

Warszawa, dnia 16. lutego 2021 roku

**Stowarzyszenie**  
**Ekrany Akustyczne dla Wawra**  
ul. Cygańska 2  
04-815 Warszawa  
[kontakt@ekranypow.org](mailto:kontakt@ekranypow.org)

**Pan Robert Kempa, Burmistrz Dzielnicy**  
**Ursynów m.st. Warszawy**

**Pan Michał Metejka, Przewodniczący Rady**  
**Dzielnicy Ursynów m.st. Warszawy**

**Pan Ludwik Rakowski, Burmistrz Dzielnicy**  
**Wilanów m.st. Warszawy**

**Pan Hubert Królak, Przewodniczący Rady**  
**Dzielnicy Wilanów m.st. Warszawy**

**Pan Norbert Szczepański, Burmistrz**  
**Dzielnicy Wawer m.st. Warszawy**

**Pan Michał Żebrowski, Przewodniczący**  
**Rady Dzielnicy Wawer m.st. Warszawy**

**Pan Janusz Budny, Wójt gminy Wiązowna**

**Pan Andrzej Cholewa, Przewodniczący Rady**  
**Gminy Wiązowna**

**Pan Marek Chlibowski, p.o.Głównego**  
**Inspektora Ochrony Środowiska**



*Dotyczy: pisma GDDKiA Oddział w Warszawie z dnia 5 lutego 2021 r. (O.Wa.I-2.534.19.2021.1)*

Szanowni Państwo,

W nawiązaniu do pisma skierowanego do Państwa przez GDDKiA Oddział w Warszawie, które ma na celu przedstawienie „kompleksowych i syntetycznych” informacji w reakcji na „szum informacyjny, spotęgowany niejasnymi informacjami w temacie ochrony przez hałasem na oddanym 22 grudnia 2020 r. do ruchu drogi ekspresowej S2 węzeł warszawa Wilanów – węzeł Lubelska”, z uwagi na nasz interes prawny oraz w oparciu aktualny stan naszej wiedzy pragniemy wyjaśnić, co następuje.

W przywołanym piśmie Pan Dyrektor GDDKiA Oddział w Warszawie próbuje odpowiedzieć na dręczące mieszkańców oraz lokalne władze samorządowe pytanie pojawiające się w przestrzeni medialnej:

- ➔ dlaczego Generalna Dyrekcja wyraziła zgodę na zaproponowaną przez wykonawcę tak znaczną redukcję ekranów akustycznych i zmianę nawierzchni, wbrew opiniom ekspertów i obawom mieszkańców, narażając zdrowie setek z nich? Jak tak istotne zmiany miały się do warunków pierwotnego postępowania przetargowego i jego konkurencyjności?

Odpowiedź Pana Dyrektora zajmuje aż 3 strony, ale można ją streścić jednym zdaniem - „BO MOGLIŚMY”. Poniżej chcemy wykazać, że Generalna Dyrekcja nie tylko „NIE MOGŁA” tego zrobić, ale również postąpiła nieetycznie wyrażając zgodę na tak znaczną optymalizację rozwiązań technicznych w zakresie ochrony przed hałasem kosztem zdrowia mieszkańców.

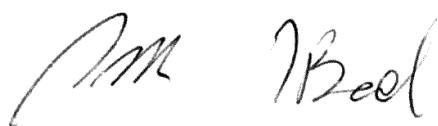
Zgadza się z GDDKiA, iż budowa Południowej Obwodnicy Warszawy musi być prowadzona w oparciu o obowiązujące przepisy prawa oraz poniższe, kluczowe decyzje administracyjne wydane dla przedmiotowej inwestycji na Odcinku C (od węzła „Wał Miedzeszyński” do węzła „Lubelska”), tj.:

- 1) Decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 29.04.2011 r. (**WOOŚ-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 (**DOOŚ.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. (**WOOŚ-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 zdaniem Stowarzyszenia, popartym licznymi sygnałami od mieszkańców a także na podstawie przeprowadzonych wizji lokalnych oraz po dokonaniu wstępnej analizy przebiegu procesu inwestycyjnego, nie można uznać, że oddany w grudniu ub. roku Odcinek C POW spełnia wymagania ww. decyzji oraz jest w zgodzie z obowiązującymi przepisami prawa. Wynika to z dwóch zasadniczych powodów:

