

Warszawa, dnia 09 maja 2022 roku

Stowarzyszenie Ekran Akustyczne dla Wawra

ul. Cygańska 2, 04-815 Warszawa

kontakt@ekranypow.org

Prof. dr hab. inż. Antoni Szydło
Politechnika Wrocławska,
Wydział Budownictwa Lądowego i Wodnego
Wybrzeże Wyspiańskiego 27, 50-370 Wrocław

Dotyczy: Dokumentu pt. „Opinia dotycząca projektu konstrukcji nawierzchni drogi ekspresowej S2 zadanie C na odcinku od węzła Wał Miedzeszyński do węzła Lubelska (po uzupełnieniach). Raport serii U nr 86/2018.”

Stowarzyszenie Ekran Akustyczne dla Wawra to obywatelska inicjatywa mająca na celu:

- realizację działań na rzecz ochrony środowiska naturalnego i ochrony przed hałasem na terenie dzielnicy Wawer m.st. Warszawy i jej otoczenia;
- występowanie do organów rządowych i samorządowych oraz instytucji publicznych i prywatnych w sytuacji zagrożeń ochrony środowiska naturalnego i zagrożeń przed hałasem i wibracjami na terenie dzielnicy Wawer m.st. Warszawy,
- integrację wszystkich mieszkańców dzielnicy Wawer m.st. Warszawy, których miejsca zamieszkania stanowią lokalizacje narażone na uciążliwy hałas, w związku z otwarciem w grudniu 2020 roku fragmentu drogi ekspresowej S2 (Południowej Obwodnicy Warszawy, POW).

Budowa Południowej Obwodnicy Warszawy prowadzona była w oparciu o poniższe, kluczowe decyzje administracyjne wydane dla przedmiotowej inwestycji na Odcinku C POW (od węzła „Wał Miedzeszyński” do węzła „Lubelska”), tj.:

- 1) Decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 29.04.2011 r. (**WOOS-II.4200.12.2011.JI**) o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie Południowej Obwodnicy Warszawy na odcinku od węzła „Puławska” do węzła „Lubelska”.
- 2) Decyzji Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 02.12.2011 (**DOOS.IDK.4200.14.2011.AA**), utrzymującej decyzję RDOŚ z dnia 29.04.2011 i jednocześnie zmieniającej przedmiotową decyzję w niezbędnym zakresie (wynikającym z wniesionych od niej odwołań).
- 3) Postanowienia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 18.08.2017r. (**WOOS-II.4200.18.2016.MW.14**), uzgadniającego realizację **Odcinka C**, wydanego po przeprowadzeniu ponownego postępowania w sprawie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i określające jednocześnie warunki realizacji przedsięwzięcia (zmieniające decyzje RDOŚ z dnia 29.04.2011 i GDOŚ z dnia 02.12.2011).
- 4) Decyzji Wojewody Mazowieckiego z dnia 26.09.2017r. (370/II/2017) o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (**ZRID**) na Odcinku C.

Jednakże w ocenie Stowarzyszenia, opartej na podstawie licznych zgłoszeń od mieszkańców oraz po dokonaniu wstępnych pomiarów hałasu w wybranych punktach recepcyjnych (stwierdzających znaczącą uciążliwość akustyczną dla mieszkańców i wskazującą na wysoce uprawdopodobnione

przekroczenie dopuszczalnych poziomów hałasu w porze dziennej i nocnej), **przedmiotowa inwestycja nie została wykonana zgodnie z decyzjami RDOŚ z 2011 i 2017 r., w szczególności w zakresie rodzaju zastosowanej nawierzchni.**

Decyzja RDOŚ z 2011 r. została oparta na analizach oddziaływania na środowisko wykonanych przez firmę ARCADIS w 2006 r. w 2010 r., ostatecznie zawartych w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko z marca 2010 r. W przedmiotowym raporcie w rozdziale dot. ochrony przed hałasem (str. 159 i 160) wskazano, że: „Do obliczeń uciążliwości badanego odcinka drogi przyjęto prędkości samochodów osobowych 100 km/h, a ciężarowych 90 km/h. Potok ruchu poruszających się pojazdów określono na stabilny, **a na materiał nawierzchni wybrano gładki asfalt**”. W oparciu o wyniki ww. obliczeń, w swojej decyzji z 29.04.2011 r., RDOŚ ustalił następujący wymóg dla nawierzchni POW (w pkt. 1.3.9): „**Nawierzchnię projektowanej drogi należy wykonać z materiału gwarantującego niski poziom emisji hałasu podczas eksploatacji drogi.**” Wymóg ten nie został w żaden sposób zmieniony na etapie powtórnej analizy oddziaływania na środowisko wykonanej w 2016 r. przez wykonawcę Odcinka C POW (w szczególności przez firmę ARCADIS na zlecenie WARBUD), a zatem można uznać, iż został utrzymany na etapie wydania w 2017 r. przez RDOŚ postanowienia, określające ostateczne warunki realizacji przedsięwzięcia. **Jednocześnie brak jest w postanowieniu RDOŚ z 2017 r. zapisu, który sankcjonowałby określony typ nawierzchni, a w szczególności nawierzchnię z betonu cementowego z odkrytym kruszywem.**

