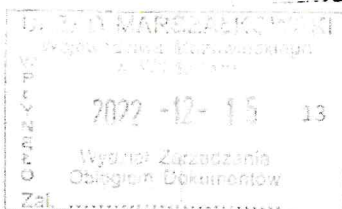


Warszawa, dnia 12 grudnia 2022 roku

Od:



Do: Pan Adam Struzik
Marszałek Województwa Mazowieckiego
ul. Jagiellońska 26
03-719 Warszawa



200721 P 22

Petycja

W imieniu mieszkańców Ursynowa i Wilanowa przedkładamy petycję w sprawie hałasu z POW wspartą przez lokalnych mieszkańców i uzasadnioną badaniami naukowymi załączonymi do petycji. Oczekujemy konkretnych i szybkich działań oraz rozwiązania problemów jakie stowrzyła POW poprzez 24 godzinny hałas.

Petycję poparto wielu mieszkańców obu dzielnic natomiast została podpisana przez ponad 400. mieszkańców (lista do wglądu) Ursynowa.

Z poważaniem

W imieniu Komitetu Społecznego

Warszawa, dnia 2 października 2022 roku

Do: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
ul. Wronia 53
00 - 874 Warszawa

Od: Mieszkańcy niżej podpisani
Dzielnic Ursynów i Wilanów

PETYCJA

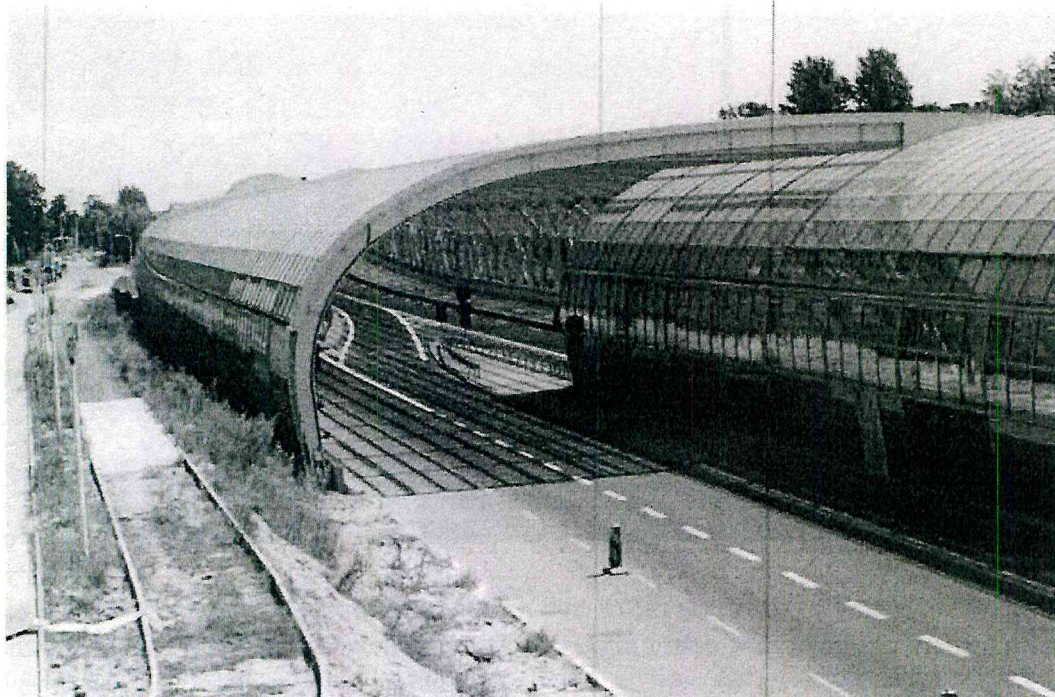
Dotycząca całodobowego nadmiernego i uciążliwego hałasu stanowiącego zagrożenie zdrowia i naruszającego wszelkie normy dla terenów miejskiej zabudowy.

20 grudnia 2021 roku otwarto przejazd drogi S2 przez Ursynów i Wilanów. Z dużymi obawami ale i radością kończyliśmy okres wielu lat rozkopów i utrudnień w ruchu jakiego doświadczyliśmy. Radość z możliwości skorzystania z infrastruktury drogowej też tej nowej niestety uleciała szybko. Część naszych obaw związana ze spaliniami i mówiąc kolokwialnie "smrodem" u wylotów tuneli potwierdziła się.

