

UCHWAŁA
KOMISJI ŚRODOWISKA, EKOLOGII I ROLNICTWA
RADY DZIELNICY WILANÓW M.ST. WARSZAWY
z dnia 13 lutego 2017 r.

**w sprawie opinii do projektu zabezpieczeń przed hałasem Dzielnicy Wilanów
od przyszłej trasy „Południowej Obwodnicy Warszawy” i wystąpienia do
Wojewody Mazowieckiego, Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska
oraz Ministra Środowiska**

Na podstawie § 38 ust. 1 Statutu Dzielnicy Wilanów miasta stołecznego Warszawy stanowiącego załącznik Nr 15 do uchwały Nr LXX/2182/2010 Rady m.st. Warszawy z dnia 14 stycznia 2010 r. (Dz. Urz. Woj. Maz. z 2016 r. poz. 420) – **Komisja uchwala co następuje:**

§ 1

1. Komisja Środowiska, Ekologii i Rolnictwa Rady Dzielnicy Wilanów m.st. Warszawy po analizie projektu zabezpieczeń przed hałasem od planowanej trasy S2 – Południowej Obwodnicy Warszawy przebiegającej przez Dzielnicę Wilanów – negatywnie ocenia zaprezentowany projekt zabezpieczeń akustycznych, z uwagi na:
 - a) Uzasadnione wątpliwości dotyczące przyjętych założeń dla natężeń ruchu trasy S2, z których kolejno wynika skala jej oddziaływania;
 - b) Niewłaściwe wykonanie symulacji pomiarów oddziaływania hałasu z przyszłej trasy, co potwierdzają wyliczenia akustyczne (Załącznik nr 1) oraz przypadki zrealizowanych już w oparciu o tą samą metodologię prognoz dla odcinków trasy S2 (*w ramach pomiarów powykonawczych GDDKiA istnieje konieczność wykonania nowych zabezpieczeń od hałasu*);
 - c) Fakt, iż analiza przebiegu trasy, która w stopniu minimalnym odnosi się do zabudowy Wilanowa oraz terenów rekreacji, a zważywszy na silny i stały rozwój Dzielnicy Wilanów, nie uwzględnia zapisów obowiązujących planów miejscowych zagospodarowania terenu, wydanych i realizowanych pozwoleń na budowę, a także warunków zabudowy;
 - d) Nierespektowanie uzgodnień wynikających z decyzji środowiskowej z dnia 29 kwietnia 2011.
2. Komisja zwraca się o uwzględnienie stanowiska organu RDOŚ wyrażonego do wniosków i uwag zgłoszonych w związku z udziałem społeczeństwa (*załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia*) w punkcie 5.7 (str.41) w zakresie ekranowania na całej długości POW w kwestii wibroakustyki, estetyki, itd. (*Wniosek Burmistrza Dzielnicy Wilanów m.st. Warszawy z dnia 26 stycznia 2011*).
3. Wnioskuje się o ponowne wykonanie prawidłowej symulacji oddziaływania hałasu z przyszłej trasy w celu opracowania nowego i efektywnego projektu zabezpieczeń środowiska przed hałasem dla terenu Wilanowa.
4. Komisja zastrzega sobie prawo do ponownej oceny nowego projektu ekranowania, wskazując jednocześnie, iż zaproponowane obecnie rozwiązania są jakościowo nieakceptowalne (*wysokości, długości i rodzaje ekranów na wskazanych odcinkach – szczegóły w uzasadnieniu do uchwały*).



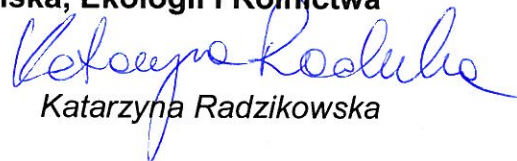
5. Komisja wnioskuje o przekazanie materiałów uzupełniających w tej sprawie, tj. kosztów łącznych zabezpieczeń akustycznych w Dzielnicy Wilanów, a także mapy oddziaływania drgań, czyli analizę wibroakustyczną wykazującą oddziaływanie drgań z inwestycji na otoczenie.

6. Wnioskuje się do Ministra Środowiska o przeanalizowanie możliwości zmian i powrotu do poprzednich dopuszczalnych norm hałasu dla środowiska, w szczególności dla dróg sytuowanych w obrębie miast, bowiem zmiany dokonane na skutek rozporządzenia z października 2012 niosą za sobą wprost krzywdzące i niezgodne z wytycznymi WHO rozwiązania dla zdrowia mieszkańców Wilanowa.

§ 2

Uchwała podlega przekazaniu Wojewodzie Mazowieckiemu, Dyrektorowi Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, Dyrektorowi Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Ministrowi Środowiska, Przewodniczącemu Rady Dzielnicy Wilanów, Zarządowi Dzielnicy Wilanów, Prezydent m.st. Warszawy, Radzie m.st. Warszawy, Komisji Ochrony Środowiska Rady m.st. Warszawy oraz Dyrektorowi Biura Ochrony Środowiska m.st. Warszawy.

**Przewodnicząca
Komisji Środowiska, Ekologii i Rolnictwa**


Katarzyna Radzikowska

UZASADNIENIE

do uchwały Komisji Środowiska, Ekologii i Rolnictwa
Rady Dzielnicy Wilanów m.st. Warszawy
z dnia 13 lutego 2017r.

w sprawie opinii do projektu zabezpieczeń przed hałasem Dzielnicy Wilanów od przyszłej trasy „Południowej Obwodnicy Warszawy” i wystąpienia do Wojewody Mazowieckiego, Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska oraz Ministra Środowiska

Komisja Środowiska, Ekologii i Rolnictwa w dniach 10 stycznia oraz 7 lutego 2017 r. odbyła spotkania z przedstawicielami Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad – inwestora trasy S2 - Południowej Obwodnicy Warszawy, a także wykonawcami obu odcinków wilanowskich i projektantami zabezpieczeń akustycznych. W posiedzeniach wzięli bardzo licznie udział mieszkańcy Wilanowa, środowiska lokalne oraz przedstawiciele Muzeum Pałacu Króla Jana III w Wilanowie, specjalista akustyk z Ligii Walki z Hałasem oraz władze lokalne.

Komisja przeanalizowała projekt zabezpieczeń akustycznych na całym odcinku wilanowskim, ale także metodologię symulacji oddziaływania hałasu i jego zakres (izofony). W oparciu o materiał udostępniony przez inwestora i przyjęte przez niego założenia natężeń ruchu na przyszłej S2, zostały wykonane obliczenia oddziaływania przez specjalistę akustyka. Opinia stanowi **Załącznik nr 1** do uchwały. Przyjęte linie dopuszczalnego hałasu - izofon wg. projektanta GDDKiA wskazują na odległości 200-300 m od osi trasy, w zależności od miejsca. Tymczasem, wg. wskazanego wyliczenia, które zakłada minimalistyczne natężenia ruchu przyjęte przez GDDKiA – to strefy oddziaływania mogą sięgać nawet **do ponad 700 m od osi trasy**. Wniosek wynikający z tego wyliczenia potwierdza się w realizacji trasy S2 i zabezpieczeń akustycznych w gminie Michałowice, gdzie obecnie z uwagi na wykonane analizy powykonawcze – konieczne jest wykonanie dodatkowych zabezpieczeń przed hałasem.

