

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Warszawie
ul. Mińska 25
03-808 Warszawa

Jesteśmy mieszkańcami dzielnicy Ursus, zamieszkałymi rejonie ulic Słupskiej, Bodycha, Szomańskiego, Kuźnicy Kołtająowskiej, Ochockiej i Robinii. Nasze domy znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie drogi ekspresowej S2, czyli Południowej Obwodnicy Warszawy (POW) na odcinku Konotopa-Lotnisko, w przybliżeniu między km 458 a 459.

W naszym odczuciu natężenie hałasu generowane przez tę drogę przekracza dopuszczalne normy i stanowi znaczącą uciążliwość dla mieszkańców, co przekłada się na obniżenie jakości życia, w tym zagrożenie dla zdrowia, ograniczenie możliwości korzystania z naszej własności, jak również obniżenie wartości naszych nieruchomości. Przekroczenie dopuszczalnych poziomów hałasu stanowić może znaczące negatywne oddziaływanie na środowisko, a GDDKiA jako inwestor ma obowiązek jego ograniczania. W związku z powyższym, prosimy o udzielenie wyjaśnień w następujących kwestiach:

1. W ramach projektu i zgodnie z wydaną dla inwestycji decyzją środowiskową, na odcinku tym zaplanowano i zrealizowano od strony północno-wschodniej (naszych zabudowań) ekrany pochłaniające o wysokości 3m, a od strony południowo-zachodniej ekrany odbijające o wysokości 5m. Rodzaj i wysokość tych ekranów została dobrana na podstawie wyników modelowania hałasu i prognozy nie wykazały przekroczeń wartości dopuszczalnych w sąsiedztwie zabudowy mieszkalnej. Naszym zdaniem ekrany akustyczne zostały błędnie zaprojektowane, w szczególności ich wysokość od strony NE jest niewystarczająca, a zastosowanie wyższych ekranów odbijających od strony SW powoduje odbijanie się hałasu i zwiększenie jego natężenia od strony NE. Jakiego było uzasadnienie dla wykorzystania ekranów o różnych wysokościach i zastosowanie droższych ekranów przezroczystych od strony SW?
2. Zwracamy również uwagę, że nawet wizualnie można stwierdzić, iż wysokość samochodów ciężarowych typu TIR poruszających się trasą S2 znacznie przekracza wysokość ekranów od strony NE (3 m).
3. W 2014 roku Wojewódzki Mazowiecki Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska wykonał pomiary hałasu komunikacyjnego na wysokości posesji przy ul Bieńczaka (pismo WIOŚ IN.7024.2.2014.AK/MW). Równoważny poziom hałasu wyniósł wtedy $L_{Aeq D} = 58,0$ dB w porze dnia i $L_{Aeq N} = 54,4$ dB w porze nocy, jednak naszym zdaniem wartości te nie są miarodajne dla omawianego obszaru, gdyż miejsce pomiaru zlokalizowane jest ok 30m od nasypu i znajduje się w cieniu akustycznym ekranów pochłaniających, natomiast posesje znajdujące się w odległości 100-200m od nasypu narażone są na oddziaływanie hałasu odbitego od paneli po stronie SW drogi przechodzących ponad i załamujących się na panelach pochłaniających po stronie NE. Dodatkowo w

raporcie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przyjęto aktualne na moment jego przygotowania dopuszczalne wartości hałasu (tj. 55 dB w dzień i 50 dB w nocy), które już w 2014 roku zostały w miejscu pomiarów WIOŚ przekroczone, co dodatkowo sugeruje, że modelowanie hałasu przeprowadzone na potrzeby raportu było błędne, a wartości hałasu - niedoszacowane.

4. Raport oddziaływania na środowisko dla inwestycji nakłada obowiązek przeprowadzenia monitoringu porealizacyjnego, w szczególności pomiarów hałasu w Ursusie w km 457+500, czyli w pobliżu naszych domów. Monitoring taki został wykonany i opracowany w 2015 roku. Dokument ten figuruje w wykazie analiz porealizacyjnych jako „WA35/AP/2015 - Analiza porealizacyjna dla drogi S2, stanowiąca Południową Obwodnicę Warszawy wraz z trasą NS (S79) w zakresie klimatu akustycznego oraz pomiarów zanieczyszczenia powietrza, gleby, wód podziemnych i wód opadowych. Odcinek 1 od końca węzła „Konotopa” do początku węzła „Lotnisko” od km 456+240 do km 466+684 (odc. POW et. III)”. Prosimy o udostępnienie tego dokumentu i innych wyników pomiarów akustycznych dokonanych po zakończeniu inwestycji w rejonie Ursusa.
5. Raport oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko jasno stwierdza, że „podstawową trudnością, na jaką napotkano przy opracowaniu niniejszego raportu, jest niepewność prognozy ruchu drogowego i związane z tym potencjalnie duże i narastające w czasie odchylenia między prognozowanymi a rzeczywistymi oddziaływaniami drogi na środowisko”. W związku z powyższym prosimy o informację, czy przyjęte w raporcie natężenie ruchu, w szczególności prognoza dla roku 2025, pokrywa się z rzeczywistym natężeniem ruchu na tym odcinku. Dodatkowo prosimy o informację, czy przyjęte natężenia uwzględniały oddziaływania skumulowane związane z zaplanowanymi i oddanymi do użytkowania drogami łączącymi się z omawianym odcinkiem, np. tunelem drogi ekspresowej S2 pod Ursynowem, jak również hałasu ze źródeł innych niż drogowe (np. ruch lotniczy na lotnisku Okęcie).
6. Z uwagi na fakt, że wcześniejsza komunikacja, pomiary, jak również analiza porealizacyjna pochodzą sprzed 10 lat, wnioskujemy o przeprowadzenie dodatkowych pomiarów hałasu dla terenów zabudowy jednorodzinnej, w szczególności w rejonie ograniczonym ulicami Robinii, Szomańskiego, Słupskiej i II Armii Wojska Polskiego. Co istotne, wnioskujemy o przeprowadzenie tych pomiarów przy różnych warunkach atmosferycznych, gdyż z naszych własnych pomiarów wynika, że natężenie hałasu znacząco wzrasta szczególnie przy wiatrach wiejących z południa i zachodu.

Osoby do kontaktu: