



03980200453758  
RPW/8556/2021 P  
2021-04-19

**GENERALNY DYREKTOR  
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD**

Warszawa, 19 kwietnia 2021 r.

BGD.WSA.054.55.2021.EM

<b>KANCELARIA SENATU</b> Kancelaria Ogólna	
19. 04. 2021	
nr RPW	85 56/2021 P
	Str. 1/1
	(podpis)

Pan

**Tomasz Grodzki**

Marszałek Senatu RP

*Szanowny Panie Marszałku*

odpowiadając na pismo z 30 marca 2021 r.<sup>1)</sup>, przy którym przekazano oświadczenie złożone przez senatora Jana Marię Jackowskiego<sup>2)</sup> w sprawie ponadnormatywnego hałasu, wynikającego z ruchu pojazdów po oddanej do użytkowania Południowej Obwodnicy Warszawy (POW)<sup>3)</sup>, przebiegającej przez teren gminy Wiązowna, poniżej przedstawiam stanowisko w sprawie.

Zagadnienia związane z ochroną środowiska są jednym z kluczowych elementów procesu przygotowania i realizacji każdej inwestycji. Konieczne do uzyskania zgody, opinie oraz decyzje administracyjne, a także wymagane procedury są ściśle określone przepisami prawa. Dzięki temu proces inwestycji realizowanych m.in. przez GDDKiA jest transparentny, otwarty i spójny niezależnie od lokalizacji inwestycji.

### **1. Realizacja inwestycji**

Trzy umowy na zaprojektowanie i wybudowanie drogi ekspresowej S2 od węzła Puławska do węzła Lubelska zostały zawarte w grudniu 2015 r. W drugiej połowie 2017 r., na podstawie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowych (ZRID) wydanych przez Wojewodę Mazowieckiego, na wszystkich trzech odcinkach realizacyjnych rozpoczęły się prace budowlane. 22 grudnia 2020 r. oddane do ruchu zostały dwa odcinki S2 pomiędzy węzłami Warszawa Wilanów, Wał Miedzeszyński i Lubelska.

<sup>1)</sup> znak BPS/043-22-925/21

<sup>2)</sup> na 22. posiedzeniu Senatu RP 25 marca 2021 r.

<sup>3)</sup> zrealizowanej w ramach zadania pn. „Budowa drogi ekspresowej S2 na odcinku węzeł Puławska – węzeł Lubelska (bez węzła)” dalej jako S2 (POW)

## **2. S2 potrzebna mieszkańcom stolicy**

Droga ekspresowa S2 POW wraz z nowym mostem na Wiśle to część Warszawskiego Węzła Drogowego. Trasa ta w 70 proc. stanowi połączenie międz dzielnicowe i jest wykorzystywana przede wszystkim przez mieszkańców Warszawy i gmin ościennych. To inwestycja wyczekiwana przez społeczeństwo. Ruch, jaki można zauważyć po otwarciu dwóch odcinków trasy przebiegających przez tereny Wilanowa i Wawra, pokazuje, jak potrzebna jest trasa zarówno mieszkańcom stolicy jak i podróżującym do niej. Nowa droga przybliży nie tylko dzielnice Warszawy po obu stronach Wisły, ale ułatwia również połączenie z autostradą A2 i drogą ekspresową S17.

## **3. Ekranu budowane zgodnie z prawem**

Konieczność zastosowania elementów ochrony środowiska jest przy okazji każdej inwestycji drogowej analizowana etapowo, równolegle do szczegółowości przygotowywanej dokumentacji projektowej. W pierwszej kolejności w ramach Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego przygotowany jest raport o oddziaływaniu na środowisko, który jest podstawą do uzyskania decyzji środowiskowej. Wydaje ją właściwy Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska. Drugim etapem jest wykonanie koncepcji programowej, która jest przygotowywana w oparciu o uzyskaną decyzję środowiskową. Ostatnią fazą przed rozpoczęciem realizacji robót jest przygotowanie dokumentacji do uzyskania decyzji ZRID. W ramach tego etapu przewidziane jest przeprowadzenie powtórnej analizy środowiskowej i wykonanie raportu do ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Zatwierdzeniem wskazanych rozwiązań chroniących środowisko przed negatywnym oddziaływaniem drogi jest postanowienie wydane przez właściwego Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska (RDOŚ). W oparciu o zapisy tego dokumentu, po uzyskaniu decyzji ZRID, realizowana jest inwestycja w zakresie elementów środowiskowych.