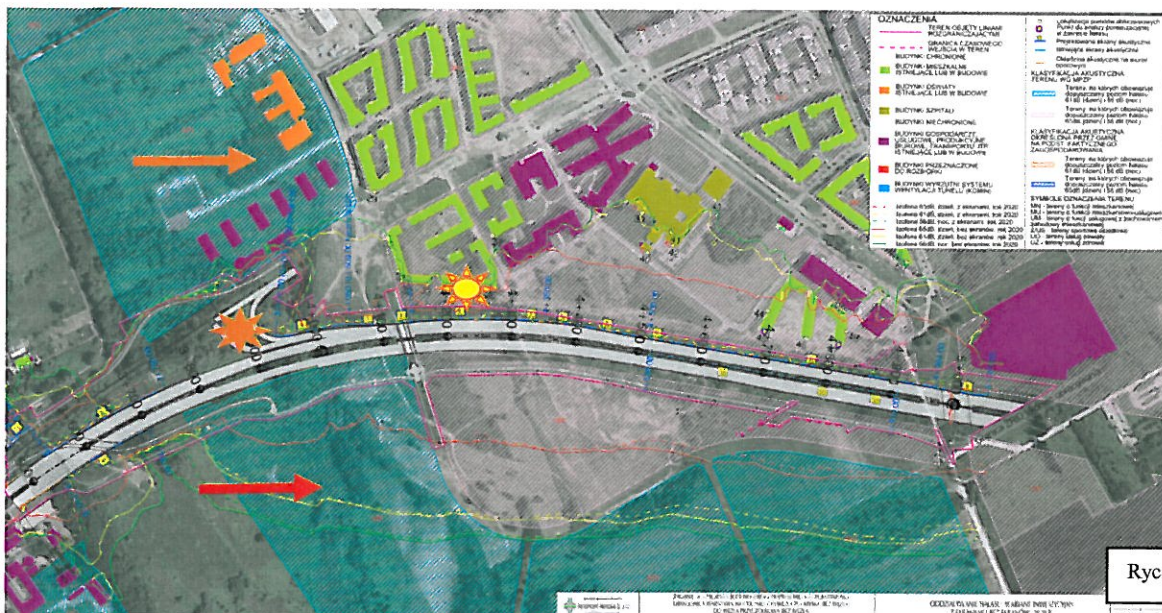
Wskazane natężenia ruchu wg. GDDKiA dla trasy S2 wynoszą kolejno: na 2025 rok – 76 000 pojazdów/ dzień, a na 2035 rok – 110 000 pojazdów / dzień. Natomiast, w oparciu o realizacje dróg z przeprawami przez Wisłę (np. trasa S8 oraz trasa Mostu Siekierkowskiego), natężenia ruchu można obecnie szacować nawet powyżej 150 000 pojazdów/dzień.

Dzielnica Wilanów stanowi silnie rozwijający się inwestycyjnie teren, na co wpływ mają obowiązujące plany zagospodarowania (27 obowiązujących MPZP to ponad 70% powierzchni dzielnicy) oraz planowane inwestycje drogowe, w tym sama S2 stanowiąca także silny impuls dla inwestorów z uwagi na usprawnienie komunikacji Wilanowa z resztą miasta. Z tego względu – nieuwzględnienie zabudowy, szczególnie mieszkalnej, już budowanej, czy planowanej w MPZP jest błędem strategicznym, który w perspektywie zaledwie kilku lat przyniesie konieczność realizacji większych nakładów na zabezpieczenia akustyczne oraz niesie ryzyko odszkodowawcze wobec GDDKiA.

W poniższym zestawieniu odcinkowym przekazujemy wybrane, ale najdobitniejsze przykłady braku perspektywicznego myślenia inwestora, pomijania interesu mieszkańców naszej dzielnicy i nieposzanowania dziedzictwa przyrodniczego oraz

historycznego Wilanowa. To materiały zebrane od radnych i mieszkańców, w tym także bezpośrednie wystąpienia skierowane do komisji po posiedzeniu 7 lutego br.

Odcinek „Miasteczko Wilanów”



- W MPZP zabudowa mieszkalna, brak zabezpieczenia od południa
- Budowa SP publicznej, niespełna 500 m od osi trasy, brak zabezpieczeń od ul. Branickiego znajdującej się w opracowaniu



Rozwiązanie GDDKiA


W nawiązaniu do wczorajszego spotkania.

W związku z zakupem mieszkania przy ul. Herbu Janina 3B (inwestycja ROBYG), zaraz przy Al. Rzeczypospolitej (obok biurowca, gdzie była ALMA oraz parkingu wielopoziomowego), zwracam się z prośbą o dopisanie do pisma do GDDKiA prośby, o zamontowanie na tym odcinku **EKRANÓW TUNELOWYCH**. Uzasadnienie tego jest dla mieszkańców bardzo oczywiste i ludzkie. To osiedle (blok) będzie najbliższej planowanej POW. Ze spotkania wynika, że od ściany budynku będzie to ok. 35 m. Mieszkając na 4 piętrze, widok jest idealnie na POW, a dokładnie na południową jezdnię (w kierunku Wisły), nawet przy zastosowaniu ekranów 8 metrowych.

Przy ekranach 8 metrowych na 100% uciążliwość POW będzie ogromna na 4 kondygnacji, gdyż nie jest ona osłonięta ekranem, tylko znajduje się powyżej ekranu. Po rozmowie z Panem akustykiem, TYLKO I WYŁĄCZNIE zastosowanie w tym miejscu **EKRANÓW TUNELOWYCH** w większym stopniu zabezpieczy mieszkańców przed hałasem oraz spaliniami. Przedstawiane przez GDDKiA normy hałasu będą na 100% przekroczone, a lepiej zapobiec czemuś takiemu, niż później walczyć i ponownie budować dodatkowe zabezpieczenia. Jest to strata i czasu, nerwów, zdrowia, a także pieniędzy na nowe planowanie, decyzje, zgody i ponowną przebudowę.

Wizualizacja w załączniku. Z poważaniem, Paweł Kopacz



Analogiczna sytuacja spotka mieszkańców osiedla „Brzozowy zakątek”. Zaznaczenie na Rys. 1: 
Osiedle mieszkaniowe jest w trakcie budowy, planowanej do zakończenia w 2017. Szacowana odległość do przyszłej trasy to ok. 40 m.

Zgodnie z wystąpieniami Dzielnicy Wilanów oraz organizacji społecznych kierowanymi do GDDKiA od 2013 roku należy rozważyć rozwiązania tunelowe dla odcinka „A” trasy POW (od wylotu z tunelu z Ursynowa do ul. Przyczółkowej), czyli w sąsiedztwie obecnej i przyszłej zabudowy wielorodzinnej. Dodatkowo, przemawia za tym fakt lokalizowania się już obecnie na południe od planowanej trasy nowych osiedli „Kapriola”, czy „Pałacowa”.

