww. wymagań poprzez

- a) zorganizowanie konsultacji społecznych zapewniających realny wpływ podmiotów zainteresowanych na działania inwestora;
- b) poznanie postulatów podmiotów zainteresowanych i odniesienie się do składanych propozycji, uwag czy wątpliwości w sposób bezpośredni;
- c) prowadzenie działań informacyjnych na etapie wczesnego planowania przedsięwzięcia, tj. kiedy zasadnicze decyzje nie zostały podjęte i nie stały się ostateczne;
- d) zminimalizowanie możliwości wystąpienia protestów poprzez uwzględnienie uwag i wniosków nie stojących w sprzeczności z ideą oraz celem zamierzenia inwestycyjnego.

<sup>13</sup> Dyrektywa Rady 85/337/EWG z dnia 27 czerwca 1985 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne (Dz.U.UE L z dnia 5 lipca 1985 r. ze zm.)

**BUDOWA LINII TRAMWAJOWEJ TARCHOMIN**  
**RAPORT O ODDZIAŁYWANIU PRZEDSIĘWZIĘCIA NA ŚRODOWISKO**  
**RAPORT ZWERYFIKOWANY TOM III**  
29205/II

Zadaniem inwestora, jako podmiotu zainteresowanego realizacją przedsięwzięcia, powinno być zarządzanie konfliktem społecznym od początku.

#### IV. Analiza szczegółowa

##### 1. Analiza dotychczas występujących konfliktów społecznych wraz ze wskazaniem przyczyn

W postępowaniu zakończonym wydaniem przez Prezydenta m.st. Warszawy decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z dn. 08.07.2010 r., nr 580/OŚ/2010, sygn. OŚ-IV-EMA-76242-16-145-09 uczestniczyło kilkanaście podmiotów. Wnioski składane podczas tej procedury administracyjnej można podzielić na następujące grupy:

- 1) wnioski dotyczące zmiany przebiegu planowanej inwestycji;
- 2) wnioski dotyczące poprawy/zmiany wariantu inwestorskiego w zakresie funkcjonalności, parametrów technicznych i szczegółowych rozwiązań;
- 3) wnioski dotyczące poprawy działań w zakresie ochrony środowiska i zmniejszenia oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia.

Poszczególne rodzaje uwag składały odpowiednio następujące grupy:

ad 1) mieszkańcy terenu, na którym ma powstać inwestycja, tu mieszkańcy osiedla Winnica;

ad 2) pozarządowe organizacje ekologiczne, pozarządowe organizacje branżowe, przedstawiciele społeczności lokalnej

ad 3) pozarządowe organizacje ekologiczne, stowarzyszenie mieszkańców, pozarządowe organizacje branżowe

##### Mieszkańcy osiedla Winnica

Głównym celem mieszkańców osiedla Winnica jest niedopuszczenie do realizacji ul. Światowida w wariantcie zgodnym ze SUIKZP. Argumenty wyrażające troskę o środowisko i ekologię stanowią jedynie środek realizacji założonego celu. Należy podkreślić, iż jedna ze stron odwołujących się od decyzji Prezydenta m.st. Warszawy od dłuższego czasu systematycznie realizuje swój ww. cel na drodze sądowej<sup>14</sup>. Ponadto, ta grupa interesariuszy składała podczas wyłożenia publicznego SUIKZP m.st. Warszawy uwagi postulujące rezygnację z budowy ul. Światowida w rejonie Winnicy. Niemniej jednak grupa ta jest *de facto* konglomeratem pojedynczych osób wśród, których być może są jednostki, które odstąpią od protestów po spełnieniu/zaspokojeniu ich indywidualnych postulatów np. niepogarszanie dostępności komunikacyjnej lub ograniczenie wykupu gruntów do minimum. Należy zwrócić uwagę, iż często tego typu grupy tworzą osoby zwykle obawiające się uszczuplenia swoich praw bez zapewnienia odpowiedniego (słusznego) zadośćuczynienia ze strony inwestora, osoby nie mające pełnej wiedzy nt. przedsięwzięcia i protestujące „na wszelki wypadek” oraz osoby prezentujące syndrom NIMBY<sup>15</sup>.

