

Warszawa, 1 lutego 2020 r.

Sz. P.
Rafał Trzaskowski
Prezydent m. st. Warszawy
Pl. Bankowy 3 / 5
00-950 Warszawa

Szanowny Panie Prezydencie,

jako stowarzyszenie mieszkańców „Porozumienie dla Pragi” apelujemy do Pana o wstrzymanie realizacji inwestycji „Wybrzeże Helskie – rozbudowa ulicy wraz z budową zabezpieczenia przeciwpowodziowego”.

Jej wykonanie wiąże się z wycinką prawie 500 drzew i kilkudziesięciu tysięcy krzewów, stanowiących nie tylko cenny element wiślanego ekosystemu, ale także siedlisko dziesiątek gatunków ptaków. Ponadto budowa przyczyni się do znaczącej dewastacji części obszaru Natura 2000 „Dolina Środkowej Wisły”. Zdajemy sobie sprawę z tego, jak ważne jest bezpieczeństwo mieszkańców (a także zwierząt z warszawskiego ZOO) związane z możliwym zagrożeniem powodziowym, jednak w czasie przygotowywania tej inwestycji doszło do szeregu zaniechań, które budzą nasze wątpliwości.

Poniżej przedstawiamy pięć głównych zarzutów do inwestycji w obecnej formie:

1. Odstąpienie od oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko – zgodnie z Ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2016 r., poz. 353) procedowana inwestycja wymagała uzyskania tzw. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU). W związku z tym władze m. st. Warszawy wystąpiły do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie (RDOŚ) i do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego (PPIS) o wydanie opinii dotyczącej konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko (dalej OOŚ).

RDOŚ uznał, że inwestycja nie wpłynie negatywnie na środowisko w sposób znaczący, wobec czego uznał, że nie ma konieczności przeprowadzenia OOŚ. Natomiast PPIS stwierdził potrzebę przeprowadzenia OOŚ ze względu na wzmożony ruch samochodowy po rozbudowie Wybrzeża Helskiego oraz potencjalne konflikty społeczne związane z realizacją inwestycji.

Ówczesne władze m. st. Warszawy dysponując powyższymi sprzecznymi opiniami odstąpiły od OOŚ, co oznacza, że realizują inwestycję bez wystarczającej wiedzy w zakresie potencjalnych skutków jej oddziaływania na środowisko w obszarach Natura 2000 oraz Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu. Nawet przy negatywnej opinii RDOŚ uważamy, że władze m.st. Warszawy w takich przypadkach powinny bezwzględnie działać na podstawie OOŚ.

Co więcej, uzasadniając odstępianie od przygotowania wspomnianego dokumentu, władze m. st. Warszawy stwierdziły, że *inwestycja nie budzi zastrzeżeń społeczeństwa*. Jak wiemy, nie jest to prawdą, o czym świadczy trwająca obecnie zbiórka podpisów pod petycją o wstrzymanie wycinki. Na ten moment petycja została podpisana przez blisko 7000 osób.