Niestety doszedł, często pomijany w różnych aspektach życia, hałas. Z czasem jego ciągle występowanie przestało być tylko uciążliwe. Przestaliśmy spać, wiele osób widzi u siebie zwiększone napięcie i zdenerwowanie. Przemęczenie spowodowane brakiem ciągłego snu obniża u wielu z nas wydolność psychofizyczną i powoduje chroniczne rozdrażnienie. Prowadzimy rozmowy głośniej. Całe nasze życie się zmieniło. W lecie nawet przy 30 stopniach zamykamy okna nie tylko od strony Błoni Wilanowskich bo hałas odbija się od wyższych budynków położonych od ul. Rosoła. Od wielu tygodni zaczęliśmy jako mieszkańcy o tym rozmawiać i analizować przyczyny a także szukać rozwiązań, które przywrócą możliwość normalnego funkcjonowania w naszych sąsiedztwach.

Dlatego wnosimy o zastosowanie metod zmniejszenia hałasu poprzez łączne i niezwłoczne zastosowanie następujących kroków:

- **Ograniczenie prędkości zarówno w tunelu jak i dalej przez tereny Ursynowa i Wilanowa do maksymalnie 70 km/h w ciągu dnia i 60km/h w nocy**
- **Ograniczenie ruchu ciężarowego do niezbędnego minimum i zapewnienie ruchu tranzytowego ciągiem drogi DK 50**
- **Zastosowanie cichych nawierzchni asfaltowych, asfaltowo-gumowych, dwuwarstwowych porowatych lub drobnoziarnistych z nieciąglym uziarnieniem (SMA,BBTM);**
- **Zastosowanie "przykrycia akustycznego" - przykład poniżej.**



Oczekujemy zarówno do Dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad jak i od osób do których kierujemy niniejszą petycją:

1. Zaangażowania w sprawę celem szybkiego wdrożenia rozwiązań techniczno-organizacyjnych ograniczających hałas na terenie Ursynowa i Wilanowa.
2. Przeprowadzenia rzetelnych badań środowiskowych w tym pomiarów hałasu w wielu punktach, również oddalonych od wylotu z tunelu, w sposób ciągły przez wymagany metodą badań okres czasu.
3. Wdrożenia szybkich rozwiązań związanych z prędkością pojazdów tak aby efekty mogły być natychmiast zauważalne.
4. Wprowadzenia zakazu ruchu samochodów ciężarowych w celu obniżenia poziomu hałasu i zanieczyszczenia powietrza.
5. Wdrożenia w jak najkrótszym czasie rozwiązań związanych z nawierzchnią (zastosowanie cichego asfaltu) i izolowaniem hałasu (przykrycie akustyczne).

Obszar którego problem dotyczy ciągnie się od okolic wylotu tunelu na Ursynowie wzdłuż skarpy Ursynowskiej w kierunku południowym aż do ulicy Belgradzkiej a czasami nawet dalej, wzdłuż drogi S2 w kierunku wschodnim przez Wilanów aż po most prowadzący na Zawady. W kierunku północnym, w obszarze obejmującym ulicę Nowoursynowską aż do Nugat, Kokosową i Imbirową. Wszędzie tam występuje problem z uciążliwym hałasem, który rozprzestrzenia się w tereny chronione pod skarpią, osiedla i do naszych mieszkań i domów. Poniżej mapka z zaznaczonymi na pomarańczowo kierunkami rozchodzenia się hałasu oraz zaznaczonymi obszarami dotkniętymi jego uciążliwością (po stronie Ursynowa).



Po rozmowach i analizie, co może być przyczyną takiego natężenia hałasu i w jaki sposób można go zmniejszyć a dzięki temu chociaż częściowo przywrócić znośne warunki życia dla ludzi mieszkających czasami w odległości ponad 1 km od drogi, postanowiliśmy zaapelować do władz o podjęcie działań.

Czynnikami powodującymi hałas są:

- Interakcja opona-nawierzchnia
- Dźwięki pojazdu
- Silnik
- System napędowy
- System wydechowy

Pierwszy punkt generuje największe natężenie hałasu i jest elementem stałym przez co najbardziej uciążliwym. Jak okazuje się takie informacje są ogólnie dostępne nawet dla mieszkańców i dość szczegółowo zalecenia, normy i inne działania opisują załączniki dołączone do niniejszej petycji. Uciążliwość hałasu jest także dobrze opisana badaniami i zamyka się w prostej tabeli:

uciążliwość	L_{Aeq} (dB)
mała	< 52
średnia	52...62
duża	63...70
bardzo duża	> 70

Inne przykłady publicznie dostępnych dla GDDKiA oraz wykonawców norm i badań dotyczących hałasu, jego powiązania z nawierzchnią i sposobem realizacji ruchu:

1. "Kontakt opony z nawierzchnią jest głównym źródłem hałasu; większości samochodów przy prędkości powyżej 55 km/h; samochodów ciężarowych przy