- 1) **Na wielu fragmentach Odcinka C POW stwierdzono znaczącą uciążliwość akustyczną dla mieszkańców, wskazującą na wysoce uprawdopodobnione przekroczenie dopuszczalnych poziomów hałasu w porze dziennej i nocnej, w sytuacji gdy natężenie ruchu jest jeszcze znacząco niższe od przewidywanego po uruchomieniu tunelu w Dzielnicy Ursynów i dopuszczeniem do ruchu na POW samochodów ciężarowych.**  
Powyższe pozwala na postawienie tezy, że **podstawą decyzji RDOŚ z 2017 r.**, zmniejszającej o ponad 60% powierzchnię ekranów wzdłuż Odcinka C POW (w stosunku do wyliczeń GDDKiA z 2014 r.), **była błędnie/ nierzetelnie wykonana przez Wykonawcę tego odcinka i zatwierdzona przez GDDKiA analiza oddziaływania akustycznego** (część Raportu oddziaływania na środowisko z 2016 r.). Analiza ta stoi w sprzeczności z analogiczną analizą, wykonaną na zlecenie GDDKiA w roku 2014 r. (tj. już po wejściu w życie nowych przepisów podwyższających dopuszczalny poziom hałasu).
- 2) **Inwestycja nie została wykonana zgodnie z decyzjami RDOŚ z 2011 i 2017 r.**, w szczególności w zakresie:
  - a. ochrony akustycznej na terenach wzdłuż POW (z powodów, o których mowa w pkt. 1 powyżej)
  - b. rodzaju zastosowanej nawierzchni,
  - c. rodzaju i zakresu nowych nasadzeń.

Za ww. stanowiskiem przemawiają poniższe fakty.



## Zmiany w ekranowaniu odcinka C POW w trakcie procesu inwestycyjnego

W poniższej tabeli przedstawiono zmiany w poziomie ekranowania POW na Odcinku C (pikietaż od km 11+500 do km 18+950), które następowały od momentu uzyskania pierwszej decyzji RDOŚ w 2011 r., poprzez wykazany w koncepcji programowej z 2014 r. i ostatecznie nałożony postanowieniem RDOŚ z dnia 18.08.2017.

Lp.	Parametr ekranów	Zgodnie z Decyzją RDOŚ z 29.04.2011 r. (1)	Zgodnie z koncepcją programową ODCINEK „C” z 02.2014 r. (2)	Zgodnie z postanowieniem RDOŚ z 18.08.2017 r. (3)	Zmiana 2017 vs 2014	
					m lub m2	%
1	Długość [m]	12 859	10 380	4 865	-5 515	-53,13%
2	Powierzchnia [m2]	63 400	58 190	22 591	-35 600	-61,18%

(1) analiza własna na podstawie Decyzji RDOŚ z 29.04.2011

(2) analiza własna na podstawie Decyzji RDOŚ z 29.04.2011 oraz informacji zawartych w koncepcji programowej (str. 15)

(3) analiza własna na podstawie postanowienia RDOŚ z 18.08.2017

Należy podkreślić, że aktualizacja analizy akustycznej przeprowadzona w 2014 r. na potrzeby opracowania koncepcji programowej odcinka C (stanowiącej integralną część dokumentacji przetargowej), uwzględniała zmianę przepisów dot. podwyższenia dopuszczalnego poziomu hałasu, co potwierdza poniższy fragment zawarty na str. 14 dokumentu pn. „Koncepcja Programowa. Część ogólna. Część opisowa” z 02.20014 (nr archiwalny PL0105.000010).

„W dniu 29 kwietnia 2011 roku Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie (RDOŚ) wydał dla tej inwestycji DECYZJĘ O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH ZGODY NA REALIZACJĘ INWESTYCJI (DSU) i ustalił warunki dla budowy Południowej Obwodnicy Warszawy na odcinku od węzła „Puławska” do węzła „Lubelska” (...).

Konieczność wykonania ponownej analizy akustycznej dla budowanej Południowej Obwodnicy Warszawy (POW) na odcinku od węzła „Puławska” do węzła „Lubelska”: jest spowodowana wejściem w życie dn. 23.10.2012r. rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2012r., poz.1109). Jak wynika z ww. rozporządzenia podwyższono dopuszczalne poziomy hałas w środowisku.