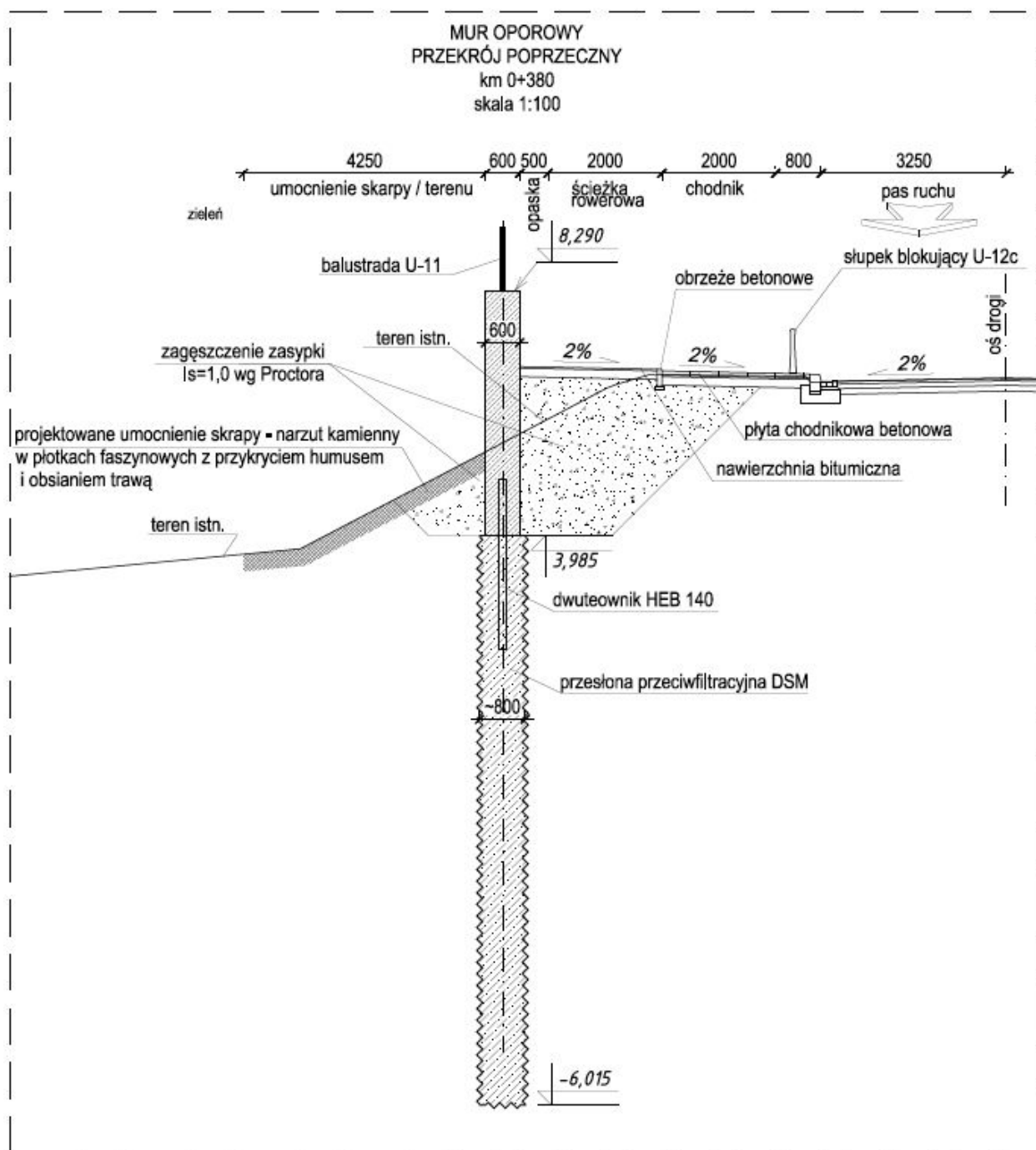
2. Brak konsultacji społecznych – w trakcie prac nad przygotowaniem ww inwestycji władze m.st. Warszawy nigdy nie przeprowadziły szerokich konsultacji społecznych. Owszem, projekt był przedmiotem analiz Branżowej Komisji Dialogu Społecznego, a różne organizacje społeczne (Zielone Mazowsze, SISKOM, Światowid) mogły wypowiedzieć się na temat kształtu tej inwestycji, natomiast mieszkańcy na co dzień nie śledzący Biuletynu Informacji Publicznej (BIP), ani podstron Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych (ZMID) nie mieli okazji zapoznać się ze szczegółami tej inwestycji, ani tym bardziej mieć wpływu na jej kształt. Obecnie każda większa inwestycja miejska jest poddawana konsultacjom społecznym, w wyniku których często zdarza się, że jej ostateczny projekt znacznie odbiega od pierwotnych założeń. Dzieje się tak, gdyż mieszkańcy – ze względu na gruntowną znajomość lokalnych uwarunkowań oraz potrzeb – dzięki swojej wiedzy są w stanie uzupełnić projekt i go udoskonalić, wspierając w ten sposób projektantów, a także umożliwiając wypracowanie rozwiązań realnie odpowiadających na występujący problem.

3. Betonowanie praskiej strony Wisły i stosowanie rozwiązań nieproporcjonalnych do potrzeb - wzdłuż całego wybrzeża powstanie mur o wysokości ponad jednego metra. Jak widać na poniższym rysunku pochodzącym z dokumentacji przetargowej, między murem, a chodnikiem nie będzie możliwe posadzenie żadnego drzewa. Oznacza to, że betonowy mur będzie zaburzał odbiór panoramy praskiego, dzikiego brzegu Wisły. Na dodatek w projekcie po tej stronie Wybrzeża nie przewidziano nasadzeń przynajmniej krzewów. W tej sytuacji należałoby rozważyć inną formę zabezpieczenia przeciwpowodziowego, która nie ingerowałaby na stałe w nadwiślański krajobraz.