Odcinek „Powsinek”

Witam,

Przesyłam moje uwagi do projektu Obwodnicy Warszawy na odcinku Powsinka. Bardzo proszę o zgłoszenie ich i zawarcie w oficjalnym dokumencie.

Przedstawiony projekt ochrony przed hałasem z Obwodnicy, którą będzie odbywał się ruch tranzytowy, w sposób dalece niesatysfakcjonujący chroni mieszkańców Powsinka. Ekran o wysokości zaledwie 3m kończy się na wysokości sklepu Bricoman (5+640), a w dalszej części w ogóle go nie ma. A sam sklep Bricoman nie stanowi z resztą, wbrew opinii niektórych osłony przed hałasem z obwodnicy. **Droga będzie górowała na okolicą, co spotęguje wytwarzany hałas.** Ponadto ekrany powinny być ustawione również między zjazdem, a domami, a nie tylko między jezdnią główną, a zjazdami (stojące w korku do zjazdu lub hamujące pojazdy też wytwarzają hałas, o spalinach już nie wspominając). Ekrany powinny być umieszczone wzdłuż całego Powsinka, a więc do minimum 6+600. Przemawiają za tym **bliskość zabudowań mieszkaniowych, pobliskie jezioro Powsinkowskie, które wraz z okolicą ma stanowić miejsce rekreacji i odpoczynku mieszkańców Wilanowa, bezpośrednie sąsiedztwo Mazowieckiego Obszaru Krajobrazu Chronionego.** Bliskość drogi ekspresowej będzie miała negatywny wpływ zarówno na mieszkańców, jak i na przyrodę, która stanowi o wyjątkowości tego obszaru. To w tym rejonie można zobaczyć rano chociażby sarny.

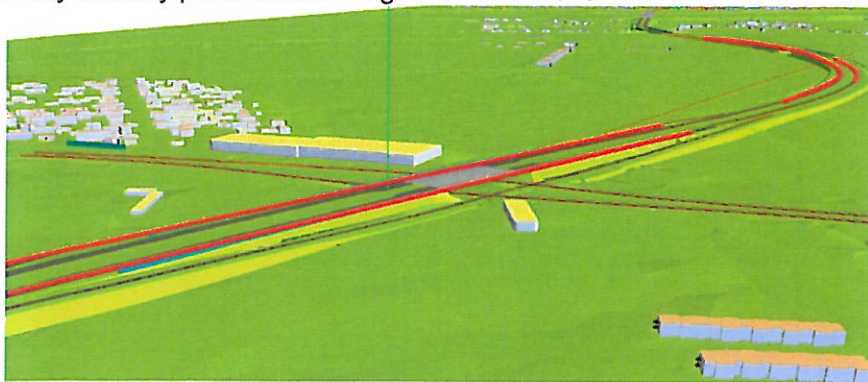
Zmiana ilości i wielkości ekranów wobec pierwotnego projektu zaakceptowanego przez mieszkańców budzi zdecydowany sprzeciw i zasługuje z całą stanowczością na zawetowanie. Nie może być zgody na tak daleko idące zmiany wobec zaakceptowanego projektu i przedmiotowe traktowanie mieszkańców Powsinka. Zwłaszcza, że **ma to być Obwodnica Warszawy, droga ekspresowa, którą będzie kierowany ruch tranzytowy, więc natężenie ruchu będzie ogromne przez całą dobę.** Ekrany powinny być po obu stronach jezdni na całej długości, gdyż hałas się niesie zwłaszcza odbity od szczytkowych ekranów, w pustej przestrzeni jak łąki i pola (co wybitnie pokazał przykład Lake Park Wilanów). Ekrany trzeba postawić teraz, a nie puścić ruch i przeprowadzać na ludziach eksperymenty i potem ewentualnie stawiać ekrany dwukrotnie wyższym kosztem i z trudnościami związanymi z przebudowywaniem funkcjonującej drogi oraz po nie wiadomo jak długim czasie.

Z poważaniem, Marcin Kardaszewski

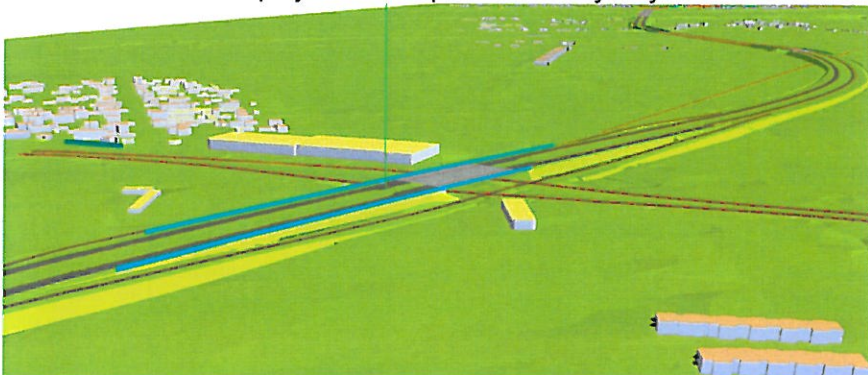
Załącznik 2 – Wystąpienie mieszkańców Powsinka.

Załącznik nr 3 – stanowisko klubu radnych PiS.

Plany ochrony przed hałasem wg. GDDKiA z 2013

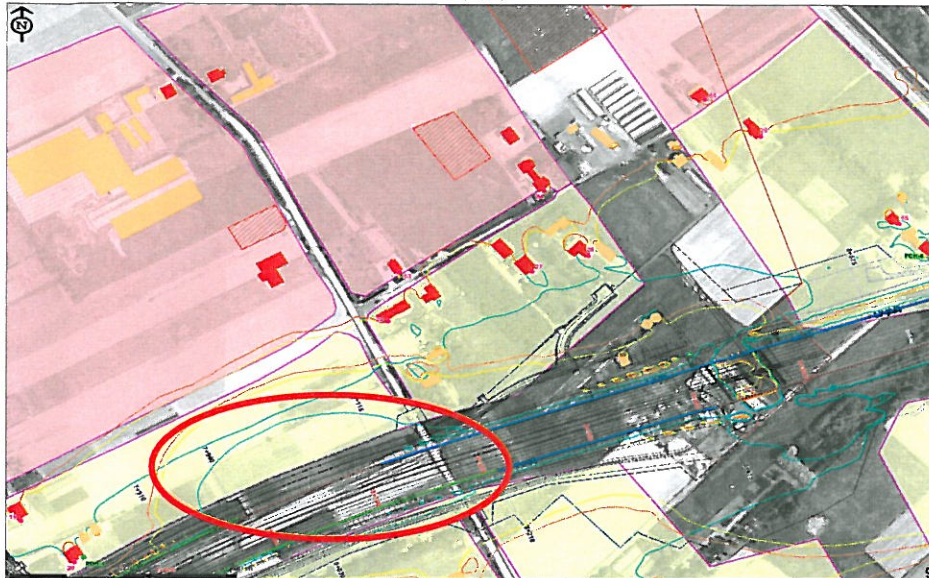


Obecne założenia do projektu zabezpieczeń akustycznych



Odcinek Zawady:

Załączniki nr 4, 5 i 5A – wystąpienia w sprawie 135 m „wyrwy” w ekranowaniu oraz niedostatecznemu zabezpieczeniu istniejących nieruchomości.