Ekran akustyczny zaprojektowano zgodnie z DSU z wyjątkiem elementów które wymagały zmiany po przeprowadzeniu ponownej analizy akustycznej.”

Uwzględniając powyższe, w ocenie Stowarzyszenia, głęboko zastanawiającym jest, dlaczego analiza oddziaływania akustycznego wykonana na zlecenie wykonawcy Odcinka C POW w 2016 r.:

- przez tę samą firmę projektową, co na zlecenie GDDKiA w 2014 r. (na potrzeby opracowania koncepcji programowej, stanowiącej integralną część dokumentacji przetargowej)
- prawdopodobnie przy wykorzystaniu tego samego programu komputerowego, co w 2014 r.
- w oparciu o te same normy / model obliczeń, co w 2014 r.
- przy tych samych wymaganiach prawnych odnośnie dopuszczalnego poziomu hałasu, co w 2014 r. (tj. już po zmianach przepisów w 2012 r.),

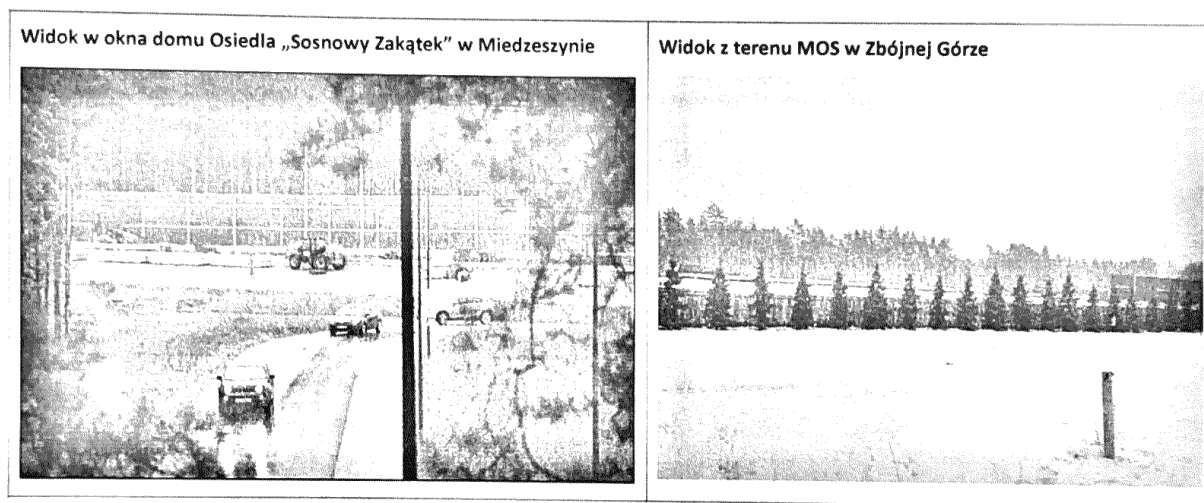
dała tak diametralnie inne wyniki od tych, wynikających z analizy wykonanej na zlecenie GDDKiA w 2014 r., tj. skutkujących zmniejszeniem powierzchni ekranów o ponad 60% w stosunku do tej wynikającej z koncepcji programowej dla odcinka C?

*MM* *Bed*

Powyższe wywołuje uzasadnione wątpliwości co do rzetelności analizy oddziaływania akustycznego wykonanej przez wykonawcę Odcinka C POW oraz zatwierdzonej przez GDKiA, która była jedną z przesłanek do wydania przez RDOŚ Postanowienia z dnia 18.08.2017 roku uzgadniającego warunki realizacji przedsięwzięcia.

Dlaczego taki poziom optymalizacji rozwiązań technicznych w zakresie ochrony przed hałasem zaproponowany przez wykonawcę w ramach formuły „projektuj i buduj” nie wzbudził w GDKiA wątpliwości co do jego skali? W jaki sposób można było wydać zgodę na dokonanie tak dużych zmian biorąc po uwagę, że inwestycja była realizowana w trybie przetargu publicznego?

