

Warszawa, dn. 18 kwietnia 2018 r.

Miasto Stołeczne Warszawa
Biuro Ochrony Środowiska
Pl. Bankowy 2
00-095 Warszawa
mapaakustyczna@um.warszawa.pl

W związku z prowadzonymi konsultacjami społecznymi dotyczącymi aktualizacji Programu Ochrony Środowiska przed hałasem i proponowanych rozwiązań walki z hałasem (19 marca-20 kwietnia br.),

Miasto Jest Nasze przekazuje uwagi do zapisów i działań zaproponowanych w Projekcie dokumentu oraz wnioski i działania niezbędne do wdrożenia w Programie w perspektywie działań krótkoterminowych (2018-2023 r.) w związku z pogarszającym się klimatem akustycznym Warszawy i brakiem realnych działań chroniących jej mieszkańców:

I. Uwagi do projektu Programu:

Projekt „Programu Ochrony przed Hałasem dla m.st. Warszawy” jest dokumentem fasadowym, stworzonym ze względu na wymagania unijne, nie spełniającym rzeczywistych celów jakim jest tworzenie programu ochrony mieszkańców przed hałasem i nie prowadzącym poprzez swoje działania do poprawy jakości życia mieszkańców. Dokument – mimo, że po uchwaleniu przez Radę Miasta staje się aktem prawa miejscowego – lokalnym wymogiem prawnym, w żaden sposób nie reguluje tworzenia stref ciszy, ograniczeń prędkości, zwiększenia stref płatnego parkowania etc., co znacząco wpłynęłoby na poprawę jakości życia mieszkańców w zakresie narażenia na hałas (synergicznie poprawiłoby również bezpieczeństwo i stan powietrza ...)

Poprzez zaniechanie i odsuwanie w czasie skutecznych działań, obszar i ilość osób narażonych na negatywne skutki hałasu w Warszawie powiększyły się w porównaniu do 2013 roku, a przy braku zdecydowanych działań, zwiększający się hałas będzie miał coraz większy negatywny wpływ na życie mieszkańców Warszawy. Hałas w jakim mieszkańcy Warszawy muszą przebywać przez całą dobę dla urzędników ratusza nie ma widać szczególnego znaczenia.

Autorzy projektu „Programu Ochrony przed Hałasem dla m.st. Warszawy” (POSpH2018) podkreślają w nim, że **presja hałasu jest coraz większa.**

Zwiększa się przede wszystkim uciążliwość i przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu drogowego w obrębie całej Warszawy, co odczuwają wszyscy mieszkańcy. Od poprzedniej aktualizacji mapy akustycznej w 2013 roku, ekspozycja mieszkańców Warszawy na nadmierny hałas drogowy zwiększyła się do 767 tys. osób (Ldwn- średnia

całodobowa), a dla pory nocnej (Ln) z pomiarów przeprowadzonych w 2017 roku na potrzeby aktualizacji wynika, że narażone jest około 490 tys. osób. Są to oczywiście dane szacunkowe. Osób cierpiących z powodu hałasu jest zdecydowanie więcej (szacunki wynikają z przyjętej metodyki).

W kontekście realnego zagrożenia jakie dla społeczeństwa niesie nadmierna ekspozycja na hałas, m.in. wpływ na uszkodzenia narządu słuchu, ale również wpływ na wydajność, układ dokrewny, choroby układu krążenia, zaburzenia snu... Mieszkańcy oczekują od miasta szybkich i efektywnych działań poprawiających klimat akustyczny aglomeracji.

Po analizie projektu Programu, należy stwierdzić, że:

- a. Projekt wykonany na zlecenie Urzędu m. st. Warszawy nie obejmuje żadnych konkretnych działań zmierzających do zapobiegania powstawaniu hałasu w środowisku.
- b. Zadania planowane przez Urząd Miasta związane są z ograniczeniem największych i występujących już przekroczeń w miejscach, gdzie pomiary wskazały stan warunków akustycznych określanych jako „złe” i „bardzo złe”¹ (przekroczenia powyżej 10 dB w stosunku do obowiązujących norm hałasu- np. w miejscach gdzie w porze nocnej hałas od dróg powinien wynosić do 56 dB, wynosi 66 dB² i więcej).
- c. Program jest sprzeczny z Dyrektywą 2002/49/WE PE i Rady (na podstawie której tworzone są Programy). Plany działań ujęte w programach mają za zadanie zarządzanie emisją i skutkami hałasu, w razie potrzeby obejmują działania zmniejszające hałas.
- d. Projekt Programu dla Warszawy zajmuje się i planuje likwidację największych przekroczeń, nie obejmuje żadnych działań zarządczych i mitygujących tak, aby stan warunków akustycznych kolejnych obszarów nie pogarszał się do poziomu „złego”/”bardzo złego
- e. O braku realnych działań w stosunku do obszarów o największych przekroczeniach świadczyć może podsumowanie poprzedniego programu ochrony przed hałasem (z 2013 r.):

