

Warszawa, dnia 4. lutego 2021 roku

Stowarzyszenie

Ekrany Akustyczne dla Wawra

ul. Cygańska 2

04-815 Warszawa

kontakt@ekranypow.org

Generalna Dyrekcja

Dróg Krajowych i Autostrad

ul. Wronia 53

00 - 874 Warszawa

Dot.: **Projekt i budowa drogi ekspresowej S2 Południowa Obwodnica Warszawy na odcinku od węzła „Puławska” do węzła „Lubelska”: Zadanie „C” od węzła „Wał Miedzeszyński” do węzła „Lubelska” (dalej zwane jako „POW Zadanie C”).**

WNIOSEK

Stowarzyszenie *Ekrany Akustyczne dla Wawra*, którego cele obejmują m.in.:

- działania 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, uwzględniając bardzo liczne głosy zaniepokojonych, a w zasadniczej części zdesperowanych mieszkańców, których miejsca zamieszkania stanowią lokalizacje narażone na uciążliwy hałas, w związku z otwarciem w dniu 22 grudnia 2020 roku fragmentu drogi ekspresowej S2 będącej częścią POW Zadanie C, zwraca się z wnioskiem o:

zapewnienie odpowiedniej ochrony akustycznej wzdłuż odcinka POW, przebiegającego w obrębie dzielnicy Wawer m. st. Warszawy w postaci:

1. **budowy półtuneli akustycznych nad odcinkiem zagłębionym poniżej terenu gruntu rodzimego w pobliżu węzła „Patriotów” pomiędzy wiaduktem przy ulicy Mozaikowej a wiaduktem przy ulicy Zabawnej (km 13+000 do km 14+300);**
2. **budowy ekranów o wysokiej pochłalności akustycznej na całym odcinku POW Zadanie C od węzła „Wał Miedzeszyński” do węzła „Lubelska” lub innych rozwiązań ograniczających emisję hałasu;**
3. **wykonanie nawierzchni z materiału gwarantującego niski poziom emisji hałasu podczas eksploatacji zgodnie z decyzją RDOŚ z dnia 29 kwietnia 2011 r., znak WOOŚ-II.4200.12.2011.JI.**

UZASADNIENIE

W dniu 24 września 2019 r. Rada Ministrów przyjęła uchwałę nr 105/2019 (M.P. 2019, poz. 1054) w sprawie przyjęcia „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku” (dalej: „Strategia”), przedłożoną przez ministra infrastruktury. Strategia wskazuje na nowoczesne rozwiązania ułatwiające funkcjonowanie całego sektora transportowego, zmniejszające jego negatywny wpływ na środowisko i klimat, tak aby możliwe było stworzenie zrównoważonego systemu transportowego kraju do 2030 r.

Zapisy Strategii są spójne z przyjętą przez Zgromadzenie Ogólne Organizacji Narodów Zjednoczonych (ONZ) w 2015 r. „Agendą na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju - 2030” i zawartymi w niej 17 Celami Zrównoważonego Rozwoju (SDGs).

W przyjętej Strategii czytamy między innymi, że w kontekście ochrony środowiska polski transport musi sprostać wyzwaniom, takim jak utrzymujące się przekroczenia norm jakości powietrza oraz hałasu, mające negatywny wpływ na zdrowie ludzi oraz środowisko jako całość.

Zgodnie z przyjętą Strategią należy wdrożyć

1. Działania o charakterze inwestycyjnym związane bezpośrednio z ograniczeniem negatywnego wpływu na środowisko (m.in. rozwiązań ograniczających emisję hałasu, przejścia dla zwierząt);
2. Działania o charakterze innowacyjno-technicznym jak np. stosowanie innowacyjnych nawierzchni drogowych pochłaniających hałas, o wzmocnionej wytrzymałości, mniej podatnych na ścieranie;

W naszej ocenie przedmiotowa inwestycja nie wpisuje się w Strategię w kluczowych punktach: zastosowane rozwiązania antyhałasowe oraz zastosowany rodzaj nawierzchni „betonowej” zamiast asfaltowej w żadnym stopniu nie przyczyniają się do ograniczenia emisji hałasu w silnie zurbanizowanym terenie, jakim jest dzielnica Wawer m. st. Warszawy.

W pełni podzielamy pogląd Pana Ministra Infrastruktury Andrzeja Adamczyka, że wysokiej jakości infrastruktura to jeden z najważniejszych czynników pobudzających zrównoważony rozwój kraju. Zintegrowany i nowoczesny system transportowy jest kluczowym ogniwem w budowaniu spójności ekonomicznej, terytorialnej oraz społecznej państwa.