Poniższe zdjęcia nadesłane przez mieszkańców mogą jedynie potwierdzać nasze wątpliwości. Domy znajdują się w odległości stu kilkudziesięciu metrów od POW z widokiem na niczym nie osłonięte pasy ruchu. Nie sposób wyjaśnić w sposób racjonalny jakie czynniki, okoliczności czy też uwarunkowania, zdecydowały o tym, iż akurat te fragmenty drogi ekspresowej zostały pozbawione jakiegokolwiek ochrony przed uciążliwym hałasem oraz zanieczyszczeniami, skoro w bezpośrednim jego sąsiedztwie znajdują się budynki mieszkalne. Takich przykładów mamy bardzo wiele.



Stanowisko prezentowane przez GDKiA, iż to analiza porealizacyjna wykaże, czy zastosowane rozwiązania są prawidłowe, wydaje się w tej sytuacji absurdalne. Skala błędów projektowych wskazuje, że POW w tym stanie nie powinna zostać przekazana do użytkowania, bowiem nie realizuje podstawowego wymogu – ochrony środowiska w aspekcie ochrony przed hałasem. Analiza porealizacyjna może wykazywać miejsca wymagające ewentualnej korekty lub zmiany parametrów ekranów akustycznych, ale nie wykonania kilometrów brakujących ekranów, które zostały zaprojektowane na podstawie analizy akustycznej wykonanej na zlecenie GDKiA w 2014 r.

#### **WNIOSEK nr 1**

**Redukcja poziomu ekranowania na Odcinku C POW miała wyłącznie charakter ekonomiczny. Skala „optymalizacji rozwiązań technicznych” w zakresie ochrony przed hałasem nie uwzględnia jej wpływu na zdrowie mieszkańców dzielnic wzdłuż POW.**

#### **Zmiana rodzaju nawierzchni POW w trakcie procesu inwestycyjnego**

Decyzja RDOŚ z 2011 r. została oparta na analizach oddziaływania na środowisko wykonanych przez firmę ARCADIS w 2006 r. oraz w 2010 r., ostatecznie zawartych w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko z marca 2010 r. (Nr archiwalny: PL0110.000092.0120). 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/

*AMM Bed*

h. Potok ruchu poruszających się pojazdów określono na stabilny, a na materiał nawierzchni wybrano gładki asfalt”.

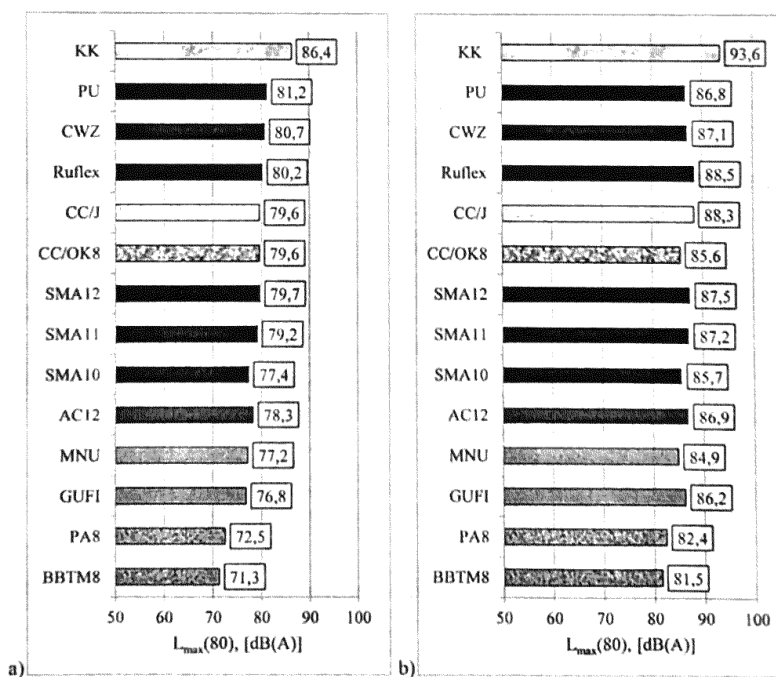
Jak rozumiemy, m.in. w oparciu o wyniki ww. obliczeń ustalono poziom ekranowania POW (o czym była mowa wcześniej), a w swojej decyzji z 29.04.2011 r. RDOŚ uzgodnił następujące wymagania dla nawierzchni POW (w pkt. 1.3.9): „Nawierzchnię projektowanej drogi należy wykonać z materiału gwarantującego niski poziom emisji hałasu podczas eksploatacji drogi.”