Z dziesięciu celów krótkookresowych (do 2018 r.) redukcji poziomu hałasu drogowego na wrzesień 2017 r. nie wykonano trzech. Z trzech celów krótkookresowych (do 2018 r.) redukcji poziomu hałasu tramwajowego na wrzesień 2017 r. nie wykonano jednego. Z ośmiu celów krótkookresowych (do 2018 r.) redukcji poziomu hałasu kolejowego na wrzesień 2017 r. nie wykonano czterech, natomiast cztery wykonano w części.

- f. W rozdziale 5.4 Autorzy projektu Programu wspominają o możliwych działaniach w celu minimalizacji hałasu – zieleni, nawierzchniach dróg, zmniejszeniu prędkości przelotowej samochodów:

¹ Stan Warunków akustycznych określony w Załączniku nr 3 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 1 października 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu danych ujętych na mapach akustycznych oraz ich sposobu i prezentacji

² Przykładowo- poziom 45-50 dB to poziom cichej rozmowy, poziom 65-70 dB – poziom hałasu generowany przez domową maszynę do szycia.

„Klimat akustyczny może być kształtowany poprzez podejmowanie działań mających na celu redukcję hałasu z konkretnego źródła i w określonym miejscu oraz podejmowanie działań, których głównym celem nie jest redukcja hałasu, ale które mogą również korzystnie wpływać na klimat akustyczny. Działania te mają charakter globalny – ich zasięg przestrzenny jest duży, a czas trwania bardzo długi. Wśród takich przedsięwzięć, wyróżnia się: planowanie i gospodarkę przestrzenną z uwzględnieniem problemów akustycznych, politykę transportową, w tym: budowa obwodnic, wspieranie i popularyzacja cichej komunikacji miejskiej, zmniejszanie natężenia ruchu w porze dziennej i nocnej, ograniczanie prędkości, zakaz ruchu pojazdów ciężkich na wybranych drogach lub w wytypowanych obszarach miasta, poprawa płynności ruchu z wykorzystaniem tzw. „zielonej fali”, wprowadzenie w sterowaniu ruchem priorytetów dla komunikacji autobusowej i tramwajowej, wprowadzenie stref płatnego parkowania, edukację ekologiczną”.

Czytając powyższe domniemywać można, że Warszawa ma olbrzymi wachlarz możliwości do tego żeby przeciwdziałać powstawaniu hałasu jak i skutecznie niwelować źródła hałasu już powstałe - poprzez planowanie przestrzenne, politykę transportową, edukację mieszkańców. Jednak samo wypisanie możliwości i różnorodnych działań nie mocuje ich w harmonogramie podejmowanych prac, sprowadza je do „listy życzeń”, które nigdy nie zostaną zrealizowane. Tymczasem w opracowaniu przygotowanym na zlecenie Biura Ochrony Środowiska w latach 2018 -2023 skupiono się tylko na **działaniach naprawczych i tylko bardzo dużych przekroczeniach hałasu, gdzie stan warunków akustycznych jest „zły” lub „bardzo zły”, nie wprowadzono żadnych działań mitygujących na zwiększającą się ekspozycję hałasu.**

g. W celach krótkookresowych wskazano łącznie 21 obszarów objętych działaniami, w tym w 18 miejscach przewiduje się wymianę starej drogi na nawierzchnię cichą, w 5 działania w celu egzekwowania dopuszczalnych prędkości, planowane jest też wykonanie 1 zespołu ekranów akustycznych. Działania te są zaplanowane tylko w miejscach największych przekroczeń. Tam, gdzie przekroczenia hałasu wynoszą „tylko” 5 dB (skala logarytmiczna, to bardzo duże przekroczenie) lub zbyt niski jest współczynnik M (za mała ilość mieszkańców) władze Warszawy nie planują żadnych działań: ani zmiany organizacji ruchu, ani nasadzeń odpowiedniej zieleni, ani zmniejszania prędkości ruchu samochodowego. W harmonogramie nie przewidziano również żadnych działań edukacyjnych. Porównując zaplanowane w Warszawie działania krótkoterminowe z działaniami zaproponowanymi na przykład w Poznaniu (lista 29 realizacji w okresie krótkoterminowym): Poznań poza wymianami nawierzchni, jak to będzie miało miejsce w Warszawie- zaproponował mieszkańcom inne działania, które są skuteczne w zmniejszaniu hałasu: zmniejszenie prędkości do 30 km/h, wyniesienia skrzyżowań, wprowadzenie obszaru typu woonerf (...) **Warszawa nie proponuje żadnych skutecznych rozwiązań- wpisanie wymiany nawierzchni na kilku odcinkach dróg nie jest realnym działaniem rozwiązującym problem hałasu.**