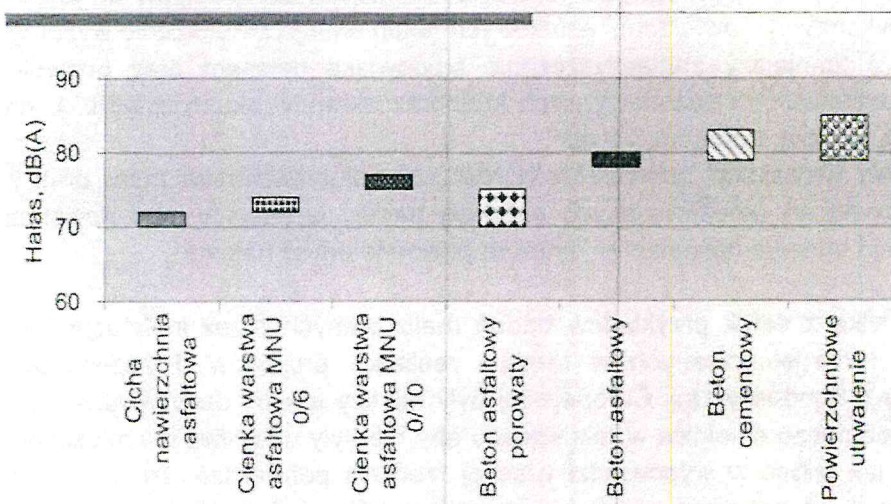
prędkości powyżej 70 km/h) - w przypadku naszego tunelu mamy ograniczenie prędkości do 80 km/h a po odcinkowym pomiarze prędkości (też wnioskowanym przez Ursynowskich Radnych a nie zastosowanym przy projektowaniu tunelu) limit się kończy i pojazdy przyspieszają do ponad 100 km/h

2. Mamy jasne tabele określające jakie normy należy spełnić przy budowie dróg przez tereny takie jak Ursynów i Wilanów:

Przeznaczenie terenu	Dopuszczalny poziom hałasu wyrażony równoważnym poziomem dźwięku A w dB dla dróg lub linii kolejowych	
	pora dnia – 16 h	pora nocy – 8 h
a) Obszary A ochrony uzdrowiskowej b) Tereny szpitali poza miastem	52 (50)	47 (45)
a) Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej b) Tereny zabudowy związanej ze stałym lub wielogodzinnym pobytom dzieci i młodzieży c) Tereny domów opieki d) Tereny szpitali w miastach	61 (55)	56 (50)
a) Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego b) Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z usługami rzemieślniczymi c) Tereny rekreacyjno-wypoczynkowe poza miastem d) Tereny zabudowy zagrodowej	65 (60)	56 (50)
Tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców ze zwartą zabudową mieszkaniową i koncentracją obiektów administracyjnych, handlowych i usługowych	65 (65)	58 (55)

3. W Polsce prowadzone są badania zależności nawierzchnia - hałas co zobrazowane jest na poniższej grafice

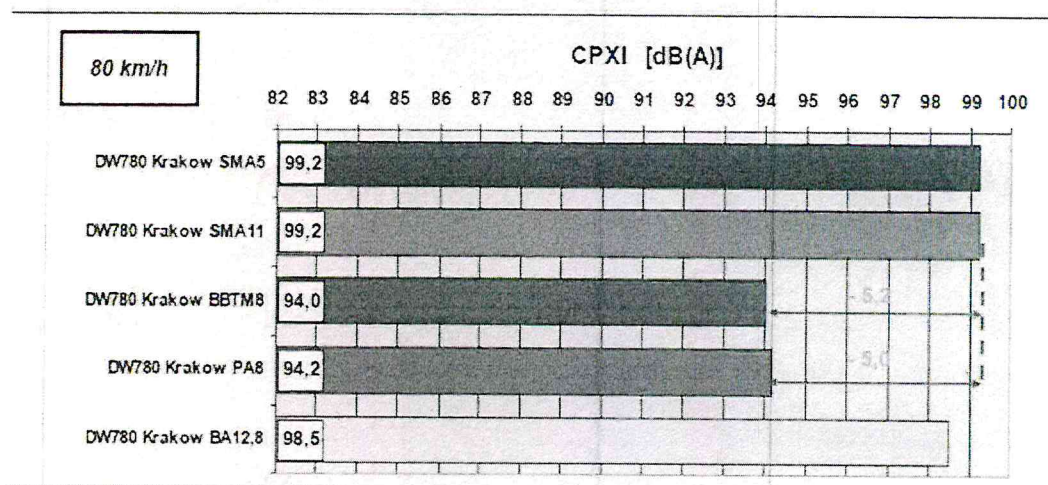
Hałaśliwość: wpływ nawierzchni



4. W Polsce prowadzone są badania dotyczące wykorzystania innych powierzchni i ich wpływu na hałas. Gdzie na drodze DW780 po zastosowaniu dwóch nawierzchni

asfaltowych osiągnięto obniżenie hałasu o 5dB. Dla uszczegółowienia różnica o 10dB oznacza dziesięciokrotne zmniejszenie lub zwiększenie natężenia dźwięku a zmiana o 5 dB jest zmianą wyraźnie odczuwalną. Dodatkowo opisane poniżej parametry pokazują jak wysoko znajdują się natężenia dźwięku właśnie przy 80 km/h. A GDDKiA w żaden sposób nie odizolowała większości budynków na trasie i jedynie tunel jest elementem chroniącym mieszkańców Ursynowa od sytuacji katastrofalnej.