<sup>14</sup> treść tych wyroków sądów powszechnych i administracyjnych nie są dostępne w powszechnie dostępnych zbiorach orzecznictwa i w związku z tym wykonawca nie miał możliwości odnieść się do nich

<sup>15</sup> „not in my backyard”, czyli „nie na moim podwórku” i wyraża często przyjmowane stanowisko i sposób zachowania mieszkańców sąsiedztwa prowadzonej inwestycji: „budujcie sobie, gdzie chcecie, ale nie u nas.

**BUDOWA LINII TRAMWAJOWEJ TARCHOMIN**  
**RAPORT O ODDZIAŁYWANIU PRZEDSIĘWZIĘCIA NA ŚRODOWISKO**  
**RAPORT ZWERYFIKOWANY TOM III**  
29205/II

Jak wspomniano wyżej, w przypadku części osób tworzących omawianą grupę możliwe jest uzyskanie ustępstw poprzez realizację ich postulatów lub rzetelną informację, to w przypadku syndromu (zjawiska) NIMBY działania inwestora powinny prowadzić w inną stronę. Istotą konfliktu NIMBY jest z reguły wybór między dwiema wartościami: dobrem ogółu i potrzebami wspólnoty a interesem prywatnym. Ze względu na taką oś konfliktu inwestor powinien odpowiedzieć na postulaty grupy NIMBY poprzez równorzędne przeanalizowanie ich propozycji, najczęściej zmiany lokalizacji/przebiegu przedsięwzięcia. Takie potraktowanie ma służyć wykazaniu, iż inwestor dołożył wszelkich starań i odpowiedział na potrzeby społeczeństwa. Dodatkowo, w przypadku postępowania odwoławczego/skargowego nie jest on narażony na zarzut braku przeanalizowania innych proponowanych rozwiązań. Z dużym prawdopodobieństwem można przewidzieć, iż analizy rozwiązań proponowanych przez środowisko NIMBY będą przez tą grupę kwestionowane.

Należy podkreślić, iż w dużym stopniu konflikt z grupą mieszkańców osiedla Winnica wynikał z braku dialogu ze strony inwestora z protestującymi. Bezkompromisowa i zamknięta na głosy z zewnątrz postawa inwestora katalizowała działania protestacyjne i doprowadziła do złożenia odwołań, a co za tym idzie analizy decyzji organu I instancji i jej uchylecia.

#### Stowarzyszenia mieszkańców

Jedyną korporacyjną grupą reprezentującą mieszkańców w pierwszym postępowaniu było Stowarzyszenie Mieszkańców ul. Mehoffera w Obronie Miru Domowego. Przegląd działań tej organizacji pozwala ocenić, iż jest ona grupą skupiającą osoby zainteresowane rozwojem i funkcjonowaniem swojej dzielnicy, czyli Tarchomina i Nowodworów. Wnioski złożone przez Stowarzyszenie dotyczyły głównie kwestii jakości wykonania raportu, jego zgodności z obowiązującym prawem oraz ochrony środowiska.

#### Pozarządowe organizacje ekologiczne

W ramach tej grupy można wyróżnić dwie organizacje, tj. Stowarzyszenie „Zielone Mazowsze”<sup>16</sup> i Stowarzyszenie Ekologiczne „Światowid”. Ze względu na specyfikę prowadzonej przez te organizacje działalności ich wnioski należy ocenić osobno.

Wnioski Stowarzyszenia „Zielone Mazowsze” można podzielić na zasadnicze dwie grupy, tj. dotyczące *stricte* ochrony środowiska i zminimalizowania oddziaływania przedsięwzięcia na otoczenie oraz ukierunkowane na konkretne parametry techniczne. Teoretycznie, w ramach prac inwestora nad przygotowaniem dokumentacji możliwe było odniesienie się do postulatów stowarzyszenia, bym bardziej, iż co do zasady nie zaprzeczały one idei przedsięwzięcia. Należy zauważyć, iż ZM nie wniosło odwołania od decyzji Prezydenta m.st. Warszawy.