h. W propozycjach celów średnioterminowych (2023-2028) dotyczących przekroczeń hałasu o ponad 5 do 10 dB, na liście około 20 inwestycji, znajdują się m.in. tunele/ekrany akustyczne – 3 sztuki, w tym tylko jeden z zielenią

towarzyszącą, sterowanie sygnalizacją świetlną w 5 miejscach Warszawy, wykonanie cichej nawierzchni na 17 odcinkach, egzekwowanie prędkości w 9 lokalizacjach, Zieleń izolacyjna, jako działanie pojawia się w 3 lokalizacjach. Również wśród działań średnioterminowych nie zostały zaproponowane działania edukacyjne i podnoszące świadomość społeczeństwa jak wielkim zagrożeniem jest hałas.

- i. Założenia budżetowe projektu Programu dla Warszawy **nie pozwalają na stwierdzenie, że w którymkolwiek horyzoncie czasowym (krótko- czy średnioterminowym), pojawią się środki finansowe na unikanie i zapobieganie narażeniu mieszkańców Warszawy na hałas i dbanie, aby stan warunków akustycznych kolejnych obszarów nie pogarszał się sukcesywnie do poziomu „złego”/”bardzo złego”:**
- Finansowanie nasadzeń zieleni izolacyjnej nie są w ogóle przewidziane w celach krótkoterminowych, pojawiają się dopiero w celach średnioterminowych. Założenia budżetowe na zieleni izolująca mają się zamknąć w kwocie 0,8m. PLN (realizacja: Zarząd Zieleni Warszawskiej).
 - Nakłady na finansowanie programów edukacyjnych- 0 PLN w całym horyzoncie czasowym
 - Tworzenie stref ciszy – brak działania
 - Ograniczenie ruchu i prędkości – brak działania.

Miasto stołeczne Warszawa przygotowując program „ochrony” przed hałasem, po raz kolejny udowodniło, że jakość zdrowia mieszkańców miasta nie jest priorytetem, uciążliwość hałasowa, która od 2013 znacznie się zwiększyła, nie stanowi absolutnie żadnego powodu do niepokoju, co potwierdza brak realnych działań miasta.

II. Proponowane przez Stowarzyszenie Miasto Jest Nasze zmiany:

Wzrost narażenia mieszkańców Warszawy jest znaczący i miasto powinno podjąć wszelkie i natychmiastowe działania, aby skutecznie zmniejszać – nie tylko istniejące i wykazane na mapie akustycznej ogromne przekroczenia dopuszczalnych poziomów, ale również podjąć działania zmniejszające ekspozycję na hałas.

Wnosimy o uwzględnienie w szczegółowych zadaniach programowych w zakresie ochrony środowiska przed hałasem drogowym wszelkie realne możliwości zastosowania dostępnych metod redukcji, tj. :

- Ograniczenie prędkości jazdy na całym odcinku drogi (punktowe pomiary prędkości ze względu na brak płynnej jazdy mogą spowodować wzrost poziomu hałasu (zwalnianie i przyspieszanie);
- Wnosimy o rozpoczęcie i zaplanowanie w Programie akcji informacyjnej i edukacji z zakresu obniżenia prędkości jazdy do wartości dopuszczalnych informując jednocześnie (poza względami bezpieczeństwa drogowego) o

dodatkowej przyczynie pomiarów prędkości jazdy na terenie Warszawy. Informacje takie powinny uświadamiać mieszkańców o wpływie prędkości jazdy, a więc współodpowiedzialności kierowców na pogorszenie warunków akustycznych na terenie miasta. Wnosimy, aby kampania edukacyjna była rozszerzona o propagowanie innych proekologicznych trendów komunikacyjnych (rozwój sieci buspasów, przystanki wileńskie (...)) uspokajających ruch. Wnosimy, aby propozycja kampanii stanowiła integralną część Programu, wpisaną w harmonogram działań, jak jest to w przypadku programów dla innych miast (np. dla Poznania). Konieczne jest rozpoczęcie kampanii jak najszybciej – zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie oddziaływania hałasu na zdrowie i wpływ naszych codziennych czynności na jego zmniejszenie bądź zwiększanie powinno być rozpoczęte w najbliższej perspektywie (krótkoterminowej). Jak najwcześniejsze rozpoczęcie kampanii spowodować może, że zmiany będą przez mieszkańców przyjmowane ze zrozumieniem.

