



Warszawa, 23-09-2024 r.

RZECZNIK PRAW OBYWATELSKICH

Marcin Wiącek

V.7203.49.2024.MŻW

Pan

Rafał Trzaskowski

Prezydent m.st. Warszawy

Urząd m.st. Warszawy

via ePUAP

Szanowny Panie Prezydencie,

do mojego Biura coraz liczniej wpływają skargi na hałas, z jakim na co dzień mierzą się mieszkańcy Warszawy, zwłaszcza dzielnicy Śródmieście.

Skarżący wskazują, że jego źródłem jest przede wszystkim wzmożony ruch drogowy, głównie samochodów osobowych i motocykli. Sprawia to, że praktycznie niemożliwe jest normalne funkcjonowanie w pomieszczeniach mieszkalnych przy otwartych oknach, co utrudnia np. wietrzenie i przebywanie w mieszkaniach w czasie upalnych dni. Hałas jest uciążliwy także dla przechodniów czy osób korzystających z miejskich terenów rekreacyjnych.

Na problem nadmiernego hałasu w centrum Warszawy zwracają uwagę także media, np.: <https://warszawa.wyborcza.pl/warszawa/7,95190,6519200,wiele-halasu-o-halas-w-stolicy.html>, <https://www.tvp.info/82183837/halas-w-centrum-warszawy-mieszkanicy-chca-pozwac-miasta>, <https://warszawa.naszemiasto.pl/jak-glosno-jest-w-centrum-warszawy-teraz-poziom-halasu/ar/c14-9688173>.

Obowiązany jestem w tym miejscu zauważyć, że prawo do życia w środowisku wolnym od uciążliwości hałasowych w świetle orzecznictwa Europejskiego Trybunału Praw Człowieka traktowane jest jako jedno z podstawowych praw człowieka, do którego zagwarantowania zobowiązane zostały wszystkie państwa, ratyfikujące postanowienia Konwencji¹. Zgodnie natomiast z art. 68 ust. 4 Konstytucji RP, zapobieganie negatywnym dla zdrowia skutkom degradacji środowiska spoczywa na władzach publicznych – zarówno szczebla centralnego jak i lokalnego².

Jak wynika z moich ustaleń, władze m.st. Warszawy dostrzegają wagę poruszonego problemu oraz pilną potrzebę jego rozwiązania. W Uchwale nr XLVII/1470/2021 Rady Miasta Stołecznego Warszawy z 15 kwietnia 2021 r. w sprawie uchwalenia Programu ochrony środowiska dla m.st. Warszawy na lata 2021-2024 wskazano, iż podstawowym źródłem ponadnormatywnego hałasu w Warszawie jest ruch drogowy, cyt.: „*Nadmierny długookresowy hałas dotyka ok. 104 tys. mieszkańców Warszawy. Główny problem stanowi hałas komunikacyjny - drogowy. Ok. 6% warszawianek i warszawiaków żyje na terenach, na których przekroczony jest jego dopuszczalny poziom.*”

W tabeli przedstawiającej wyniki Analizy SWAT (str. 31 Programu), jako słabe strony wymieniono *wysokie narażenie na hałas powodowany przez transport komunikacyjny, w tym głównie drogowy oraz niewystarczający dla ochrony środowiska przed hałasem zakres wykorzystywania zasad planowania przestrzennego oraz rozwiązań technicznych przy projektowaniu budynków. Przy tym, dalszy wzrost natężenia ruchu samochodowego w mieście, w tym ruchu tranzytowego uznano tu za realne zagrożenie.*

Jak wynika z dalszej treści Programu, w ramach jego celów szczegółowych przyjęto między innymi *poprawę klimatu akustycznego przez ograniczenie oddziaływania hałasu komunikacyjnego* (Rozdział 4 Cele i szczegółowe działania, str. 189 Programu). Opisując zamierzone działania w tym zakresie, powołano się następnie na postanowienia Programu ochrony środowiska przed hałasem dla m.st. Warszawy (*Uchwała Nr LXXIV/2099/2018 Rady m.st. Warszawy z dnia 27 września 2018 r. w sprawie aktualizacji Programu ochrony środowiska przed hałasem dla m.st. Warszawy, zmieniająca*

Uchwałę Nr XCIII/2733/2010 Rady m.st. Warszawy z dnia 21 października 2010 r. w sprawie

¹ Konwencja O OCHRONIE PRAW CZŁOWIEKA I PODSTAWOWYCH WOLNOŚCI sporządzona w Rzymie dnia 4 listopada 1950 r., zmieniona następnie Protokołami nr 3, 5 i 8 oraz uzupełniona Protokołem nr 2 (Dz. U. z 1993 r. Nr 61, poz. 284 z późn. zm.), K. Gruszecki [w:] Prawo ochrony środowiska. Komentarz, wyd. VI, Warszawa 2022, art. 112.