## **4. Na jakiej podstawie wybudowane zostały ekranu na POW?**

Konieczność budowy ekranów akustycznych dla S2 POW została w pierwszej kolejności określona w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej przez RDOŚ w Warszawie w 2011 r. Następnie ich lokalizacja i wysokość zostały przeanalizowane powtórnie w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko na etapie uzyskiwania decyzji ZRID i postanowienia RDOŚ w Warszawie z 2017 r. W obu dokumentach wskazano nowe lokalizacje i wysokości ekranów akustycznych. Zmiany dotyczące ekranów w stosunku do decyzji środowiskowej wynikały w dużej mierze ze zmiany w 2012 r. obowiązujących norm hałasu<sup>4)</sup>. Ponowna ocena oddziaływania na środowisko musiała opierać się na aktualnych w tamtym czasie przepisach prawa, a więc już na nowych

<sup>4)</sup> rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U. z 2014 r. poz. 112)

normach. Weryfikacja zapisów decyzji środowiskowej w ramach ponownej oceny wynikała jednak nie tylko ze zmian przepisów, ale uwzględniła również konkretne rozwiązania drogowe (np. niweletę drogi), a także zaktualizowane zagospodarowanie terenu.

#### **5. Dokumentacja wraz z raportem jawna i dostępna**

Wspomniana powyżej procedura ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach uzyskiwania decyzji ZRID odbywa się z udziałem społeczeństwa. Przewidywała ona m.in. możliwość zapoznania się z raportem oddziaływania na środowisko. Wojewoda Mazowiecki zgodnie z przepisami prawa zapewnił udział społeczeństwa, udostępnił dokumentację sprawy i przyjmował uwagi oraz wnioski. Pisma oraz e-maile były składane zarówno przez osoby prywatne, stowarzyszenia, przedstawicieli firm, jak również przez Radnych oraz Władze Dzielnic m.st. Warszawy. Wszystkie uwagi i wnioski w nich zawarte były przeanalizowane przez RDOŚ w Warszawie.

#### **6. Ekranu wybudowane na podstawie Postanowienia RDOŚ**

Zakres zaprojektowanych i wybudowanych ekranów wynika ściśle z przeprowadzonych analiz i modelowania akustycznego. Rozwiązania w tym zakresie są składową raportu ocenianego przez RDOŚ, a ostateczne, wiążące GDDKiA warunki określone zostały w treści Postanowienia RDOŚ w Warszawie, wydanego w 2017 r. z uwzględnieniem opisanych wyżej procedur.

#### **7. GDDKiA nie wybiera terminu analizy porealizacyjnej**

GDDKiA nie miała i nie ma możliwości zrealizowania zabezpieczeń w większym lub mniejszym zakresie niż wynika to z postanowień RDOŚ, ponieważ stanowiłoby to naruszenie prawa.

Jednak decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach oraz postanowienia RDOŚ, poza wskazaniem konkretnych zabezpieczeń, określiły również warunki dotyczące wykonania analizy porealizacyjnej, czyli opracowania, które oceni rzeczywisty wpływ inwestycji na środowisko po jej wybudowaniu. Wskazano nie tylko zakres koniecznych do wykonania badań i analiz, ale również terminy ich wykonania. W związku z powyższym, badania skuteczności zabezpieczeń akustycznych w ramach analizy porealizacyjnej będą wykonane przez GDDKiA po upływie roku od oddania inwestycji do użytkowania.

#### **8. Pomiary wykonywane są w określonych warunkach i odpowiednią aparaturą**

Pomiary, na podstawie których będzie można stwierdzić ewentualne przekroczenia norm hałasu, muszą być wykonane odpowiednią aparaturą pomiarową oraz w określony sposób, wskazany w regulacjach prawnych. Wyniki pomiarów wykonanych np. za pomocą urządzeń nieposiadających właściwej kalibracji lub wykonane w niewłaściwych warunkach atmosferycznych nie mogą być podstawą do nałożenia obowiązku dobudowy ekranów. Zgodnie z przepisami prawa nie można na ich podstawie stwierdzić przekroczenia norm.

Należy również nadmienić, że zabezpieczenia akustyczne mogą powstać wyłącznie w celu ochrony terenów, które są zakwalifikowane w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego lub na podstawie klasyfikacji gminy jako tereny wymagające zabezpieczenia przed hałasem. Oznacza to często, że kluczowym elementem decydującym o zastosowaniu bądź nie zastosowaniu ochrony akustycznej dla danego terenu, są zapisy miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, za których sporządzenie odpowiadają m.in. Gmina Wiązowna oraz dzielnice m.st. Warszawy - Wawer i Wilanów. Plany uchwalane są odpowiednio przez Radę Gminy Wiązowna oraz Radę m.st. Warszawy.

### **9. Termin analizy wiąże tylko GDDKiA, innych nie**

Analizę porealizacyjną możemy przeprowadzić po roku od udostępnienia drogi kierowcom, nie wcześniej. Jest to warunek wskazany w wiążącej GDDKiA decyzji i postanowieniu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie.

Jeśli jednak zainteresowane gminy lub dzielnice m.st. Warszawy wykonają właściwe pomiary hałasu, mają możliwość zainicjowania odrębnego postępowania administracyjnego dotyczącego ograniczenia oddziaływania akustycznego drogi.

Mając bowiem na uwadze sygnały od mieszkańców dzielnic zlokalizowanych wzdłuż oddanej w grudniu 2020 r. S2 POW od węzła Lubelska do ul. Przyczółkowa oraz wychodząc naprzeciw postulatam mieszkańców, zainteresowane tą kwestią dzielnice m.st. Warszawy mogą zlecić odpowiedniej jednostce, spełniającej wymagania określone prawem, dokonanie tych pomiarów wcześniej.

Należy podkreślić, że GDDKiA może wydatkować środki publiczne na dodatkowe zabezpieczenia akustyczne na S2 POW wyłącznie na podstawie decyzji Marszałka Województwa Mazowieckiego. Nie ma znaczenia, co będzie podstawą jej wydania - czy analiza porealizacyjna zlecona przez GDDKiA, czy wyniki pomiarów zlecone przez inny podmiot, który Marszałek uzna za właściwy.

Jednocześnie pragnę nadmienić, że stanowisko GDDKiA w sprawie budowy ekranów akustycznych na odcinku drogi ekspresowej S2 POW, w tym informacje o działaniach podjętych i planowanych w celu minimalizacji wpływu S2 POW na otoczenie, zostało przekazane Panu Januszowi Budnemu, Wójtowi Gminy Wiązowna oraz Panu Andrzejowi Cholewie, Przewodniczącemu Rady ww. gminy w piśmie z 5 lutego 2021 r. (w załączeniu)<sup>5)</sup>.

Zapewniam Pana Marszałka, że szanujemy głos mieszkańców jednak musimy respektować uregulowania formalno-prawne, w których jako instytucja administracji publicznej funkcjonujemy.

*Z wyrazami szacunku*

p.o. GENERALNY DYREKTOR  
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD

*Tomasz Zuchowski*  
Tomasz Zuchowski

<sup>5)</sup> znak O.Wa.I-2.534.19.2021.1