- Wnosimy o zaproponowanie w Programie ograniczenia prędkości jazdy w porze nocnej, szczególnie na obszarach najbardziej zagrożonych hałasem komunikacyjnym (drogowym). W przypadku ograniczenia prędkości jazdy w porze nocnej z obowiązujących w terenie zabudowanym w Polsce 60 km/h na 30 km/h redukcja poziomu hałasu w porze nocnej wynosi około 3 dB. Takie metody ograniczania hałasu są powszechnie stosowane w innych krajach Unii Europejskiej, tak ze względu na pozytywny wpływ na klimat akustyczny, jak i poprawę bezpieczeństwa drogowego. W przypadku np. Berlina w ramach programu ochrony środowiska przed hałasem ustalono wskazaną wyżej (30 km/h) prędkość dopuszczalną dla całej pory nocnej dla dróg biegnących w pobliżu zabudowy mieszkaniowej. Działania takie – po latach doświadczeń, akceptacji społecznej i szerokiej akcji informacyjnej są kontynuowane na kolejnych odcinkach dróg. Takie działanie z perspektywy Warszawy, gdzie wystąpił znaczący wzrost narażenia (w stosunku do 2013 roku) na hałas drogowy są bezsprzecznie konieczne. Dodać należy, że wnioskowane przez MJN działanie będzie miało efekt synergiczny: nie tylko poprawi się klimat akustyczny, ale w połączeniu z optymalizacją strumienia ruchu – działanie zmniejszy również zanieczyszczenia powietrza i poprawi bezpieczeństwo.
- Wnosimy o uwzględnienie w Programie jako działanie wspomagające i obowiązek zarządców dróg, coroczne przeglądy stanu nawierzchni dróg oraz w przypadku zaistniałej konieczności ich modernizację. Ma to szczególne znaczenie w przypadku tzw. „nawierzchni cichych” których efekt minimalizujący hałas jest wprost związany z ich właściwym utrzymaniem i dbałością.
- Wobec miejsc występowania skarg na hałas i jego uciążliwość dla obszarów o małych przekroczeniach hałasu, wnosi się o objęcie tych obszarów monitoringiem okresowym lub pomiarami kontrolnymi, a przy kolejnej edycji mapy akustycznej należy ocenić trend zmian klimatu akustycznego. W przypadku braku poprawy i ponawiających się skarg należy rozważyć efektywne środki ochrony przed hałasem przy kolejnej aktualizacji Programu.

- Dodatkowo, wnioskujemy o przeniesienie do celów krótkoterminowych (realizowanych do 2023 roku) działań związanych z likwidacją możliwie największej ilości przypadków przekroczeń poziomów dopuszczalnych z przedziału 5-10 dB (dla „niedobrych” warunków akustycznych) na obszarach na których znajduje się największa liczba osób narażonych na hałas. Aktualnie działanie te są zaplanowane w perspektywie średnioterminowej – co nie jest uzasadnione. Według MJN stan akustyczny i negatywne oddziaływanie hałasu na mieszkańców jest nieakceptowalne i dalsze przesuwanie działań naprawczych nie jest możliwe.
- Dodatkową uwagą do opracowania, przy doborze obszarów kwalifikowalnych do Programu jest to, że współczynnik M nie powinien pełnić funkcji kluczowej z racji niedoprecyzowania w przepisach obszaru jednostkowego dla którego należy obliczać współczynnik M, brak jest w przepisach informacji na temat lokalizacji punktu wyznaczenia wielkości przekroczenia na badanym obszarze. Autorzy opracowania nie mieli na względzie również braku korelacji wskaźnika M z subiektywnym odczuciem hałasu. Brak jest więc indywidualnego podejścia do problemu i próby jego rozwiązania.
- Wnosimy o przeniesienie z celów średnioterminowych do celów krótkoterminowych działań związanych z wykonaniem nasadzeń zieleni w pasach drogowych i zaproponowanie miejsc wykonania nasadzeń w kontekście ochrony przed hałasem. Mapa i analiza powinny być załącznikiem do Programu. W projekcie Programu do 2023 roku brak jest elementu analizy możliwości ich wykonania. Autorzy Programu w opracowaniu komentując rolę nasadzeń w likwidacji hałasu, odnieśli się tylko do subiektywnej roli jaką zieleń spełnia przy redukcji hałasu. Jednak biorąc pod uwagę rolę współczynnika gruntu (G) i tłumienia przez grunt (porowaty – np. tereny zielone $G=1$ i $G=0$ grunt twardy – np. asfalt, chodniki) oczywistym jest, że tłumienie przez grunt porowaty jest większe. Dodać należy, że podobnie jak zmniejszenie prędkości pojazdów w nocy, również w nasadzeniach zieleni zastępczej doszukać się można synergicznego działania: na ograniczenie hałasu (subiektywne lub obiektywne w zależności od wielkości nasadzeń i udziału procentowego powierzchni porowatej), na poprawę stanu powietrza czy poprawę tzw. „niebieskiej infrastruktury” i zmniejszanie efektu wyspy ciepła. Rola drzew w mieście również powinna być elementem edukacji, która musi być ujęta w harmonogramie prac Programu w perspektywie krótkoterminowej.