Stowarzyszenie Ekologiczne „Światowid” w dużej mierze skupiło się na kwestii zagrożenia tzw. ruchem wzbudzonym w wyniku powiązania ul. Światowida z ul. Modlińską w rejonie Winnicy. Zasadniczym celem tej organizacji jest znaczące zmniejszenie roli samochodu w życiu codziennym mieszkańców

*Może i jest to potrzebne, może jako społeczeństwo tego potrzebujemy, ale nie tutaj – my chcemy mieszkać w spokoju.* – za: *Inwestycje infrastrukturalne – komunikacja społeczna i rozwiązywanie konfliktów*, MRR; Warszawa 2008

<sup>16</sup> zwane dalej również ZM

**BUDOWA LINII TRAMWAJOWEJ TARCHOMIN**  
**RAPORT O ODDZIAŁYWANIU PRZEDSIĘWZIĘCIA NA ŚRODOWISKO**  
**RAPORT ZWERYFIKOWANY TOM III**  
29205/II

aglomeracji. W związku z tym, organizacja ta jest stroną w wielu postępowaniach dotyczących inwestycji drogowych. Przez to w części można sklasyfikować ją jako grupę typu BABANA<sup>17</sup>.

#### Pozarządowe organizacje branżowe

Organizacja, która została sklasyfikowana jako branżowa to SISKOM – Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji SISKOM był jedyną organizacją, która wyraziła poparcie dla realizowanej inwestycji. Poza tym w ramach wniosków złożyła ona propozycję dotyczące rozwiązań technicznych przedsięwzięcia i zagadnień funkcjonalnych pętli tramwajowo-autobusowej. Stowarzyszenie nie odwołało się od decyzji. Niemniej jednak należy zauważyć, iż inwestor mógł przy kolejnym powtarzającym się wniosku dotyczącym chociażby przekroju poprzecznego odnieść się to tych postulatów w formie analizy porównawczej.

#### Wskazanie przyczyn konfliktu w pierwszym postępowaniu i wnioski do aktualnego postępowania

##### 1.1.1. Przyczyny konfliktu w pierwszym postępowaniu

Zdaniem Wykonawcy niniejszej analizy głównymi przyczynami powstania konfliktu społecznego podczas pierwszego postępowania administracyjnego zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach był

- stały sprzeciw części mieszkańców osiedla Winnica wobec wariantu inwestora i nieodpowiednie potraktowanie tej grupy NIMBY;
- brak dialogu ze strony inwestora z mieszkańcami i zainteresowanymi podmiotami;
- zbyt późne ogłoszenie programu konsultacji społecznych – już po wydaniu przez Prezydenta m.st. Warszawy.

##### 1.1.2. Wnioski do aktualnego postępowania

Wykonawca zaleca przede wszystkim lepiej poznać opinię społeczeństwa nt. nowych wariantów. Podstawą powinny być tu działania informacyjne skierowane do ogółu mieszkańców. Nie mniej jednak wskazuje się, aby inwestor również nawiązał kontakt bezpośredni z zainteresowanymi podmiotami, zwłaszcza grupami, które składały odwołania. Celem takich działań, powinno być sprecyzowanie wiedzy nt. przyczyn sprzeciwu i ewentualne usunięcie ich (bądź części z nich). Jak wskazano wyżej (np. pkt 1.1.), osoby wchodzące w skład tzw. grupy protestu mogą często mieć rozbieżne interesy, często spowodowane niepewnością i brakiem informacji. Wszelkie odmowy uwzględnienia postulatów powinny być umotywowane merytorycznie, ale jednocześnie muszą być zrozumiałe dla odbiorców.

Bardzo ważną kwestią w prowadzeniu komunikacji społecznej przy „wrażliwych” społecznie przedsięwzięciach jest otwartość na różne rozwiązania, a nie skupianie się przez inwestora na jednym konkretnym wariantcie. Nie musi to oznaczać zmiany lokalizacji/przebiegu, ale mogą być to np. lokalne zawężenia, korekty geometrii itp. Jak przykład dobrej praktyki przy postępowaniach środowiskowych warto przytoczyć proces przygotowania dokumentacji dla autostrady A-2 odcinek Warszawa – Kukuryki,

<sup>17</sup> BANANA (z ang. „Build Absolutely Nothing, Anywhere, Near Anything”), czyli „nie buduj absolutnie niczego, nigdzie, w pobliżu niczego”, za: *Inwestycje infrastrukturalne – komunikacja społeczna i rozwiązywanie konfliktów*, MRR; Warszawa 2008

gdzie ze względu na sugestie społeczności lokalnych dokonywano kilkakrotnie analiz możliwości korekt trasowania korytarza drogi.

Zdaniem autora istotnym błędem przy pierwszym postępowaniu było powoływanie się przez inwestora na dokumenty studialne wykonane wcześniej na zlecenie Urzędu m.st. Warszawy jednostek podległych. Pod względem prawnym dokumenty takie nie mają moc sprawczej, chociażby z tego powodu, iż wybór najlepszych rozwiązań nie był poprzedzony oceną oddziaływania na środowisko. Postępowanie środowiskowe prowadzone jest na podstawie przepisów *u.o.o.ś.*, zaś wybór wariantu powinien być dokonany na podstawie analizy wielokryterialnej. Wspomniane opracowania studialne mogą stanowić merytoryczny wkład przy ocenie wariantów, jednak nie mogą same podstawą dokonania wyboru. Wynika to chociażby wprost z treści Art.6 ust. 4 *Konwencji z Aarhus* (Dz.U. 2003 nr 78 poz. 706).

## 2. Analiza możliwych konfliktów społecznych, które mogą wystąpić przy ponownym rozpatrywaniu sprawy przez organ I instancji

W ramach prowadzonej oceny oddziaływania na środowisko należy spodziewać się wystąpienia konfliktów społecznych. Przewiduje się, iż będą one dotyczyć następujących kwestii:

- lokalizacji poszczególnych wariantów i ich przebiegu;
- rozwiązań szczegółowych poszczególnych wariantów;
- naruszenia praw nabytych;
- negatywnych oddziaływań i zagrożeń związanych eksploatacją obiektu budowlanego, w tym pogorszenia warunków i komfortu życia;
- wykupu nieruchomości i związaną z tym niepewnością co do posiadanych praw;
- spadku wartości nieruchomości, w tym pogorszenia dostępności komunikacyjnej nieruchomości;
- negatywnych oddziaływań na środowisko, w tym związanych z likwidacją obiektów cennych przyrodniczo oraz wpływem etapu eksploatacji na warunki środowiskowe;

Wyżej wskazane obszary problemowe mogą być poruszane przez zainteresowane strony oddzielnie jak i łącznie.

Największe prawdopodobieństwo wystąpienia sprzeciwu istnieje ze strony podmiotów, na które realizacja przedsięwzięcia i etap eksploatacji będą oddziaływać bezpośrednio. Do tej grupy zalicza się mieszkańców, właścicieli nieruchomości przyległych, w tym gruntów przeznaczonych do całkowitego jak i częściowego wykupu.

Kwestie dotyczące *stricte* ochrony środowiska będą poruszane przede wszystkim przez organizacje pozarządowe. Szczególną uwagę podmioty te będą zwracać na kwestie przecięcia szlaków migracji (w szczególności Kanał Winnicki i Henrykowski), likwidację potencjalnych siedlisk, naruszenie obiektów cennych przyrodniczo (tu: Wydma Nowodworska).

### Analiza możliwych konfliktów społecznych na odcinku wspólnym dla wszystkich wariantów (odc. Trasa Mostu Północnego – Pl. Światowida)

Na tym fragmencie przedsięwzięcia należy spodziewać się przede wszystkim obaw przed pogorszeniem warunków i komfortu życia w związku z pojawieniem się nowego (nowych) źródła hałasu w postaci trasy tramwajowej i ewentualnie drugiej jezdni ul. Światowida. Ponadto mogą istnieć obawy, iż po uzyskaniu połączenia przez ul. Światowida z ul. Modlińską w rejonie Winnicy, będzie ona stanowić ze względu na

*Biuro Projektów "Metroprojekt" Sp. z o.o. Warszawa ul. Solińska 19B*

przekrój poprzeczny atrakcyjne połączenia dla pojazdów samochodowych kierujących się do lewobrzeżnej Warszawy przez Trasę Mostu Północnego. Wiązać się z tym będzie wzrost ruchu i obawa o spadek poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

### Analiza możliwych konfliktów społecznych dla wariantu społecznego odc. Pl. Światowida – Sprawna – Modlińska)

Podstawowym źródłem konfliktu społecznego może być dla tego wariantu możliwość naruszenia praw nabytych – m.p.z.p. Winnicy Północnej nie przewiduje w tym miejscu korytarza pod drogę. Dodatkowo, dojdą do tego kwestie wykupu gruntów, przeniesienia lokatorów do mieszkań zastępczych. Istnieje również duże prawdopodobieństwo przekroczenia norm w zakresie emisji hałasu, co będzie implikowało konieczność ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania. Ponadto, torowisko prowadzone przy południowej krawędzi ul. Sprawnej odcina dostęp pod drogi publicznej działkom przyległym. Mieszkańcy ul. Spranej mogą również protestować przeciw wariantowi społecznego obawiając się wzrostu ruchu, hałasu i liczby wypadków.

### Analiza możliwych konfliktów społecznych dla wariantu inwestorskiego i środowiskowego

Ze względu na pokrywający się przebieg warianty inwestorski i środowiskowy będą analizowane wspólnie. W przypadku wariantu inwestora należy spodziewać się sprzeciwu wobec lokalizacji korytarza drogi jak i pętli autobusowej – w pobliżu bloków wielorodzinnych.

Nawet realizacja wariantu środowiskowego może być oprotestowana, gdyż nie wyklucza to budowy jezdni ulicy w przyszłości.

Ze strony mieszkańców gł. ul. Poetów można się spodziewać zarzutów o pogorszenie dostępności komunikacyjnej, zwiększoną emisję hałasu, wykup gruntów itp.

## 3. Zalecenia i rekomendacje

Wykonawca na podstawie niniejszej analizy jak i doświadczeń związanych z przygotowaniem poprzednio dokumentacji do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zaleca:

- a) wprowadzenie dodatkowego wariantu zakładającego docelowy przekrój poprzeczny ul. Światowida 2x2 – pozwoli to zmniejszyć powierzchnię wykupu gruntów, zajętość terenu, szerokość obiektów nad ciekami wodnymi;
- b) wariantować lokalizację pętli tramwajowej;
- c) poprawić rysunki i powiązać poszczególne warianty z wymaganymi w *u.o.o.ś.* opcjami rozwiązań, w tym podać szczegółowe uzasadnienia dla wyboru poszczególnych typów.

Wykonawca rekomenduje w ramach postępowania:

- a) przeprowadzić otwarte dla społeczeństwa konsultacje społeczeństwa;
- b) przeanalizować na równi inne warianty proponowane przez społeczeństwo;
- c) w razie potrzeby aneksować raport;
- d) doprowadzić do serii spotkań inwestora z grupami protestujących w celu poznania ich oczekiwań i ewentualnego spełnienia większości nich.

*Biuro Projektów "Metroprojekt" Sp. z o.o. Warszawa ul. Solińska 19B*



**BUDOWA LINII TRAMWAJOWEJ TARCHOMIN**  
**RAPORT O ODDZIAŁYWANIU PRZEDSIĘWZIĘCIA NA ŚRODOWISKO**  
**RAPORT ZWERYFIKOWANY TOM III**  
29205/II

**V. Uwagi do przekazanych materiałów**

W ramach prac nad niniejszą analizą Wykonawca dokonał weryfikacji otrzymanych materiałów, tj. map z przebiegiem wariantów oraz analizy szlaków migracji drobnej fauny.

**1. Uwagi do poszczególnych wariantów**

1.1. Wariant społeczny

- pętla tramwajowa wychodzi poza teren przeznaczony w m.p.z.p. Winnicy Północnej na funkcje komunikacyjne;
- działki położone po południowej stronie ul. Sprawnej nie mają dostępu do drogi publicznej w wyniku lokalizacji torowiska;
- brak zaznaczonego obiektu w ciągu drogi nad Kanalem Henrykowskim.

1.2. Wariant środowiskowy

- Poszerzyć chodniki położone w rejonie pętli tramwajowej do 2,5 m celem umożliwienia skorzystania z ciągów pieszych przez pojazdy naprawcze TW;
- Doprojektować chodnik o szerokości min. 2,5 m wzdłuż torowiska tramwajowego na odc. ul. Leśniej Polanki – pętla tramwajowa.