



PREZYDENT MIASTA STOŁECZNEGO WARSZAWY

pl. Bankowy 3/5, 00-950 Warszawa
tel. 22 443 10 00, 22 443 10 01, faks 22 443 10 02
sekretariatprezydenta@um.warszawa.pl, www.um.warszawa.pl

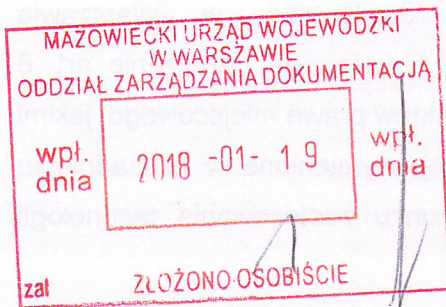
PM-ID.720.98.2017.PJA
(numer pisma w sprawie: 4 AOR)

Warszawa, 18. STY. 2018

Minister Infrastruktury i Budownictwa
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

za pośrednictwem
Wojewody Mazowieckiego
pl. Bankowy 3/5
00-950 Warszawa

Strona:
Miasto stołeczne Warszawa
reprezentowane przez
Prezydenta m.st. Warszawy
pl. Bankowy 3/5
00-950 Warszawa



ODWOŁANIE

od decyzji Wojewody Mazowieckiego nr 521/II/2017 z 28 grudnia 2017 r.
o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej: „budowa drogi ekspresowej S2 –
Południowa Obwodnica Warszawy na odcinku od węzła „Puławska” do węzła „Lubelska”
– Zadanie „A” – Budowa drogi ekspresowej S2 – Południowa Obwodnica Warszawy
na odcinku od węzła „Puławska” (bez węzła) do węzła „Przyczółkowa” (bez węzła)
o długości ok. 4,6 km”.

Wnoszę odwołanie od decyzji Wojewody Mazowieckiego nr 521/II/2017 znak: WI-
II.7820.1.10.2017.MS1, wydanej 28 grudnia 2017 r. na wniosek Generalnego Dyrektora Dróg
Krajowych i Autostrad, którą organ zezwolił na realizację inwestycji drogowej: „budowa drogi
ekspresowej S2 – Południowa Obwodnica Warszawy na odcinku od węzła „Puławska” do węzła
„Lubelska” – Zadanie „A” – Budowa drogi ekspresowej S2 – Południowa Obwodnica Warszawy
na odcinku od węzła „Puławska” (bez węzła) do węzła „Przyczółkowa” (bez węzła) o długości

ok. 4,6 km²). Jednocześnie w niniejszym odwołaniu zaskarżam postanowienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z 20 października 2017 r. znak: WOOŚ-II.4200.10.2017.MW.6 uzgadniające i określające warunki realizacji ww. przedsięwzięcia.

I. Decyzji Wojewody Mazowieckiego nr 521/II/2017 z 28 grudnia 2017 r. zarzucam naruszenie:

- art. 6 kodeksu postępowania administracyjnego poprzez pominięcie aktów prawa miejscowego, jakimi są programy ochrony powietrza dla aglomeracji warszawskiej wymienione w uzasadnieniu niniejszego odwołania, polegające na niewprowadzeniu w decyzji warunku zastosowania technologii ograniczających emisję,
- naruszenie art. 7 kodeksu postępowania administracyjnego, poprzez nieuwzględnienie przy załatwianiu sprawy interesu społecznego i słusznego interesu obywateli, w zakresie ochrony środowiska, w szczególności jakości powietrza,
- naruszenie art. 77 § 1 kodeksu postępowania administracyjnego poprzez nierozpatrzenie całego materiału dowodowego, tzn. pisma Prezydenta m.st. Warszawy z 27 listopada 2017 r. znak: PM-ID.720.98.2017.PJA(3)POW P-L 51/6079/17.

II. Postanowieniu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z 20 października 2017 r. znak: WOOŚ-II.4200.10.2017.MW.6 zarzucam naruszenie art. 6 kodeksu postępowania administracyjnego poprzez pominięcie aktów prawa miejscowego, jakimi są programy ochrony powietrza dla aglomeracji warszawskiej, wymienione w uzasadnieniu niniejszego odwołania polegające na niewprowadzeniu warunku zastosowania technologii ograniczających emisję.

Wnoszę o zmianę decyzji Wojewody Mazowieckiego nr 521/II/2017 z 28 grudnia 2017 r., poprzez zamieszczenie w niej wymogu montażu przez inwestora urządzeń ochrony powietrza w wentylatorniach systemu wentylacji tunelu.