Powyższy wymóg nie został decyzją administracyjną zmieniony (nie jest nam znana taka decyzja) na etapie powtórnej analizy oddziaływania na środowisko wykonanej przez wykonawcę Odcinka C w 2016 r., a zatem można uznać, iż został on utrzymany na etapie wydania Postanowienia RDOŚ z dnia 18.08.2017 roku, uzgadniającego ostateczne warunki realizacji przedsięwzięcia. Wbrew stanowisku GDDKiA przedstawionym na spotkaniu z Komisją Ochrony Środowiska Rady Warszawy w dniu 08.02.2021, brak jest w postanowieniu RDOŚ z 2017 r. zapisu, który by sankcjonował określony typ nawierzchni, a w szczególności nawierzchni z betonu cementowego.

Z dostępnych nam informacji wynika, że nawierzchnia drogi zastosowana przez wykonawcę na POW odcinek C poza wiaduktami to beton cementowy C35/45 z odkrytym kruszywem typu CC/OK8.

Nie jest to nawierzchnia „gwarantująca niski poziom emisji hałasu podczas eksploatacji drogi”, o której mowa w decyzjach administracyjnych RDOŚ.

Inżynieria Ekologiczna 40, 2014



**Rys. 1.** Maksymalne poziomy dźwięku od statystycznego pojedynczo przejeżdżającego pojazdu z prędkością 80 km/h: a) pojazd osobowy, b) wieloosłonowy pojazd ciężarowy  
**Fig. 1.** Maximum sound levels of statistical passing vehicle at a speed of 80 km/h: a) passenger vehicle, b) multi-axle heavy vehicle

Źródło: „CICHA” NAWIERZCHNIA DROGOWA JAKO SPOSÓB NA OGRANICZENIE POZIOMU HAŁASU OD RUCHU SAMOCHODOWEGO, prof. W. Gardziejczyk, Wydział Budownictwa i Inżynierii Środowiska, Politechnika Białostocka, 2014

*AM*  
*Bed*

W trakcie styczniowych wideokonferencji z udziałem Radnych Dzielnicy Wawer i Wilanowa, przedstawiciel z ramienia GDDKiA nie wyjaśnił jaka była podstawa zmiany rodzaju nawierzchni w sytuacji obowiązywania decyzji RDOŚ z 2011 roku w zakresie jej rodzaju.

Z opracowań Politechniki Wrocławskiej opublikowanych przez Stowarzyszenie Producentów Cementu (patrz: <https://www.polskicement.pl/seminarium-budujemy-drogi-betonowe-to-sie-oplaca-1-czerwca-2016-kielce>) wynika, że „już na etapie budowy kilometr drogi ekspresowej z nawierzchnią betonową (w zależności od kategorii ruchu) jest od 28,8% do 33% tańszy od podobnej drogi z nawierzchnią asfaltową”. Koszt utrzymania drogi betonowej też jest niższy na etapie eksploatacji. Jednakże to nie te parametry były zawarte w decyzjach RDOŚ/GDOŚ z 2011 i 2017 r.

#### WNIOSEK nr 2

Zmiana rodzaju nawierzchni przez GDDKiA miała charakter jedynie ekonomiczny, bez uwzględnienia jej wpływu na zdrowie mieszkańców dzielnic wzdłuż POW oraz niezgodnie z powołanymi rozstrzygnięciami administracyjnymi RDOŚ.

#### Brak właściwych nasadzeń wzdłuż POW

Decyzja RDOŚ z 2011 r. i postanowienie RDOŚ z 2017 r. określiły następujące wymagania dot. nasadzeń i zieleni wzdłuż POW:

- „Pkt. 1.2.25. Ograniczyć do niezbędnego minimum wycinkę drzew i krzewów, a straty w zieleni uzupełnić poprzez wprowadzenie nasadzeń dogęszczających. Wzdłuż drogi przewidzieć również pasy izolacyjno-osłonowe oraz nasadzenia w rejonie węzła, zbiorników, przejść dla zwierząt, ekranów akustycznych i ogrodzeń. (...).Skład Gatunkowy nasadzeń uzgodnić z Dyrektorem Mazowieckiego Zespołu Parków Krajobrazowych.
- Pkt. 1.3.6. Ekran akustyczny należy zaprojektować w taki sposób, aby zapewnić im estetyczny wygląd, wkomponować je w krajobraz zapewnić im zieleni osłaniającą od strony zewnętrznej.
- Pkt. 1.3.34. Zbiorniki otwarte należy odpowiednio wkomponować w istniejące otoczenie (np. nadanie zbiornikom nieregularnych kształtów, obsadzenie roślinnością odpowiednią do istniejącego w danym rejonie siedliska, unikanie stosowania elementów z betonu, zwłaszcza z betonu lanego) oraz wyposażyć w urządzenia podczyszczające wody. W przypadku zbiorników ZB22, ZB23A, ZB26, ZB27A, ZB28, ZB30, ZB30A, ZB31, ZB32, ZB34 zapewnić łagodne nachylenie linii brzegowej po przeciwnej stronie zbiornika w stosunku do planowanej drogi ekspresowej. (...).
- Pkt. 1.3.40. Należy przewidzieć nasadzenia zieleni z uwzględnieniem gatunków rodzimych występujących w danym zbiorowisku, biorąc także pod uwagę uwarunkowania siedliskowe występujące w sąsiedztwie, techniczne, wskazania związane z architekturą krajobrazu oraz wymogi bezpieczeństwa.”

Jak rozumiemy, intencją RDOŚ, ustającej ww. warunki, było odzwierciedlenie założeń opracowanych przez GDDKiA na etapie uzyskiwania decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych w 2011 r. i odzwierciedlonych w koncepcji programowej dla Odcinka C, przekazanej wykonawcy POW (na etapie składania ofert).

Zawarte w rozdz. 5.2 koncepcji (str. 33) założenia do wykonania nowych nasadzeń wskazują, że „Projektowana zieleni zrekompensuje straty w zieleni spowodowane wycinką istniejącej roślinności w ramach realizacji inwestycji oraz pełnić będzie następujące funkcje:

a) Izolacyjna:

Izolacja i osłona terenów zabudowy mieszkaniowej przed rozprzestrzenianiem się zanieczyszczeń powietrza, ale również przed percepcją hałasu. Pasy zieleni izolacyjnej, należy kształtować piętrowo (zieleni niska, średnia, wysoka – krzewy, drzewa), w zwartych układach.

b) Osłonowa:

AM Bed

Element wkomponowania drogi w otaczający krajobraz, dobór gatunkowy uwzględnia uwarunkowania terenowe wynikające z lokalizacji drogi, ten typ nasadzeń należy stosować również przy zbiornikach filtracyjnych i retencyjnych jako pomoc przy retencjonowaniu wody, preferowane są gatunki rodzime.

c) Estetyczne - krajobrazowe:

Poprawa estetyki drogi przez kompleksowe zagospodarowanie przestrzeni wokół inwestycji (zieleń krajobrazowa wzdłuż trasy oraz zieleń na węzłach);

d) Techniczno – ruchowe:

Prowadzenie optyczne, wizualizacja przebiegu trasy i eksponowanie obiektów drogowych,

e) Naprowadzająca :

Naprowadzanie zwierząt na przejścia, tworzenie bariery przeciwoślnościowej i jednocześnie osłanianie przed wzrokiem zwierząt sztucznych elementów konstrukcji drogi (na ile to możliwe), które to elementy mogą płoszyć zwierzęta i zniechęcać do korzystania z przejść. (...)

f) Doęszczająca:

Zagęszczenie dolnej partii lasu w celu ochrony przed kurzem oraz zanieczyszczeniami.

Na posiedzeniu Komisji Rozwoju Rady Dzielnicy Wawer w dniu 18.01.2021 r., wykonawca poinformował, że nasadzenia zostały wykonane zgodnie z zatwierdzonym przez GDDKiA projektem. Przedstawiciel GDDKiA poinformował natomiast, że zgodność wykonanych nasadzeń z wymogami decyzji RDOŚ potwierdzili inspektorzy, nadzoru odbierający inwestycje przed dopuszczeniem do użytkowania (?).