POMIARY HAŁASU NA DW 780 BADANIE METODĄ CPX PO WYKONANIU W 2010R.



5. "Średniodobowe poziomy hałasu wynoszą: w sieci dróg krajowych 70dB; w sieci dróg kolejowych 69 dB....."; motocykl: 79-87 dB samochód osobowy: 75-84 dB; samochód ciężarowy: 83-93 dB; autobus: 86-92 dB
6. "W związku z weryfikacją przez Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 z perspektywą do 2025 r (...), polscy wykonawcy nawierzchni asfaltowych rekomendują zwiększenie wykorzystania asfaltu (...) zmniejszy zanieczyszczenie środowiska hałasem oraz pozwoli na redukcję kosztownych i zaśmiecających krajobraz ekranów akustycznych." i "drogi asfaltowe są cichsze średnio o 3-6 dB"
7. "We wnioskach pokontrolnych NIK zarzucił inwestorowi m.in. brak wykorzystania rozwiązań umożliwiających redukcję hałasu w miejscu jego powstania, takich jak m.in.budowa nawierzchni o niskim poziomie emisji hałasu."

To tylko kilka z setek przykładów badań realizowanych przez instytucje centralne i samą GDDKiA i nie stosowanych w ramach realizacji projektów. Przypominamy, że środki uzyskane z Funduszy Unii Europejskiej były między innymi dedykowane na dostosowania drogi przez nasze dzielnice w taki sposób aby nie były uciążliwe dla mieszkańców. Niestety GDDKiA jak widać w wypowiedzi własnej rzecznik potwierdza, że wybór nawierzchni był świadomy a co pokazuje wyżej przytoczona grafika świadomie musiał zakładać większe natężenie hałasu przy nawierzchni betonowej. Tutaj wypowiedź Pani Rzecznik "Nawierzchnia w tunelu jest nawierzchnią betonową charakteryzującą się dylatacjami

między płytami, co może wpływać na odczucia kierowców – wyjaśnia Małgorzata Tarnowska, rzeczniczka GDDKiA”.

Trwały i uciążliwy hałas stanowi dla nas zagrożenie zdrowia i życia co znowu potwierdzają badania w załączniku do petycji, które są ogólnie dostępne także dla GDDKiA: “Człowiek narażony na hałas w miejscu pracy i nie mający warunków do odpoczynku od hałasu w domu, np. wskutek hałasu drogowego, nie ma możliwości zregenerowania organu słuchu. Następujące w efekcie przesunięcie progu słyszenia ulega utrwaleniu, prowadząc do systematycznego osłabiania słuchu. Dane epidemiologiczne wskazują, że chroniczny hałas jest także czynnikiem ryzyka w rozwoju chorób krążeniowo-naczyniowych. Wyniki badań nad powiązaniem symptomów niepokoju i rozdrażnienia z powodu hałasu komunikacyjnego i przypadków niedokrwiennej choroby serca”.

W petycji wykorzystano fragmenty z dołączonych załączników:

1. “Wpływ hałasu komunikacyjnego na stan środowiska akustycznego człowieka” Ida Leśnikowska-Matusiak Aneta Wnuk Instytut Transportu Samochodowego
2. “Ciche nawierzchnie asfaltowe sposobem na obniżenie kosztów budowy i utrzymania dróg” artykuł z <https://inzynierbudownictwa.pl/>
3. “Wpływ nawierzchni drogowych na hałas środowiska w otoczeniu drogi” Prof. dr hab. inż. Dariusz Sybilski Instytut Badawczy Dróg i Mostów

Do wiadomości:

1. Pan Adam Struzik Marszałek Województwa Mazowieckiego ul. Jagiellońska 26 03-719 Warszawa
2. Pan Rafał Trzaskowski Prezydent m. st. Warszawy pl. Bankowy 3 / 5 00-950 Warszawa
3. Pan Robert Kempa Burmistrz Dzielnicy Ursynów m. st. Warszawy al. Komisji Edukacji Narodowej 61 02-777 Warszawa
4. Pan Ludwik Rakowski Burmistrz Dzielnicy Wilanów m. st. Warszawy ul. Klimczaka 2 02-797 Warszawa
5. Pan Konstanty Radziwiłł Wojewoda Mazowiecki pl. Bankowy 3/5 00-950 Warszawa