Witam,

Wnioskuje o przedłużenie ekranów na odcinku pomiędzy ul. Bruzdową a Włóki po stronie południowej aż do ulicy Włóki (czyli do początku mostu) Planowana przerwa będzie powodowała nasilenie hałasu (dźwięk będzie się odbijał od ekranu północnego). Po stronie południowej znajduje się plac zabaw dla dzieci oraz domy mieszkalne.

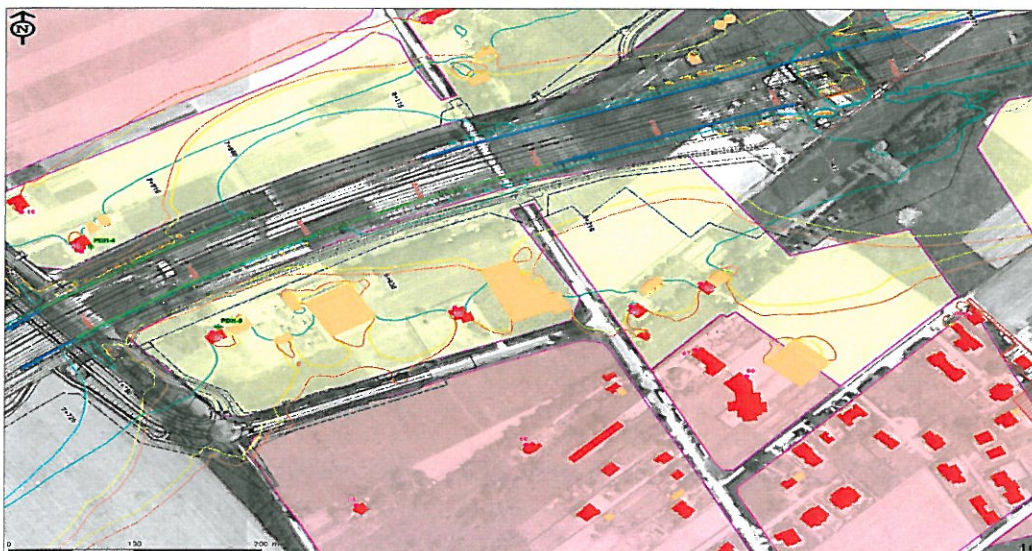
Wykonawca proponuje rezerwę terenu pod ekrany, czyli przewiduje konieczność ich wybudowania w przyszłości. Ponieważ przyjęte przez planistów natężenie ruchu jest zaniżone, oznacza to, że brak ekranowania jest spowodowany „cięciem kosztów” a izolinie hałasu są poprowadzone przy budynkach mieszkalnych „w granicach błędu”

Proszę zauważyć, że projektanci zaznaczyli zwiększone natężenie hałasu przy budynkach Bruzdowa 32 Z i Bruzdowa 32 Y (budynki przy symbolu 06) spowodowane najprawdopodobniej odbijaniem się fal dźwiękowych rozchodzących się na skutek braku ekranowania. Nie będzie ekranów, więc izolinie oznaczone na legendzie mapy jako „bez zastosowania zabezpieczenia” w tym przypadku są równe izoliniom „po zastosowaniu zabezpieczeń”.

Mieszkańcy ww. nieruchomości są więc narażeni od początku na hałas szkodliwy dla zdrowia!!! A mimo to ekranów na odcinku południowym NIE PRZEWIDUJE SIĘ!!!

Ul. Włóki oraz ścieżka rowerowa na południe od trasy są wykorzystywane rekreacyjnie (czego nie wzięto pod uwagę) więc brak ekranów będzie szkodził osobom korzystającym ze ścieżek rowerowych i ulicy Włóki.

Pozdrawiam, Roman Raszewski



Uwagi ogólne:

Załącznik nr 6 – wystąpienie Muzeum Pałacu Króla Jana III w Wilanowie



Oraz

Szanowna Pani,

W nawiązaniu do spotkania w ostatni wtorek przekazuję swoje spostrzeżenia i wnioski.

Jestem przekonany, że ekrany wygłuszające powimny być na całej długości obwodnicy w obrębie naszej dzielnicy i ogólnie miasta. Wydaje mi się niesłuszne traktowanie terenów w granicach miasta i poza miastem według takich samych kryteriów w odniesieniu do hałasu generowanego przez ruch samochodów na obwodnicy. Wynika to z oczywistych powodów różnych możliwości rozwojowych obu typów tych obszarów. Myślę, że w tym zakresie należałoby wystąpić o zmianę prawa, a ponadto wrócić do dopuszczalnego poziomu hałasu z przed zmiany tej regulacji.

W zaproponowanej wersji przez GDDKiA, tworzy się coś na kształt „błędnego koła”. Jeżeli nie będzie ekranów (bo obecnie są tam pola), to nikt nie będzie chciał tam budować, a zatem rozwój dzielnicy w tym kierunku zostanie na bardzo długie lata sparaliżowany.

Nie wyobrażam sobie sytuacji, kiedy po jednej stronie obwodnicy będą ekrany, a symetrycznie po drugiej stronie ich nie będzie. Taka sytuacja będzie powodować, że tam gdzie ich nie będzie natężenie hałasu będzie odpowiednio większe. Zatem jedni będą bardziej uprzywilejowani kosztem innych.

W skrajnym przypadku, (jeżeli inne możliwości zawiodą) proponuję aby ekrany na istniejących już drogach szybkiego ruchu, gdzie wydaje się jest ich przesadnie dużo (poza miastami) przenieść na odcinek POW w naszej dzielnicy.

Sluchając przedstawiciela GDDKiA można było mieć wrażenie, że jest przedstawicielem Wykonawcy a nie urzędu, który ma służyć społeczeństwu, ewentualnie godzić racje różnych stron, znajdując najlepsze kompromisy. To było trochę bulwersujące.

Proszę o zwrotną informację, jeżeli ja jako szeregowy mieszkaniec mógłbym się włączyć do walki o ekrany w naszej dzielnicy. Jestem mieszkańcem „łak” po południowej stronie POW.

Z wyrazami szacunku, Wit Sitarski

Reasumując załączone wystąpienia, a także przebieg dyskusji podczas posiedzeń Komisji Środowiska, Ekologii i Rolnictwa potwierdza się wadliwość zarówno założeń projektowych dla zabezpieczeń akustycznych, kolejno wykonanie samych prognoz pomiarów, bowiem praktyka powykonawcza skłania do odpowiedzialnego spojrzenia na problem hałasu od przyszłej POW. A nie ujęcie w planowaniu zabezpieczeń nieruchomości właśnie powstających, czy zakładanych w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego w jednej z najmocniej rozwijających się Dzielnic Warszawy, jest strategicznym błędem, dodatkowo narażającym inwestora na uzasadnioną krytykę władz samorządu lokalnego, czy wreszcie społeczna.