W ocenie Stowarzyszenia, opartej na opiniach wyrażonych przez mieszkańców oraz wizji lokalnej w wybranych lokalizacjach (w szczególności w obrębie kilku wybudowanych zbiorników), stanowisko GDDKiA nie znajduje potwierdzenia w stanie faktycznym. W miejscach wykarczowanych drzew (m.in. pod zbiorniki), brak jest nasadzeń wysokich roślin (drzew zimozielonych), które pozwoliłyby częściowo odbudować mikroklimat w danej okolicy i osłonić dodatkowo osiedla mieszkalne pod kątem akustycznym i zanieczyszczeń. W okresie wiosennym Stowarzyszenie podejmie działania związane z przygotowaniem odpowiedniej dokumentacji fotograficznej, która zostanie przekazana do oceny właściwemu w tym zakresie organowi administracji (lub wystąpi do właściwego organu o przeprowadzenie stosownej kontroli w tym zakresie).

**WNIOSEK nr 3**

Opracowany przez wykonawcę POW i zatwierdzony przez GDDKiA projekt architektoniczno-budowlany, w części dotyczącej zieleni, nie spełnia wymogów zawartych w decyzjach administracyjnych RDOŚ oraz Koncepcji Programowej. Kluczowym parametrem przy doborze (optymalizacji) nasadzeń był czynnik ekonomiczny, a wykonana zieleń w minimalnym stopniu stanowi rekompensatę strat wynikających z przeprowadzonej wycinki drzew i krzewów.

**PODSUMOWANIE**

Uwzględniając powyższe oraz potwierdzoną już, niespełna dwumiesięcznym okresem użytkowania, uciążliwość akustyczną POW dla setek mieszkańców Warszawy niezbędne jest podjęcie natychmiastowych działań, które doprowadzą do zgodności inwestycji z decyzjami RDOŚ i obowiązującymi przepisami prawa.

Pierwszym elementem tych działań powinna być niezależna i kompleksowa analiza oddziaływania akustycznego POW wraz z pomiarem hałasu w kilkudziesięciu punktach wzdłuż jej przebiegu. Jesteśmy zdania, że taka analiza pozwoli na obiektywną ocenę potrzeb w zakresie zabezpieczenia przed hałasem. Podnoszenie przez GDDKiA dodatkowego argumentu, iż zmiany te podlegały konsultacjom społecznym, również jest niezbyt trafne. Wydaje nam się, że mało kto w tak krótkim

*AMM*  
*Bed*

czasie i przy tak ograniczonym dostępie do dokumentacji projektowej byłby w stanie przeanalizować zakres optymalizacji rozwiązań technicznych w zakresie ochrony przed hałasem, a zwłaszcza że ta informacja nie została podana w sposób czytelny i zrozumiały dla mieszkańców.

Na posiedzeniu Komisji Ochrony Środowiska Rady Warszawy w dniu 08.02.2021, zarówno ze strony Radnych, jak i mieszkańców Dzielnicy Wawer i Wilanów, wskazano, że Odcinki B i C POW w obecnym stanie zabezpieczeń przed hałasem powinny mieć status drogi nieukończonyj. Obecna sytuacja zmierza w kierunku powstania nieodwracalnych skutków pogorszenia jakości życia mieszkańców.

Zadaniem Stowarzyszenia będzie doprowadzenie do niezwłocznego wykonania przez GDDKiA, z własnej inicjatywy lub na podstawie decyzji wydanych przez właściwe organy Państwa, dodatkowej infrastruktury drogowej, przywracającej dotychczasowe walory użytkowe terenów wzdłuż POW. W tym zakresie będziemy ściśle współpracować z właściwymi jednostkami samorządowymi m.st. Warszawy oraz Urzędem Marszałkowskim i Wojewódzkim.

Ze względu na wprowadzenie istotnych zmian w projekcie tj. zaniechanie budowy ekranów, zmianę typu nawierzchni, zmianę rodzaju trasy z estakady na nasyp, zaniechanie nasadzeń celowe wydaje się przeprowadzenie kompleksowej kontroli inwestycji i jej zgodności z przepisami ochrony środowiska oraz w zakresie zamówień publicznych.

Powołane na wstępie pismo GDDKiA wskazuje, że GDDKiA nie zamierza w ramach wewnętrznej kontroli dokonać analizy zgodności z powołanymi rozstrzygnięciami administracyjnymi rozwiązań technicznych w zakresie ochrony środowiska zastosowanych przez wykonawcę, co powinno skutkować wykonaniem odpowiednich zabezpieczeń bez zbędnej zwłoki.