² M. Florczak-Wątor [w:] Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej. Komentarz, wyd. II, red. P. Tuleja, Warszawa 2023, art. 68.

uchwalenia Programu ochrony środowiska przed hałasem dla m.st. Warszawy³), zgodnie z którymi kluczową rolę dla kształtowania środowiska akustycznego miały odgrywać trzy działania strategiczne, takie jak: planowanie i gospodarka przestrzenna uwzględniająca problemy akustyczne, polityka transportowa (w tym: budowa obwodnic, poprawa płynności ruchu z wykorzystaniem tzw. „zielonej fali”, wprowadzanie ograniczeń dla ruchu: ograniczanie prędkości, zakaz ruchu pojazdów ciężkich na wybranych drogach lub w wytypowanych obszarach miasta, wspieranie i popularyzacja cichej komunikacji miejskiej, w tym wprowadzenie priorytetów dla komunikacji autobusowej i tramwajowej, wprowadzenie stref płatnego parkowania, systematyczna wymiana taboru komunikacji zbiorowej na pojazdy cichsze, w tym wymiana autobusów o napędzie spalinowym na autobusy o napędzie elektrycznym) oraz edukacja ekologiczna, w tym promocja transportu rowerowego.

W perspektywie krótkookresowej (do roku 2023 r.), w zakresie hałasu drogowego, zrealizowane miały zostać następujące działania: wymiana nawierzchni na cichą, doraźne kontrole i montaż urządzeń do pomiarów prędkości w celu egzekwowania ograniczenia dopuszczalnej prędkości (występowanie o podjęcie działań do Policji i GITD) i montaż ekranów akustycznych. Jako środki służące zaradzeniu hałasu tramwajowego wymieniono modernizację, remont i przebudowę torowisk wraz z utrzymaniem ich dobrego stanu technicznego poprzez m.in. regularne szlifowanie szyn.

W związku z powyższym, na podstawie art. 13 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 lipca 1987 r. o Rzeczniku Praw Obywatelskich⁴, zwracam się do Pana Prezydenta z uprzejmą prośbą o wyjaśnienie, w jakim stopniu zostały zrealizowane wspomniane wyżej Cele i szczegółowe działania w zakresie hałasu komunikacyjnego (tak drogowego jak i tramwajowego), a zwłaszcza - cele ujęte w perspektywie krótkookresowej, wyznaczone do zrealizowania do 2023 r. W razie stwierdzenia, iż owe cele zostały osiągnięte, proszę o wskazanie, czy, a jeśli tak, to w jakim stopniu przełożyło się to na polepszenie klimatu akustycznego w Warszawie, nie wyłączając centrum miasta. W szczególności pragnę dowiedzieć się, w jaki sposób udało się poszerzyć *zakres wykorzystywania zasad planowania przestrzennego oraz rozwiązań technicznych przy projektowaniu budynków* (wskazanego w tabeli analiza SWAT jako jeden ze słabych punktów) - o ile, rzecz jasna zostało to dokonane.

³ Dz. U. Woj. Mazow. z 2018 r. poz. 9436.

⁴ Ustawa z dnia 15 lipca 1987 r. o Rzeczniku Praw Obywatelskich (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1264).

Niezależnie od powyższego, zwracam się z uprzejmą prośbą, o informacje w przedmiocie harmonogramu procedowania Programu ochrony środowiska na lata 2025 – 2030 i jego projektowanych założeń w kontekście ograniczania hałasu komunikacyjnego. Jakkolwiek zgodnie z ogłoszeniem na stronie internetowej Urzędu m.st. Warszawy projekt nowego Programu jest obecnie w fazie konsultacji <https://um.warszawa.pl/-/program-ochrony-srodowiska-wyraz-opinie-o-projekcie>, będę zobowiązany za wyjaśnienie, czy planowane jest ponowienie w jego treści postanowień programu poprzedniego, czy też, w związku z jego ewaluacją, rozważane są dodatkowe rozwiązania – a jeśli tak, to jakie.

Pragnę ponadto dowiedzieć się, w jakim zakresie nowelizacja przepisów mających zastosowanie przy realizacji inwestycji budowlanych, dokonana mocą *ustawy z dnia 7 lipca 2023 r. o zmianie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz niektórych innych ustaw*⁵ znajdzie przełożenie na ustalenia projektowanego Programu i czy przyczyni się to do wzmocnienia działań władz m.st. Warszawy nakierowanych na poprawę klimatu akustycznego w mieście, lub przynajmniej zahamowanie jego pogorszenia.

Z poważaniem

Marcin Wiącek

Rzecznik Praw Obywatelskich

/-wydano i podpisano elektronicznie/

⁵ *Ustawa z dnia 7 lipca 2023 r. o zmianie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1688).*