NTL - M.Kirpluk

Oszacowane zasięgi emisji hałasu od S2 POW

Założenia:

1) prognoza **2025**:

- natężenie ruchu: **76.000 poj./d.**
- w tym w porze nocnej: 9%
- w tym pojazdów ciężkich: 11% w dobie
- podział udziału pojazdów ciężkich: 65% w dzień / 35% w nocy

(powyższe założenia wg danych od projektantów na spotkaniu w dniu 07.02.2017r.)

- udział poj.TIR w liczbie poj.ciężkich: 25% (założenie minimalistyczne!)
- **BEZ ekranów**

2) prognoza **2035**:

- natężenie ruchu: **110.000 poj./d.**

(powyższe założenia wg danych od projektantów na spotkaniu w dniu 07.02.2017r.)

- w tym w porze nocnej: 9%
- w tym pojazdów ciężkich: 11% w dobie
- podział udziału pojazdów ciężkich: 65% w dzień / 35% w nocy
- udział poj.TIR w liczbie poj.ciężkich: 25% (założenie minimalistyczne!)
- **BEZ ekranów**

Zestawienie:

	natężenie	L_{AeqN}	zasięg	zasięg
rok	poj./dobę	w odl.200m	$L_{AeqN}=56dB$	$L_{AeqN}=56dB$
2025	76.000	61,4 dB	560 m	1470 m*
2035	110.000	63,0 dB	740 m	1800 m*

* jako skala problemu - taki zasięg pod warunkiem „widzenia” drogi w kącie 120°

Wniosek:

„Wyniki” obliczeń przedstawione na spotkaniu Komisji Ochrony Środowiska Dzielnicy Wilanów z przedstawicielami GDDKiA i projektantami są co najmniej „wątpliwe”...

Prognoza POW 2025

natężenie 76000 poj./dobę
cięż.: 11,0%

dzień
91% dobowego/16h
4323 poj./h 721 poj./h na pas
7,9% cięż. 65% dobowej liczby

noc
9% dobowego/8h
855 poj./h 143 poj./h na pas
42,8% cięż. 35% dobowej liczby

Droga: 2 jezdnie po 3 pasy ruchu + pas rozdzielający

szerokość pasa: 3,5 m wysokość nasypu: 0 m (dla wykopu - ujemne)
szer. pasa rozdziel.: 4 m wysokość p.obs.: 4 m (nad poziom terenu)
wsp. kalibr. L_{WAeq}/1poj.: 50,4 dB/mb wysokość ekranu: **BEZ EKRAŃÓW !!!**

odległość ekranu od krawędzi jezdni: 2 m
minimalna odległość ekranu od osi jezdni: 14,5 m

Q	L _{WAeq}	DI.1	DI.1TIR	DI.2	DI.3	DI.4	DI.6	DI.7
poj./h	dB/mb	cięż.	TIR	v	nawierz	kąt	nachyl.	fasada
		%	%	km/h	(a./k.)	stopnie	%	(t/n)
a					a	120	0%	n

dla bliższego!

A _{wp}	A _{wp}	A _{wp}
odlegi.	powietrz	grunt
m	dB/km	G
200	1,9	0

od osi!

A _{wp}	ekran.
dh[m]	
he[m]	
re[m]	
4	
0	
15	

od osi!

SUMA: 61,4

szukany poziom **56**

dane: 143 na pas 42,8% cięż.

1 pas ruchu to najbliższy do punktu obserwacji	re[m]	z	wynik
dane: 143	189,3	4,25	0,000 WYNIK
1 pas ruchu	-22,8	0,0	57,6
dane: 143	192,8	7,75	0,000 WYNIK
2 pas ruchu	-22,8	0,0	51,0
dane: 143	196,3	11,25	0,000 WYNIK
3 pas ruchu	-22,9	0,0	45,7
pas rozdzielający	ekran w osi trasy: nie		
dane: 143	203,8	16,75	0,000 WYNIK
4 pas ruchu	-23,1	0,0	45,5
dane: 143	207,3	22,25	0,000 WYNIK
5 pas ruchu	-23,2	0,0	50,7
dane: 143	210,8	25,75	0,000 WYNIK
6 pas ruchu	-23,2	0,0	57,0

Prognoza POW 2025

natężenie 76000 poj./dobę
cięż.: 11,0%

dzień
91% dobowego/16h
4323 poj./h 721 poj./h na pas
7,9% cięż. 65% dobowej liczby

noc
9% dobowego/8h
855 poj./h 143 poj./h na pas
42,8% cięż. 35% dobowej liczby

Droga: 2 jezdnie po 3 pasy ruchu + pas rozdzielający

szerokość pasa: 3,5 m wysokość nasypu: 0 m (dla wykopu - ujemne)
szer. pasa rozdziel.: 4 m wysokość p.obs.: 4 m (nad poziom terenu)
wsp. kalibr. L_{WAeq}/1poj.: 50,4 dB/mb wysokość ekranu: **BEZ EKRAŃÓW !!!**

odległość ekranu od krawędzi jezdni: 2 m
minimalna odległość ekranu od osi jezdni: 14,5 m

Q	L _{WAeq}	DI.1	DI.1TIR	DI.2	DI.3	DI.4	DI.6	DI.7
poj./h	dB/mb	cięż.	TIR	v	nawierz	kąt	nachyl.	fasada
		%	%	km/h	(a./k.)	stopnie	%	(t/n)
a					a	120	0%	n

dla bliższego!

A _{wp}	A _{wp}	A _{wp}
odlegi.	powietrz	grunt
m	dB/km	G
561	1,9	0

od osi!

A _{wp}	ekran.
dh[m]	
he[m]	
re[m]	
4	
0	
15	

od osi!

SUMA: 56,0

szukany poziom **56**

dane: 143 na pas 42,8% cięż.