Uzasadnienie

Zarówno Wojewoda Mazowiecki, jak i Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie wydając oba zaskarżane akty administracyjne nie uwzględnili stanu zanieczyszczenia powietrza w m.st. Warszawie. Opieranie się w tej sprawie wyłącznie na informacji Mazowieckiego Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w Warszawie w formie „tła zanieczyszczeń”, niezbędnej do wykonania obliczeń stężeń substancji w powietrzu zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, jest niewystarczające. Od wielu lat ten sam Mazowiecki Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska w Warszawie, prowadząc monitoring zanieczyszczenia powietrza, stwierdza na obszarze strefy aglomeracja warszawska występowanie przekroczeń dopuszczalnych stężeń dwutlenku azotu, pyłu

zawieszonych PM10 i PM2,5 oraz benzo(α)pirenu, w tym w szczególności na komunikacyjnej stacji monitoringowej. Wyniki monitoringu przekazywane są Zarządowi Województwa Mazowieckiego, który na ich podstawie, stosownie do art. 91 ust 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* (Dz.U. z 2017 r. poz. 519, ze zm.), opracowuje projekt uchwały w sprawie programu ochrony powietrza, mającego na celu osiągnięcie poziomów dopuszczalnych substancji w powietrzu oraz pułapu stężenia ekspozycji.

Stosownie do art. 91 ust. 3 ustawy *Prawo ochrony środowiska*, Sejmik Województwa Mazowieckiego określił, w drodze uchwał, następujące programy ochrony powietrza dla aglomeracji warszawskiej obejmującej swym zasięgiem granice miasta stołecznego Warszawy:

- Uchwała Nr 162/13 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 28 października 2013 r. *w sprawie określenia programu ochrony powietrza dla strefy aglomeracja warszawska, w której został przekroczony poziom dopuszczalny pyłu zawieszanego PM2,5 w powietrzu* (Dz. Urz. Woj. Maz. z 2013 r., poz. 11271, ze zm.). Program obowiązuje od dnia 19 listopada 2013 r. do dnia 31 grudnia 2024 r.
- Uchwała Nr 184/13 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 25 listopada 2013 r. *w sprawie programu ochrony powietrza dla stref województwa mazowieckiego, w których został przekroczony poziom docelowy benzo(α)pirenu w powietrzu* (Dz. Urz. Woj. Maz. z 2013 r., poz. 13009, ze zm.). Program obowiązuje od dnia 25 grudnia 2013 r. do dnia 31 grudnia 2024 r.
- Uchwała Nr 186/13 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 25 listopada 2013 r. *w sprawie programu ochrony powietrza dla strefy aglomeracja warszawska, w której zostały przekroczone poziomy dopuszczalne pyłu zawieszanego PM10 i dwutlenku azotu w powietrzu* (Dz. Urz. Woj. Maz. z 2013 r., poz. 13011, ze zm.). Program obowiązuje od dnia 25 grudnia 2013 r. do dnia 31 grudnia 2024 r.

Zgodnie z art. 84 ust. 1 ustawy *Prawo ochrony środowiska*, ww. programy stanowią akty prawa miejscowego, a ich stosowanie nie zostało wyłączone ze stosowania ustawą z dnia 10 kwietnia 2003 r. *o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych* (Dz.U. z 2017 r., poz. 1496, ze zm.). Podkreślenia wymaga, że zgodnie z ww. przepisem programy są tworzone w celu doprowadzenia do przestrzegania standardów jakości środowiska. Standardem jakości środowiska jest dopuszczalny poziom zanieczyszczeń w powietrzu. Programy ochrony powietrza są tworzone po to, aby poprawiać jakość powietrza w mieście, tzn. dążyć do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń poprzez podjęcie działań na rzecz poprawy jakości powietrza.

W załącznikach do wymienionych uchwał określono kierunki i zakres działań niezbędnych do przywrócenia poziomów substancji w powietrzu do poziomów dopuszczalnych. Znajduje się wśród nich „stosowanie przy modernizacji dróg i parkingów materiałów i technologii gwarantujących ograniczenie emisji (...) podczas eksploatacji”.

Przedmiotowe przedsięwzięcie stanowi budowę nowej drogi, gdzie zaprojektowanie i zastosowanie technologii gwarantujących ograniczenie emisji podczas eksploatacji jest łatwiejsze niż podczas modernizacji dróg istniejących, gdzie obecne zagospodarowanie terenu uniemożliwia pewne rozwiązania. Dodatkowo, inwestor zobowiązany jest do zarezerwowania w wentylatorowniach miejsca na montaż urządzeń ochrony powietrza. Uzależnienie ich montażu od wyników analizy porealizacyjnej, której wyniki będą znane organom 18 miesięcy po oddaniu drogi do użytkowania oznacza, że przez ten okres wprowadzanie spalin samochodowych do powietrza będzie odbywało się bez ograniczeń, pomimo możliwości zastosowania filtrów. Działanie takie jest niezgodne z założeniami przytoczonych wcześniej programów ochrony powietrza.