Co więcej, w odpowiedzi na interpelację ówczesnej radnej Rady m. st. Warszawy D. Zbińkowskiej z 19.06.2013 r. władze miasta odpowiedziały, że *przyjęte obecnie rozwiązania umożliwiają w przyszłości realizację tunelu, który zostanie poprowadzony równoległe do zabezpieczenia przeciwpowodziowego. Lokalizacja planowanego w projekcie MPZP Nowa Praga II tunelu narzuciła obecnie przyjęcie określonych rozwiązań projektowych w zakresie konstrukcji zabezpieczenia przeciwpowodziowego*.

Mowa tu o tunelu, który prawdopodobnie nigdy nie powstanie i bardzo wątpliwe jest, by w opracowywanym obecnie nowym Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego dalej był postulowany do realizacji w tym miejscu. Jego wybudowanie w przyszłości wiązałoby się z gigantyczną dewastacją obszaru Natura 2000, a docelowo powinno się uspokajać ruch samochodowy w otulinie Natury 2000, Parku Praskiego i ZOO.

W związku z tym mamy wątpliwości, czy wybrane rozwiązania (zagłębienie konstrukcji muru oporowego na kilkanaście metrów) będą faktycznie chronić przed zalaniem Pragę, czy też raczej służyć będą ochronie konstrukcji przyszłego tunelu, przewidzianego w planie miejscowym. Tym samym planie miejscowym, którego ustaleń choćby w zakresie usytuowania ścieżek rowerowych nie przestrzega się, biorąc pod uwagę zakres prowadzonych prac na Wybrzeżu Helkim. Co więcej, nie mamy pewności, czy zostały przeprowadzone analizy wpływu tej konstrukcji na istotny dla rosnących w tym obszarze drzew poziom wód gruntowych.



4. Sprzeczność celowości inwestycji z innymi dokumentami miasta – Biuro Naczelnego Architekta Miasta (BNAM) w 2006 r. zamówiło w Biurze Inżynierii Transportu sp. j. w Poznaniu (BIT) „Szczegółowe studium rozwiązań wybranych wariantów ciągu ulic Wybrzeże Szczecińskie – Wybrzeże Helskie na odcinku od Mostu Gdańskiego do Mostu Poniatowskiego”. Rozważano w nim przeprowadzenie drogi w tunelu, jak i poszerzenie ulicy Wybrzeże Helskie. Przy okazji omówiono także kwestię ochrony przeciwpowodziowej. W rozdziale 5.3. tego studium autorzy opracowania piszą:

*Podkreślenia wymaga też fakt, że ochrona przeciwpowodziowa powinna być rozpatrywana w skali całej rzeki, a nie punktowo – w skali jednego miasta, czy jego fragmentu. Wały, jako tzw. obiekty biernej ochrony przeciwpowodziowej, chronią jedynie niewielkie fragmenty terenów położonych w ich zasięgu, kierując wysoką wodę na tereny pozbawione ochrony przeciwpowodziowej. Odpowiednim rozwiązaniem tego problemu – a zarazem koniecznością – jest budowa zbiorników przeciwpowodziowych w górnym biegu Wisły, które zminimalizują niebezpieczeństwo wystąpienia fali powodziowej także w Warszawie. W 2005 roku została uchwalona ustawa o ustanowieniu programu wieloletniego "Program budowy Zbiornika Wodnego Świnna Poręba w latach 2006-2010". Realizacja tego programu przyczyni się do poprawy ochrony przeciwpowodziowej także w środkowym biegu Wisły. **W takiej sytuacji, podwyższenie obwałowań chroniących Pragę-Północ przed wodą o prawdopodobieństwie wystąpienia raz na 1000 lat, już za kilka lat może okazać się bezcelowe, psujące krajobraz miasta i zakłócające jego ład przestrzenny.***

Obecnie Zbiornik Świnna Poręba już funkcjonuje i – zarówno w 2010 r., jak i 2014 r. – uchronił Kraków przed zalaniem. Mamy wątpliwości, czy projekt zabezpieczenia przeciwpowodziowego zakładający prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi raz na 500 lat oraz mapy zagrożenia powodziowego stanowiące podstawę projektowanej inwestycji uwzględniały funkcjonowanie powstałych zbiorników retencyjnych w górnym biegu Wisły. Co więcej, we wnioskach z raportu autorzy piszą:

*Zalecanym rozwiązaniem systemowym ochrony przed powodzią jest budowa zbiorników przeciwpowodziowych w górnym biegu Wisły, które zminimalizują niebezpieczeństwo wystąpienia fali powodziowej także w Warszawie; **oceniono, iż tego typu rozwiązanie jest w zasadzie jedynym skutecznym sposobem tej ochrony.***

Nie ignorujemy zagrożenia powodziowego. W związku z nadchodzącą katastrofą klimatyczną zjawiska ekstremalne, w tym powódzie, będą występować częściej. Niemniej jednak mamy wątpliwości, czy w tym wypadku poprawnie je oszacowano. W razie wystąpienia powodzi 500-letniej zalane zostanie również całe Powiśle, Dolny Mokotów i Siekierki, a także wzrośnie ryzyko przerwania istniejących wałów. Miejscowe działania, zwłaszcza doprowadzające do dalszego zwięźnienia Wisły w tzw. gorsecie warszawskim, budzi nasze zastrzeżenia. Dlatego apelujemy o przeprowadzenie konsultacji społecznych na temat zabezpieczenia przeciwpowodziowego w całej Warszawie.

5. Infrastruktura drogowo-rowerowa powstająca kosztem drzew – brak konsultacji społecznych spowodował, że nikt nie wystąpił w obronie drzew będących ofiarą projektowanej inwestycji. Według ZMID prawie 200 drzew z ok. 500 wycinanych znajduje się w kolizji z infrastrukturą pieszo-rowerową. Naszym zdaniem część tych drzew po zachodniej stronie Wybrzeża Helskiego byłaby i tak do wycinki w związku z projektowanym wałem przeciwpowodziowym. Natomiast po stronie wschodniej zaprojektowano drogę dla rowerów oraz chodniki, których budowa wiąże się z wycinką ok. 120 drzew. Samo poszerzenie chodnika dla osób wysiadających z samochodów zaparkowanych na jezdni Wybrzeża Helskiego przy ZOO wymaga wycinki 50 drzew! Zarząd Dróg Miejskich (ZDM) w ostatnich latach oddawał do użytku kilkukilometrowe drogi dla rowerów wzdłuż głównych warszawskich ulic wylotowych (m.in. wzdłuż ul. Puławskiej czy Radzymińskiej) i w ich przypadku nie zaistniała konieczność przeprowadzenia wycinek na taką skalę. W przypadku Wybrzeża Helskiego chcemy przeprojektowania całego układu drogowego tak, by możliwie jak najbardziej zminimalizować kolizję pomiędzy nowo

projektowaną infrastrukturą rowerową, a istniejącą już zieloną infrastrukturą o wartości ok. 1 mln zł (zgodnie z analizą przytoczoną przez Halinę Szczepanowską i Marka Sitarskiego w publikacji *Drzewa. Zielony kapitał miast. Jak zwiększyć efektywność pracy drzew?* średnia wartość jednego praskiego drzewa wynosi ok. 8 600,00 PLN¹). Chcielibyśmy również przypomnieć Pańską deklarację z 3 lipca 2019 r., że żadne drzewo w tym mieście nie zostanie wycięte za wyjątkiem względów bezpieczeństwa. Niestety, w przypadku tej inwestycji wycinka ponad 120 drzew stoi w sprzeczności z ww. stanowiskiem.

W związku z wyżej przytoczonymi argumentami apelujemy do Pana, jako Prezydenta m. st. Warszawy o:

- a) natychmiastowe wstrzymanie inwestycji do czasu wyjaśnienia wszystkich wątpliwości dotyczących dotychczasowego przebiegu procesu inwestycyjnego,
- b) przeprowadzenie konsultacji społecznych dotyczących Wybrzeża Helskiego,
- c) w przypadku dalszego procedowania inwestycji – wystąpienie o ocenę oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko.

Pragniemy również zauważyć, że brak reakcji władz miasta na apele mieszkańców dotyczące wątpliwości pojawiających się w związku z realizacją ww. inwestycji stanowić może podstawę do zaangażowania w wyjaśnienie sprawy przedstawicieli innych szczebli administracji publicznej.

Z poważaniem

Zarząd Stowarzyszenia Porozumienie dla Pragi

¹ H. B. Szczepanowska, M. Sitarski, *Drzewa zielony kapitał miast. Jak zwiększyć efektywność pracy drzew?*, Instytut Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa, Warszawa, 2015, s. 30, (<http://irmir.pl/wp-content/uploads/2018/01/Drzewa-zielony-kapita%C5%82-miast.pdf>, dostęp: 28/01/2020).