1 pas ruchu to najbliższy do punktu obserwacji	re[m]	z	wynik
dane: 143	550,7	4,25	0,000 WYNIK
1 pas ruchu	-27,4	0,0	52,0
dane: 143	554,2	7,75	0,000 WYNIK
2 pas ruchu	-27,4	0,0	45,5
dane: 143	557,7	11,25	0,000 WYNIK
3 pas ruchu	-27,5	0,0	40,2
pas rozdzielający	ekran w osi trasy: nie		
dane: 143	565,2	16,75	0,000 WYNIK
4 pas ruchu	-27,5	0,0	40,1
dane: 143	568,7	22,25	0,000 WYNIK
5 pas ruchu	-27,5	0,0	45,4
dane: 143	572,2	25,75	0,000 WYNIK
6 pas ruchu	-27,6	0,0	51,8

Prognoza POW 2035

natężenie 110000 poj./dobę
cięż.: 11,0%

dzień
91% dobowego/16h
6256 poj./h 1043 poj./h na pas
7,9% cięż. 65% dobowej liczby

noc
9% dobowego/8h
1238 poj./h 203 poj./h na pas
42,8% cięż. 35% dobowej liczby

Droga: 2 jezdnie po 3 pasy ruchu + pas rozdzielający

szerokość pasa: 3,5 m wysokość nasypu: 0 m (dla wykopu - ujemne)
szer.pasa rozd.: 4 m wysokość p.obs.: 4 m (nad poziom terenu)
wsp.kalibr. L_{WAeq/1poj}: 50,4 dB/mb wysokość ekranu: **BEZ EKRANÓW !!!**

odległość ekranu od krawędzi jezdni: 2 m
minimalna odległość ekranu od osi jezdni: 14,5 m

Q	L _{WAeq}	DI.1	DI.1TIR	DI.2	DI.3	DI.4	DI.6	DI.7
poj./h	dB/mb	cięż.	TIR	v	nawierz	kąt	nachyl.	fasada
		%	%	km/h	(a./k.)	stopnie	%	(t/n)
					a	120	0%	n

dla bliższego!

A _{wp}	A _{wpm}	A _{wp}
odlegl.	powietrz	grunt
m	dB/km	G
200	1,9	0

od osi!

A _{wp}	ekran
dh[m]	4
he[m]	0
re[m]	15

od osi!

dzień
 noc

SUMA: 63,0

szukany poziom **56**

dane: 206 na pas 42,8% cięż.

1 pas ruchu to najbliższydo punktu obserwacji										re[m]	z	wynik			
dane:	206	85,6%	25%	80	a	120	0%	n		189,3	4,25	0,000	WYNIK		
1 pas ruchu	73,5	7,6	5,1	2,2	0,0	-1,8	0,0	0,0		-22,8	-0,4	-4,4	0,0	59,2	
dane:	206	43%	0%	100	a	120	0%	n		192,8			7,75	0,000	WYNIK
2 pas ruchu	73,5	5,3	0,0	3,2	0,0	-1,8	0,0	0,0		-22,8	-0,4	-4,4	0,0	52,6	
dane:	206	0%	0%	100	a	120	0%	n		196,3			11,25	0,000	WYNIK
3 pas ruchu	73,5	0,0	0,0	3,2	0,0	-1,8	0,0	0,0		-22,9	-0,4	-4,4	0,0	47,2	
pas rozdzielający										ekran w osi trasy: nie					
dane:	206	0%	0%	100	a	120	0%	n		203,8			18,75	0,000	WYNIK
4 pas ruchu	73,5	0,0	0,0	3,2	0,0	-1,8	0,0	0,0		-23,1	-0,4	-4,4	0,0	47,1	
dane:	206	43%	0%	100	a	120	0%	n		207,3			22,25	0,000	WYNIK
5 pas ruchu	73,5	5,3	0,0	3,2	0,0	-1,8	0,0	0,0		-23,2	-0,4	-4,4	0,0	52,2	
dane:	206	85,6%	25%	80	a	120	0%	n		210,8			25,75	0,000	WYNIK
6 pas ruchu	73,5	7,6	5,1	2,2	0,0	-1,8	0,0	0,0		-23,2	-0,4	-4,5	0,0	58,6	

Prognoza POW 2035

natężenie 110000 poj./dobę
cięż.: 11,0%

dzień
91% dobowego/16h
6256 poj./h 1043 poj./h na pas
7,9% cięż. 65% dobowej liczby

noc
9% dobowego/8h
1238 poj./h 203 poj./h na pas
42,8% cięż. 35% dobowej liczby

Droga: 2 jezdnie po 3 pasy ruchu + pas rozdzielający

szerokość pasa: 3,5 m wysokość nasypu: 0 m (dla wykopu - ujemne)
szer.pasa rozd.: 4 m wysokość p.obs.: 4 m (nad poziom terenu)
wsp.kalibr. L_{WAeq/1poj}: 50,4 dB/mb wysokość ekranu: **BEZ EKRANÓW !!!**

odległość ekranu od krawędzi jezdni: 2 m
minimalna odległość ekranu od osi jezdni: 14,5 m

Q	L _{WAeq}	DI.1	DI.1TIR	DI.2	DI.3	DI.4	DI.6	DI.7
poj./h	dB/mb	cięż.	TIR	v	nawierz	kąt	nachyl.	fasada
		%	%	km/h	(a./k.)	stopnie	%	(t/n)
					a	120	0%	n

dla bliższego!

A _{wp}	A _{wpm}	A _{wp}
odlegl.	powietrz	grunt
m	dB/km	G
742	1,9	0

od osi!

A _{wp}	ekran
dh[m]	4
he[m]	0
re[m]	15

od osi!

dzień
 noc

SUMA: 56,0

szukany poziom **56**

dane: 206 na pas 42,8% cięż.

1 pas ruchu to najbliższydo punktu obserwacji										re[m]	z	wynik			
dane:	206	85,6%	25%	80	a	120	0%	n		731,2	4,25	0,000	WYNIK		
1 pas ruchu	73,5	7,6	5,1	2,2	0,0	-1,8	0,0	0,0		-28,6	-1,4	-4,7	0,0	52,0	
dane:	206	43%	0%	100	a	120	0%	n		734,7			7,75	0,000	WYNIK
2 pas ruchu	73,5	5,3	0,0	3,2	0,0	-1,8	0,0	0,0		-28,7	-1,4	-4,7	0,0	45,5	
dane:	206	0%	0%	100	a	120	0%	n		738,2			11,25	0,000	WYNIK
3 pas ruchu	73,5	0,0	0,0	3,2	0,0	-1,8	0,0	0,0		-28,7	-1,4	-4,7	0,0	40,2	
pas rozdzielający										ekran w osi trasy: nie					
dane:	206	0%	0%	100	a	120	0%	n		745,7			18,75	0,000	WYNIK
4 pas ruchu	73,5	0,0	0,0	3,2	0,0	-1,8	0,0	0,0		-28,7	-1,4	-4,7	0,0	40,1	
dane:	206	43%	0%	100	a	120	0%	n		749,2			22,25	0,000	WYNIK
5 pas ruchu	73,5	5,3	0,0	3,2	0,0	-1,8	0,0	0,0		-28,7	-1,4	-4,7	0,0	45,4	
dane:	206	85,6%	25%	80	a	120	0%	n		752,7			26,75	0,000	WYNIK
6 pas ruchu	73,5	7,6	5,1	2,2	0,0	-1,8	0,0	0,0		-28,8	-1,4	-4,7	0,0	51,8	