Warszawa jest ważnym węzłem komunikacyjnym. Krzyżują się tu główne trasy ruchu kołowego, kolejowego i lotniczego. Dostępność korytarzy transportowych jest korzystna dla rozwoju miasta, jednak negatywnie wpływa na jakość powietrza. Największe oddziaływanie na stan środowiska w sektorze transportu ma transport samochodowy. Warszawa jest jedynym miastem w województwie mazowieckim, gdzie notowane są przekroczenia średniorocznego poziomu dopuszczalnego dwutlenku azotu. Głównym źródłem emisji NO₂ jest transport drogowy, stanowiący przyczynę występowania przekroczeń – potwierdzają to analizy wykonane na potrzeby programu ochrony powietrza dla aglomeracji warszawskiej, w której zostały przekroczone poziomy dopuszczalne pyłu zawieszonego PM10 i dwutlenku azotu w powietrzu. Dodatkowo z analiz Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska w Warszawie wynika, że udział emisji z transportu samochodowego w stężeniu średniorocznym pyłu zawieszonego PM10 stanowi prawie 70% całej emisji z obszaru miasta.

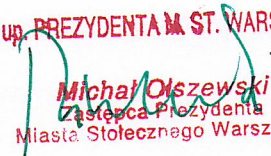
Powszechnie znany jest negatywny wpływ zanieczyszczeń powietrza na zdrowie. Dwutlenek azotu obniża odporność organizmu na infekcje bakteryjne, działa drażniąco na oczy i drogi oddechowe, jest przyczyną zaburzeń w oddychaniu, powoduje choroby alergiczne (m.in. astmę). Pyły inhalowane do płuc mogą powodować różne reakcje np. kaszel, trudności z oddychaniem i zadyszkę, szczególnie w czasie wysiłku fizycznego. Przyczyniają się do zwiększenia zagrożenia infekcjami układu oddechowego oraz występowania zaostrzeń objawów chorób alergicznych np. astmy, kataru siennego i zapalenia spojówek. Drobne frakcje pyłów mogą przenikać do krwioobiegu, a dłuższe narażenie na wysokie stężenia pyłu może mieć istotny wpływ na przebieg chorób serca (nadciśnienie, zawał) lub nawet zwiększać ryzyko zachorowania na choroby nowotworowe, szczególnie płuc. Nowe dane świadczą o ujemnym wpływie inhalowanego pyłu na zdrowie kobiet ciężarnych oraz rozwijającego się płodu (niski ciężar urodzeniowy, wady wrodzone, powikłania przebiegu ciąży).

Wszystko to sprawia, że niezwykle ważne jest podejmowanie wszelkich możliwych działań pozwalających zmniejszyć narażenie mieszkańców na zanieczyszczenia powietrza.

Działaniem takim jest z całą pewnością zastosowanie właściwych filtrów pozwalających na ograniczenie emisji komunikacyjnych, które dzięki budowie tunelu w ciągu drogi ekspresowej S2 – Południowa Obwodnica Warszawy na odcinku od węzła „Puławska” do węzła „Lubelska” – Zadanie „A”, będą ujmowane w system wentylacyjny.

Realizacja obwodnicy pozwalająca na wyprowadzenie części ruchu samochodowego z centrum miasta stanowi element systemu ograniczania nadmiernego zanieczyszczenia powietrza w Warszawie. Jednak jej realizacja nie musi powodować przeniesienia części zanieczyszczeń w południowe rejony miasta, gdy projekt umożliwia rzeczywiste ograniczenie emisji, dzięki budowie tunelu, jego instalacji wentylacyjnej oraz możliwości zamontowania filtrów.

Ponadto, organ wydający decyzję nr 521/III/2017 z 28 grudnia 2017 r. znak: WI-II.7820.1.10.2017.MS1, o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej: „budowa drogi ekspresowej S2 – Południowa Obwodnica Warszawy na odcinku od węzła „Puławska” do węzła „Lubelska” – Zadanie „A” – Budowa drogi ekspresowej S2 – Południowa Obwodnica Warszawy na odcinku od węzła „Puławska” (bez węzła) do węzła „Przyczółkowa” (bez węzła) o długości ok. 4,6 km”, nie odniósł się do uwag – postulatów złożonych przez Prezydenta m.st. Warszawy przy piśmie z 27 listopada 2017 r. znak: PM-ID.720.98.2017.PJA(3)POW P-L 51/6079/17, przedstawił tylko stanowisko inwestora. Organ w żaden inny sposób nie odniósł się do uwag Prezydenta m.st. Warszawy i nie uzasadnił ich nieuwzględnienia.

z up. PREZYDENTA M. ST. WARSZAWY

Michał Olszewski
Zastępca Prezydenta
Miasta Stołecznego Warszawy

Załączniki:

Pełnomocnictwo dla Michała Olszewskiego – Zastępcy Prezydenta m.st. Warszawy.

ZASTĘPCA DYREKTORA
BIURA OCHRONY ŚRODOWISKA
GEOLOG POWIATOWY


Dorota Jedynak