Jesteśmy natomiast zdania, że rozwój infrastruktury transportowej nie może odbywać się kosztem mieszkańców miast i osiedli, w pobliżu których realizowana jest dana inwestycja.

Część trasy POW Zadanie C została przeprowadzona pod ulicą Patriotów oraz linią kolejową za pomocą odkrytej wanny szczelnej, a nie jak wcześniej planowano w tunelu. Skutkiem czego ekrany akustyczne zlokalizowane w pobliżu węzła „Patriotów” na odcinku pomiędzy wiaduktem przy ulicy Mozaikowej a wiaduktem przy ulicy Zabawnej nie stanowią odpowiedniej ochrony akustycznej.

Zgodnie z Decyzją Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 29 kwietnia 2011 r., znak 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” (...), zmienionej Decyzją Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 2 grudnia 2011 r.,

znak DOOS.IDK.4200.14.2011.AA oraz zmienionej Postanowieniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 18 sierpnia 2017r. znak WOOŚ-II.4200.18.2016.WM.14 konstrukcja posadowienia ekranów powinna dopuszczać ich montaż o maksymalnej wysokości 8 m. Gdyby nawet zastosowano w okolicy węzła „Patriotów” ekrany o maksymalnej wysokości 8 m to i tak powołane Postanowienie zakłada przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu na najwyższych kondygnacjach dla aż sześciu spośród 62 analizowanych budynków w porze nocy a także w porze dnia już dla roku 2020 (patrz str. 53 Postanowienia). Zastosowanie tzw. półtuneli akustycznych może stanowić jedyną skuteczną ochronę przed hałasem odcinka POW zagłębionego poniżej terenu rodzimego.

Należy zaznaczyć, że obecnie, przed wybudowaniem tunelu pod Ursynowem natężenie ruchu na przedmiotowym odcinku POW szacowane jest na około 7 000 pojazdów na dobę. Natomiast z Opracowania z zakresu Analizy i Prognozy Ruchu na odcinku od węzła „Puławska” do węzła „Lubelska” z marca 2014 roku wykonanego na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) wynika, że natężenie ruchu pojazdów na odcinku międzywęzłowym od „Wał Miedzeszyński” do „Patriotów” będzie wynosiło 90 610 pojazdów na dobę w 2020 roku oraz 106 830 pojazdów na dobę w 2025 roku.

Nawet przy tak znikomym ruchu pojazdów, jaki jest obecnie, i w sytuacji kiedy nie są jeszcze dopuszczone do ruchu pojazdy ciężarowe, poziom hałasu emitowany w okolicy wyznaczonych punktów pomiarowych już teraz prawdopodobnie przekracza dopuszczalne poziomy hałasu określone w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012 r. (Dz.U. 2012 poz. 1109) zmieniającym Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (aktualnie t.j. Dz.U.2014.112 z dnia 2014.01.22.).

Zgodnie z powołanymi rozstrzygnięciami administracyjnymi jednym z warunków realizacji przedsięwzięcia jest „wykonanie nawierzchni projektowanej drogi z materiału gwarantującego niski poziom emisji hałasu podczas eksploatacji drogi”. Dostępne są badania naukowe według których skala redukcji hałasu przy odpowiednio dobranych nawierzchniach zawiera się w przedziale od 1 dB do 3 dB, niektóre nawierzchnie charakteryzują się redukcją rzędu 7-10 dB. W przypadku realizacji POW Zadanie C zastosowano nawierzchnię „betonową”, która według wszelkich dostępnych badań charakteryzuje się wyższym poziomem emisji hałasu drogowego. Naszym zdaniem realizacja POW jest w tym zakresie w istotny sposób niezgodna z Decyzją administracyjną i skutkuje podwyższonym poziomem hałasu, który mieszkańcy oceniają jako „nieznośny” i „nie do zaakceptowania”.

Cel realizacji takiej inwestycji jak POW nie może ograniczać się wyłącznie do stworzenia bezpiecznego odcinka drogi ekspresowej zapewniającego wysoki komfort dalekobieżnego ruchu drogowego o dużych prędkościach podróży oraz rozwoju infrastruktury drogowej obszaru metropolitalnego, lecz musi uwzględniać prawa mieszkańców żyjących nieopodal POW.

Obecnie, z uwagi na brak rozwiązań ograniczających emisję hałasu, w tym w szczególności ekranów akustycznych prawa społeczności lokalnej osiedli Aleksandrów, Falenica, Miedzeszyn, Nadwiśle oraz Radość są naruszane, co uzasadnia wystąpienie z niniejszym wnioskiem.

Dodatkowo należy podkreślić, że przedmiotowa inwestycja jest współfinansowana ze środków Unii Europejskiej w ramach Funduszu Spójności. Program polityki spójności przygotowany na lata 2014- 2020 kontynuuje długofalowe cele, jakimi są zrównoważony wzrost gospodarczy zapewniający zatrudnienie, postęp społeczny oraz wysoki poziom ochrony i poprawa jakości środowiska naturalnego.

Projekty finansowane z Funduszu Spójności zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 1300/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. powinny być zgodne z postanowieniami traktatów i przyjętymi zgodnie z nimi instrumentami oraz politykami wspólnotowymi łącznie z polityką ochrony środowiska, transportową, w dziedzinie sieci transeuropejskich, polityką konkurencji oraz polityką zamówień publicznych.

W świetle wcześniej przytoczonych faktów wydaje się, że przedmiotowa inwestycja może naruszać postanowienia w zakresie wspólnotowej polityki ochrony środowiska a w szczególności sprzeczna z podstawowymi założeniami i priorytetami polityki hałasowej UE (Dyrektywa WE/49/2002).

Podkreślenia wymaga również fakt, że GDDKiA zleciła opracowanie koncepcji programowej inwestycji, bazując już na poziomach hałasu określonych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012 r. (Dz.U. 2012 poz. 1109), podwyższającym dopuszczalne poziomy hałasu w stosunku do tych poziomów określonych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. przed nowelizacją dokonaną powołanym Rozporządzeniem z dnia 1 października 2012 r. Dokument pod nazwą *OPRACOWANIE STADIUM PROJEKTU BUDOWLANEGO BUDOWY POŁUDNIOWEJ OBWODNICZY WARSZAWY NA ODCINKU OD WĘZŁA "PUŁAWSKA" DO WĘZŁA "LUBELSKA" (długość ok.19.5 km) – KONCEPCJA PROGRAMOWA ODCINEK „C” od km 11+500,00 do km 18+950,00* datowany na luty 2014 roku, przewidywał wybudowanie na odcinku POW Zadanie C ekranów akustycznych o powierzchni ponad 58 tys. m kw., podczas gdy w rzeczywistości zostało wybudowanych jedynie 22,5 tys. m kw., to jest aż o ponad 61% mniej niż przewidywało Opracowanie.

Tak istotne ograniczenie ilości ekranów (ich długości i wysokości) było wynikiem „optymalizacji kosztów” po stronie wykonawcy inwestycji, na jaką wyraziła zgodę GDDKiA. Ta „optymalizacja” skutkuje dzisiaj, przy stosunkowo niskim natężeniu ruchu, znaczną uciążliwością akustyczną dla mieszkańców. Powyższe przemawia za koniecznością niezwłocznego przeprowadzenia ponownej analizy akustycznej i zastosowania rozwiązań przewidzianych w koncepcji programowej z 2014 roku.

W najnowszej publikacji Światowej Organizacji Zdrowia (WHO) i Wspólnego Centrum Badawczego Komisji (Environmental Noise Guidelines for the European Region, 2018) wykazano, że na skutek hałasu związanego z ruchem drogowym następuje istotna utrata zdrowia w krajach Europy Zachodniej.

Europejska Agencja Środowiska w raporcie (Environmental noise in Europe — 2020) zwraca uwagę na najnowsze zalecenia WHO, w których postuluje się obniżenie wskaźników $L_{DWN}>55$ dB i $L_N>50$ dB do wartości 40 dB, ponieważ w aktualnej ocenie stopnia zagrożenia hałasem ludności UE pomija się fakt, że znaczna część populacji narażona jest na hałas o niższych poziomach, które prawdopodobnie również mają szkodliwe skutki dla zdrowia.

Oddziaływanie hałasu ma negatywny wpływ na kondycję człowieka, na jego zdrowie, w szczególności na układ nerwowy i psychikę oraz na narządy wewnętrzne. Szkodliwe działanie hałasu na organizm człowieka objawia się zmęczeniem, gorszą wydajnością nauki, trudnościami w skupieniu uwagi, zaburzeniami orientacji, drażliwością, podwyższonym ciśnieniem krwi, bólem i zawrotami głowy, czasowymi lub trwałymi uszkodzeniami słuchu, występowaniem szumów usznych. Hałas jest szczególnie szkodliwy dla układu nerwowego małych dzieci, gdyż budzi w nich strach, poczucie zagrożenia, niepewności, powoduje płacz, jękanie się, a nawet może wywołać padaczkę, (I. Leśnikowska-Matusiak, A. Wnuk, Instytut Transportu Samochodowego, 2014).