Pracownik Nr 2
Ułkado

Warszawa, dn. 10 lutego 2017

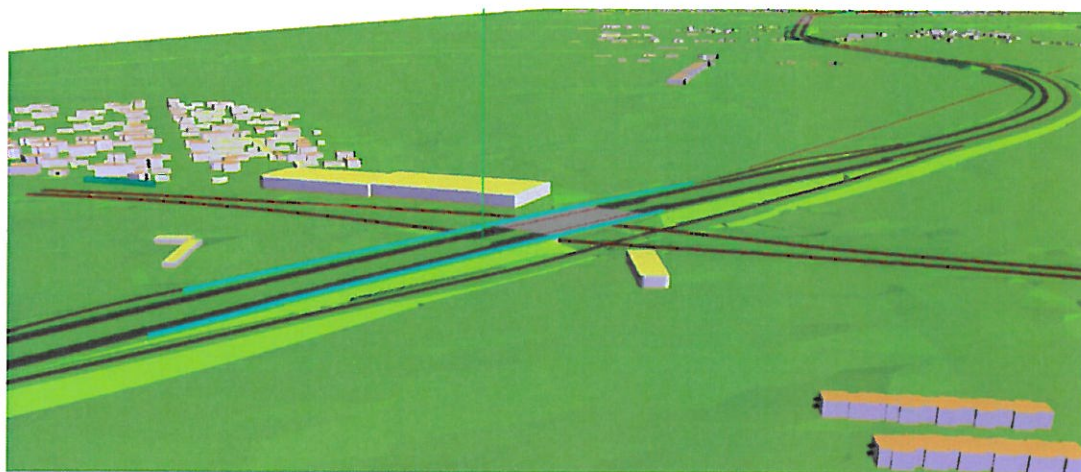
Anna Drewniak
Mieszkańcy osiedla Powsinek

Do Komisji Środowiska, Ekologii i Rolnictwa
Rady Dzielnicy Wilanów m.st. Warszawy
ul. Franciszka Klimczaka 2, 02-797 Warszawa

Szanowni Państwo,

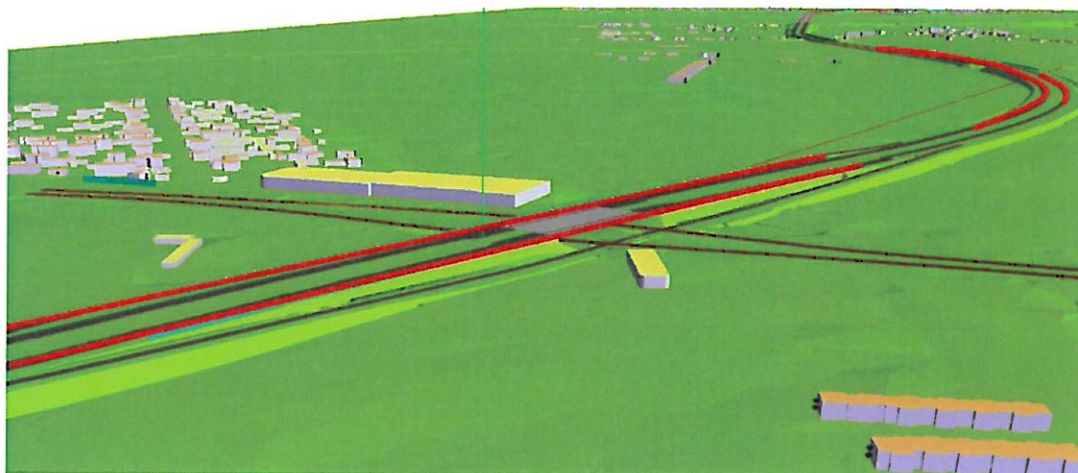
Na posiedzeniu Komisji Środowiska, Ekologii i Rolnictwa w dniu 7 lutego 2017 r., Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad przedstawiła prezentację dotyczącą budowy ekranów akustycznych wzdłuż Południowej Obwodnicy Warszawy.

Wg przedstawionej prezentacji w rejonie Powsinka tj. od węzła Przyczółkowa do ul. Ruczaj - jest przewidziany ekran akustyczny o **wysokości 3m, na długości 140m** (licząc od skrzyżowania), który kończy się tuż za Bricomanem, (punkt trasy 5+640). Proponowany zakres poniżej:



Natomiast wg przedstawianej w 16 maja 2013 roku, przez GDDKiA, koncepcji Programowej POW (na spotkaniu informacyjnym z mieszkańcami), planowane było ekranowanie o **wysokości 5m i 6m, na długości 1100m**. Od punkt trasy 5+500 (ul. Przyczółkowa) do 5+850 oraz 6+250 do 7+000 (ul. Ruczaj).

Taki zakres przewiduje też **Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację inwestycji, wydana przez RDOŚ z dnia 29 kwietnia 2011 r.** Wizualizacja poniżej:



Zmniejszenie zakresu ekranowania jest drastyczne! Od 2013 roku nikt nie konsultował z mieszkańcami zmian koncepcji budowy POW.

Jako mieszkańcy Powsinka uważamy, że konieczne jest ekranowanie całego odcinka od ul. Przyczółkowej do ul. Ruczaj przynajmniej po północnej stronie trasy (tj. bez przerw na odcinku od 5+850 do 6+250).

Pragniemy zwrócić Państwa uwagę na następujące aspekty:

1. W węźle Przyczółkowa będzie się kumulował hałas ze skrzyżowania dwu tras POW oraz Drogi Wojewódzkiej nr 724. Okolice Jez. Powsinkowskiego są terenem unikatowym i niepowtarzalnym w skali całej gminy, bardzo chętnie wykorzystywany przez mieszkańców całej gminy. Na terenach ochronnych jeziora oraz Użytku ekologicznego Powsinek, w 2004 roku był planowany „Park komunikacyjny”, obecnie z koncepcji pozostała jedynie droga S2, a drzewa rosnące przy węźle zostaną najprawdopodobniej wycięte. Zwracamy uwagę, że symulacje poziomów hałasu są obliczane na podstawie modeli komputerowych, a osiągnięte wyniki, mogą być zmieniane w zależności od różnie przyjmowanych założeń obliczeniowych. Część tych założeń może być nierealna do spełnienia, np. symulacje były wykonywane dla prędkości sam. osobowych 100km/h, natomiast realna prędkość na tej trasie będzie wynosić prawdopodobnie 120-130km/h. Dodatkowo betonowa nawierzchnia skutecznie podwyższy poziom hałasu.

2. Zwracamy uwagę, że koszty budowy POW zostały skutecznie obniżone, przez zmianę sposobu budowy trasy z **estakad**, które były w koncepcji programowej GDDKiA, na **nasypy** w projekcie wykonawcy. Zbudowanie POW na nasypie powoduje zamknięcie osiedla Powsinek z 4 stron: Skarpą Ursynowską, POW, Wał Zawadowski oraz wysoką zabudową od strony centrum miasta. Wykonawca POW za zgodą GDDKiA zaoszczędził w ten sposób pieniądze, a w zamian za to zaproponował... drastyczne zmniejszenie zakresu ekranów. GDDKiA powinna skutecznie zabezpieczyć interes mieszkańców.