Uwzględniając powyższe, wobec:

- uzasadnionych, opisanych powyżej wątpliwości, dotyczących zgodności realizacji Odcinka C POW z warunkami określonymi, w powołanych na stronie 2 niniejszego pisma rozstrzygnięciami administracyjnymi;
- uzasadnionych przypuszczeń, że hałas emitowany przez powołany odcinek C POW przekracza dopuszczalne poziomy określone w przepisach wydanych na podstawie art. 113 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. Prawo ochrony środowiska

Stowarzyszenie zwraca się z apelem do adresatów niniejszego pisma o podjęcie działań w ramach ustawowych kompetencji poszczególnych organów, których celem będzie usunięcie zagrożenie dla środowiska i zdrowia ludzi powodowanego przez odcinek C POW wobec jego realizacji w sposób, uzasadniający wątpliwości co do zgodności z prawem.

Uwzględniając ustawowe zadania Głównego Inspektora Ochrony Środowiska w zakresie kontroli przestrzegania przez podmioty korzystające ze środowiska (w przedmiotowej sprawie GDDKiA) przepisów o ochronie środowiska i decyzji ustalających warunki korzystania ze środowiska, Stowarzyszenie zwraca się do adresatów niniejszego pisma o wystąpienia ze stosowanymi wnioskami o wszczęcie takiej kontroli i przeprowadzenie stosownych pomiarów poziomu hałasu emitowanego przez odcinek C POW. Taka kompetencja jest wskazana np. w art. 8a ust. 3 ustawy z dnia 20 lipca 1991r. o Inspekcji Ochrony Środowiska<sup>1</sup> i apelujemy do władz lokalnych o realizację powołanej kompetencji uwzględniając przywołane zagrożenie naruszenia przepisów ochrony środowiska i w konsekwencji zdrowia mieszkańców domów położonych w niewielkiej odległości od odcinka C POW.

Wobec powołanych wątpliwości Stowarzyszenie zwraca się ponadto z wnioskiem do Głównego Inspektora Ochrony Środowiska o dokonanie kontroli i oceny prawidłowości rozstrzygnięć administracyjnych powołanych na stronie 2 niniejszego pisma i prawidłowości ich realizacji, celem ewentualnego zastosowania środków wskazanych w art. 16a ust. 3 ustawy z dnia 20 lipca 1991r. o



Inspekcji Ochrony Środowiska<sup>2</sup> lub też wystąpienia z wnioskiem o wszczęcie przez Marszałka Województwa Mazowieckiego postępowania i wydanie decyzji na podstawie art. 362 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. Prawo ochrony środowiska nakazującej GDDKiA ograniczenie negatywnego oddziaływania na środowisko i jego zagrożenia przez eksploatację odcinka C POW.

Z wyrazami szacunku

Zarząd Stowarzyszenia  
Ekran Akustyczne dla Wawra

*Marek JUMM*

*Joanna Bednarek*

Do wiadomości:

- 1) Pan Rafał Trzaskowski, Prezydent M. St. Warszawy
- 2) Pan Adam Struzik, Marszałek Województwa Mazowieckiego
- 3) Pan Konstanty Radziwiłł, Wojewoda Mazowiecki
- 4) Pan Andrzej Szweda-Lewandowski, Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska
- 5) Pan Arkadiusz Siembida, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w W-wie
- 6) Pan Jarosław Wąsowski, Dyrektor Oddziału w Warszawie GDDKiA

---

<sup>2</sup> Art. 8a ust. 3 W przypadku bezpośredniego zagrożenia środowiska starosta lub wójt (burmistrz, prezydent miasta) może skierować, zawierający uzasadnienie, wniosek do wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska o podjęcie należących do jego zadań i kompetencji działań zmierzających do usunięcia tego zagrożenia, gdy podjęcie działań wykracza poza zadania i kompetencje odpowiednio starosty lub wójta (burmistrza, prezydenta miasta).

<sup>2</sup> Art. 16a ust. 3 W razie stwierdzenia nieprawidłowości w działaniach organów administracji publicznej w zakresie ochrony środowiska organ Inspekcji Ochrony Środowiska może:

- 1) skierować wystąpienie o wyjaśnienie przyczyn nieprawidłowości lub o ich usunięcie;
- 2) zwrócić się o wszczęcie postępowania administracyjnego, wnieść skargę do sądu administracyjnego, a także uczestniczyć w tych postępowaniach - na prawach przysługujących prokuratorowi.