W bliskiej odległości około 150 m od POW jest zlokalizowany Młodzieżowy Ośrodek Socjoterapii nr 8 przy ulicy Podmokłej 4. Mieszczą się w nim szkoła podstawowa i internat z myślą o dzieciach, które ze względu na zaburzenia rozwojowe, zaburzenia w funkcjonowaniu społecznym oraz trudności w uczeniu się są zagrożone niedostosowaniem społecznym. Ośrodek nie posiada żadnego zabezpieczenia przeciwhałasowego od strony POW.

Warto w tym miejscu wskazać na zasadę zaufania do władzy publicznej wynikającą z Ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 256 z późn. zm.).

Brak zaufania obywateli do władzy publicznej jest z reguły skutkiem naruszenia prawa przez organy państwowe, zwłaszcza zaś niektórych wartości w nim wyrażonych, takich jak równość i sprawiedliwość. Naczelny Sąd Administracyjny w wyroku z dnia 7 grudnia 1984 r., III SA 729/84, ONSA 1984/2, poz. 117, podkreśla, że w celu realizacji tej zasady konieczne jest „przede wszystkim ściśle przestrzeganie prawa, zwłaszcza w zakresie dokładnego wyjaśnienia okoliczności sprawy, konkretnego ustosunkowania się do żądań i twierdzeń stron oraz uwzględniania w decyzji zarówno interesu społecznego, jak i słusznego interesu obywateli, przy założeniu, że wszyscy obywatele są równi wobec prawa”.

Wnioskodawca i liczni mieszkańcy, których lista z podpisami jest zawarta w załączeniu pozostają w nadziei, iż wszyscy adresaci niniejszego wniosku podejmą stosowne działania, będą dążyć do dokładnego wyjaśnienia okoliczności sprawy i w sposób konkretny ustosunkują się do niniejszego wniosku.

Obecna sytuacja zmierza w kierunku powstania nieodwracalnych skutków pogorszenia jakości życia mieszkańców oraz pensjonariuszy m. in. MOS nr 8 a także dewastacji środowiska. Podkreślić należy, że taka sytuacja może skutkować odpowiedzialnością odszkodowawczą GDDKIA jeszcze przed wykonaniem analizy porealizacyjnej, wobec wystąpienia przez mieszkańców z roszczeniami odszkodowawczymi, uwzględniając, że ich prawa są chronione nie tylko przepisami prawa administracyjnego, w tym w szczególności ustawą z dnia 27 kwietnia 2001r. Prawo ochrony środowiska, ale również przepisami kodeksu cywilnego w zakresie zakazu immisji.

W świetle wszelkich powyższych okoliczności, należy uznać, iż budowa odpowiednich zabezpieczeń akustycznych wzdłuż drogi całego odcinka POW Zadanie C przebiegającego na terenach przylegających do osiedli Aleksandrów, Falenica, Miedzeszyn, Nadwiśle oraz Radość w Dzielnicy Wawer znajduje uzasadnienie zarówno faktyczne jak i prawne, uwzględniając obowiązek GDDKiA przewidywania kosztów roszczeń odszkodowawczych, które mogą powstać jeszcze przed wykonaniem przez GDDKiA analizy porealizacyjnej.

Wskazać i podkreślić należy ponadto, że niniejszy wniosek jest składany przez Stowarzyszenie, ale został on poparty przez mieszkańców, zamieszkujących budynki położone nieopodal POW i narażone na hałas. Lista mieszkańców, którzy popierają niniejszy wniosek wraz z ich podpisami jest zawarta w załączniku nr 1 do niniejszego wniosku.

Z poważaniem,

Zarząd Stowarzyszenia
„Ekrany Akustyczne dla Wawra”

Załączniki:

1. Lista zawierająca podpisy osób popierających niniejszy wniosek, zamieszkujących budynki położone nieopodal POW
2. „Mapa hałasu”

Do wiadomości:

Pan Andrzej Adamczyk

Minister Infrastruktury

ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa

Pan Adam Struzik

Marszałek Województwa Mazowieckiego

ul. Jagiellońska 26, 03-719 Warszawa

Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska

ul. Bartycka 110 A, 00-716 Warszawa;

Pan Arkadiusz Siembida

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie

ul. Henryka Sienkiewicza 3, 00-015 Warszawa

Biuro Ochrony Środowiska Urzędu m. st Warszawy

Plac Bankowy 2, 00-950 Warszawa;

Pan Norbert Szczepański

Burmistrz Dzielnicy

ul. Żegańska 1, 04-713 Warszawa;

Pan Michał T. Żebrowski

Przewodniczący Rady Dzielnicy Wawer

ul. Żegańska 1, 04-713 Warszawa

Centrum Unijnych Projektów Transportowych

ul. Plac Europejski 2, 00-844 Warszawa