Uwagi lotniska:

- hałas lotniczy (Okęcie)- mapy zawierają tylko badania z zastosowaniem tylko jednego pasa startowego, wyniki symulacji mapy akustycznej nie odzwierciedlają rzeczywistości. Lotnisko Okęcie używa także innego pasa numer 3 (15/33. Kierunek Piaseczno – Włochy, Ochota, Bemowo), nie podano dla niego wyników badań hałasu ani nie zaplanowano wdrożenia działań minimalizujących. Konieczna analiza działań minimalizujących. Konieczne są zdecydowane

działania wobec lotniska na Bemowie z którego odbywają się loty komercyjnie-uciążliwe dla mieszkańców Żoliborza, Bemowa i Bielan.

Wszelkie powyższe działania proponowane są do stosowania w Planach ochrony środowiska przeciw hałasowi w innych miastach. Większość powyższych działań, ze względu na coraz większe narażenie mieszkańców na hałas w innych aglomeracjach (przykład Katowic, Poznania) są zapisane w perspektywie krótkoterminowej do 2023 roku (lub od dawna realizowane – Berlin/Hamburg). Ze względu na duże narażenie i ciągły wzrost, powyższe działania powinny obligatoryjnie znaleźć się w działaniach krótkoterminowych w Programie ochrony przed hałasem dla Warszawy. **Działania zaproponowane przez m.st. Warszawę odnoszą się w perspektywie do 2023 roku tylko do naprawy sytuacji „złej” lub „bardzo złej” co w żaden sposób nie przyczyni się do ochrony przed dalszym wzrostem narażenia mieszkańców. Plan zaproponowany przez m.st. Warszawa nie spełnia więc w zaprezentowanej w czasie konsultacji formie swojej funkcji i nie będzie się przyczyniać do polepszenia stanu środowiska w Warszawie.**

III. Uwaga odnośnie przeprowadzanych konsultacji społecznych i czasu ich trwania.

Na spotkaniu 27 marca br. Dyrektor Biura Ochrony Środowiska m.st. Warszawy zasugerował zebranych mieszkańcom, że konsultacje trwają długo- ze względu na chęć i konieczność dotarcia do jak najszerszej grupy mieszkańców. Ustawowo jest to 21 dni, a konsultacje przedmiotowego programu trwają ponad trzydzieści (trzydzieści dwa-trzy). Informujemy Biuro Ochrony Środowiska, że od czasu nowelizacji Ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (obszerna nowelizacja w zakresie prowadzenia ocen środowiskowych w tym również terminu konsultacji społecznej obowiązuje od 1 stycznia 2017 roku), konsultacje społeczne dokumentów/decyzji i programów wymagających udziału społeczeństwa trwają 30 dni:

Art. 30. Organy administracji właściwe do wydania decyzji lub opracowania projektów dokumentów, w przypadku których przepisy niniejszej ustawy lub innych ustaw wymagają zapewnienia możliwości udziału społeczeństwa, zapewniają możliwość udziału społeczeństwa odpowiednio przed wydaniem tych decyzji lub ich zmianą oraz przed przyjęciem tych dokumentów lub ich zmianą.

Art. 33. 1. Przed wydaniem i zmianą decyzji wymagających udziału społeczeństwa organ właściwy do wydania decyzji, bez zbędnej zwłoki, podaje do publicznej wiadomości informacje o:

(...) 7. sposobie i miejscu składania uwag i wniosków, wskazując jednocześnie 30-dniowy termin ich składania;

Z poważaniem,
Miasto Jest Nasze