W opinii Stowarzyszenia zastosowana przez wykonawcę Odcinka C POW nawierzchnia z betonu z tzw. odkrytym kruszywem, nie realizuje ww. wymogu (tj. zastosowania materiału gwarantującego niski poziom emisji hałasu), co znajduje potwierdzenie w samych wyjaśnieniach wykonawcy przedstawionych w:

- 1) „Raportcie o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko w ramach ponownej oceny” z 2016 r., gdzie na str. 20 przedmiotowego raportu wykonawca Odcinka C POW napisał:
(...) Dane przyjęte do obliczeń założono, że droga będzie posiadać nawierzchnię betonową z odkrytym kruszywem. Standardowe nawierzchnie betonowe powodują większą emisję hałasu niż standardowe nawierzchnie bitumiczne. W celu redukcji tego oddziaływania stosuje się technologię odkrytego kruszywa, dzięki czemu emisja hałasu z nawierzchni betonowych ulega zmniejszeniu. (...). Oddziaływanie akustyczne powstające na nawierzchniach betonowych z odkrytym kruszywem i standardowych nawierzchniach bitumicznych według różnych publikacji kształtuje się na zbliżonym poziomie – różnica do-chodzi do 1 dB i zależy od prędkości ruchu, rodzaju pojazdu i ogumienia. (...). Jak wykazano, nawierzchnia ta ma własności akustyczne bardzo zbliżone do własności standardowej nawierzchni bitumicznej, (...).
- 2) Decyzji ZRID z 2017, gdzie przytoczono następujące wyjaśnienia wykonawcy Odcinka C POW:
 - na str. 62: „(...) Zastosowany rodzaj nawierzchni stanowi standardowe rozwiązanie stosowane przy budowie dróg (...)”;
 - na str. 102: „(...) Zastosowana nawierzchnia betonowa z otwartym kruszywem na jezdni głównej S-2 posiada **takie same parametry akustyczne jak standardowa nawierzchnia asfaltowa**”.

W celu wyjaśnienia zaistniałych wątpliwości, Stowarzyszenie wystąpiło do GDDKiA o dokumenty, które mogłyby potwierdzić, iż rodzaj zastosowanej nawierzchni odpowiada wymogom wynikającym z decyzji środowiskowych. W odpowiedzi została nam przekazana „Opinia dotycząca projektu konstrukcji nawierzchni drogi ekspresowej S2 zadanie C na odcinku od węzła Wał Miedzeszyński do węzła Lubelska (po uzupełnieniach). Raport serii U nr 86/2018” (wykonana przez Wydział Budownictwa Lądowego i Wodnego Politechniki Wrocławskiej na zlecenie firmy ARCADIS). W pkt. 6 powyższej opinii (Podsumowaniu oceny nawierzchni drogi głównej) zostało napisane, iż „(...) Nawierzchnia ma wymaganą wytrzymałość na ściskanie i zginanie oraz mrozoodporność, zgodną z PFU. Ponadto jej powierzchniowa warstwa zapewnia **obniżony poziom hałasu oraz makrostrukturę.** (...)”.

W związku z powyższym zwracamy się do Pana Profesora, jako współautora i kierownika zespołu Politechniki Wrocławskiej wydającego przedmiotową opinię, z prośbą o informację, czy opiniodawcy:

- 1) przeprowadzali badania w zakresie oceny nawierzchni pod kątem klasyfikacji w odniesieniu do hałasu drogowego (standardowa, o obniżonej hałaśliwości, cicha - klasy nawierzchni opublikowane w KATALOGU KLASYFIKACYJNYM NAWIERZCHNI DROGOWYCH W ODNIESIENIU DO HAŁASU DROGOWEGO, stanowiącym jeden z rezultatów Projektu pn. RID „Ochrona przed hałasem drogowym”, realizowanego w latach 2016-2018 i finansowanego ze środków NCBiR oraz GDDKiA)?
- 2) potwierdzają, iż zastosowana nawierzchnia na odcinku C POW odpowiada, co najwyżej, parametrom nawierzchni referencyjnej (SMA11), tj. zapewniającej standardowy poziom hałasu?

Prosimy o przesłanie odpowiedzi na adres siedziby Stowarzyszenia lub pocztą elektroniczną (e-mail: kontakt@ekranypow.org).

Z wyrazami szacunku

Zarząd Stowarzyszenia
Ekran Akustyczne dla Wawra