3. Zwracamy uwagę, że zjazd z kierunku wschodniego w ul. Przyczółkową jest usytuowany tuż przy osiedlu Powsinek. GDDKiA nigdzie nie wskazuje, że będzie on ekranowany. Węzeł Przyczółkowa to pierwszy, z kierunku wschodniego, zjazd do centrum miasta po tej stronie Wisły, który będzie generował olbrzymi ruch samochodów. Z tego powodu prosimy o ujęcie, w Uchwale Komisji, również budowy ekranów na zjeździe, tuż przy naszym osiedlu Powsinek.

4. Na koniec jeszcze jeden ważny aspekt sprawy.

W załączeniu przekazujemy wniosek obiektu handlowego, mieszczącego się w bezpośrednim sąsiedztwie planowanego węzła Przyczółkowa, do GDDKiA (zgłoszony podczas prac nad Koncepcją Programową POW) dot. nieinstalowania ekranów akustycznych, które zasłaniałyby obiekt handlowy. Wnioskodawca stwierdził, że zaplanowanie zabezpieczeń akustycznych (wg koncepcji z 2013) ograniczy widoczność obiektu handlowego dla jego potencjalnych klientów. Wg wnioskodawcy zrealizowanie ekranów mocno wpłynie na pogorszenie sytuacji ekonomicznej obiektu, co z uwagi na ogromne nakłady finansowe wnioskodawcy, jest niezgodne z zasadami współżycia społecznego! Wnioskodawca nie wspomina oczywiście o drastycznym pogorszeniu życia mieszkańców, w związku z postulowanym nieinstalowaniem ekranów akustycznych.

Nie chcemy tworzyć spiskowej teorii dziejów, ale zadajemy pytanie, czy obecny zakres ekranowania ograniczony do minimum, nie ma służyć spełnieniu w/w wymagań wnioskodawcy?

Mając na uwadze dobro mieszkańców i unikatowy charakter okolic Jeziorka Powsinkowskiego zwracamy się do Państwa z prośbą o ujęcie w Uchwale Komisji budowy **PEŁNEGO, 5-metrowego, ekranowania od Węzła Przyczółkowa do ul. Ruczaj, po północnej stronie trasy POW oraz ekranowania zjazdu z kierunku wschodniego z POW w ulicę Przyczółkową.**

Z poważaniem, Anna Drewniak i Mieszkańcy Powsinka

ZAŁĄCZNIK. Wniosek obiektu handlowego do GDDKiA (zgłoszony podczas prac nad Koncepcją Programową POW) dot. nieinstalowania ekranów akustycznych.

Numer działki: 93 z obrębu 1-05-56 o obszarze 1,5083 ha położona w dzielnicy Wilanów, ul. _____ Warszawa.

Treść wniosku:

_____ zwraca się z wnioskiem o nieinstalowanie ekranów akustycznych przy planowanym węźle „Przyczółkowa” (część zjazdu z obwodnicy na węzeł Przyczółkowa) oraz przy ulicy Przyczółkowej, które w jakikolwiek sposób zasłaniałyby obiekt handlowy będący własnością _____ mieszczący się w bezpośrednim sąsiedztwie planowanego odcinka Południowej Obwodnicy Warszawy przy ul. _____ 02-964 Warszawa. Wnioskodawca nadmienia, że wykorzystanie zaplanowanych w proponowanym kształcie zabezpieczeń akustycznych w części zjazdu z P.O.W. na węzeł „Przyczółkowa” oraz częściowo wzdłuż ulicy Przyczółkowskiej jest całkowicie nieuzasadnione, gdyż przede wszystkim w tej części wystarczającą barierę akustyczną tworzy sam obiekt handlowy _____, skutecznie chroniąc znajdujące się za nim nieruchomości przed uciążliwościami hałasu generowanego przez ruch przy ulicy Przyczółkowej oraz w przyszłości z mającego powstać Węzła „Przyczółkowa”.

Zaplanowanie zabezpieczenia akustycznego w obecnym projekcie skutecznie ograniczy widoczność obiektu handlowego _____ dla jego potencjalnych klientów przejeżdżających zarówno planowaną obwodnicą jak również ul. Przyczółkową. Realizowanie projektu w proponowany sposób z pewnością mocno wpłynie na pogorszenie sytuacji ekonomicznej obiektu handlowego Wnioskodawcy co z uwagi na przedsięwzięte przez niego **ogromne nakłady finansowe** na realizację inwestycji obiektu handlowego przy ul. _____ jest niezgodne z zasadami współżycia społecznego oraz nie do przyjęcia w proponowanym w obecnym kształcie projektu. Wnioskodawca podkreśla, że w ostatnich kilku latach, polityka planowania zabezpieczeń akustycznych zmierza w bardziej liberalnym kierunku, przez który należy rozumieć ograniczanie instalacji barier dźwiękochłonnnych do wyłącznie **niezbędnych** miejsc, które realnie zabezpieczają mieszkańców, przyrodę przed niekorzystnym wpływem hałasu. Wystarczy przytoczyć w tym miejscu **Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012 r. zmieniające Rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U. z 2012 r., poz. 1109)**, które podwyższa limity poziomów hałasu wprowadzając następujące zmiany: w dzień na terenach zabudowy jednorodzinnej dopuszczony hałas wzrosł z 55 do 64 decybeli, w nocy na takim obszarze poziom ten może wynieść nie 50, ale 59 decybeli. Na obszarach, gdzie jest zabudowa wielorodzinna, dzienny poziom hałasu może sięgnąć 68 decybeli (o osiem więcej), a w nocy 59 decybeli (dziewięć więcej). Na terenach śródmiejskich w miastach, gdzie jest ponad 100 tys. mieszkańców, dopuszczalny dzienny poziom hałasu wynosi 68 decybeli (trzy więcej). W nocy zaś dopuszczalny hałas może osiągnąć 61 decybeli, a nie jak dotychczas 55. Ponadto nad zmianami dotyczącymi liberalizacji polityki zabezpieczenia akustycznego pracuje Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, gdzie planuje się zmienić obowiązujące przepisy pod kątem obowiązku stawiania ekranów akustycznych, na jedynie możliwość zabezpieczenia akustycznego poprzez wykorzystanie **ekranów akustycznych oraz innych metod zabezpieczenia akustycznego**.

Jak wspomniano wyżej kubatura obiektu _____ przy ul. _____ powoduje, że stanowi on barierę akustyczną dla obiektów położonych przy ulicach Europejskiej, Młocarni, Brodzik i Powsinek, które zaznaczone są na projekcie jako będące w zasięgu hałasu pochodzącego z planowej inwestycji POW. Znamienne jest podkreślenie, że na rysunkach będących załącznikami do projektu inwestycji Południowej Inwestycji Warszawy, w liniach zasięgu hałasu od istniejącej ulicy Przyczółkowej i trasy POW, naniesionych na zdjęcie satelitarne, owego zasięgu **w żaden sposób nie odnosi się do istniejącego obiektu _____** - wręcz można uznać, jakby projektujący i dokonujący pomiarów i symulacji, zapomnieli uwzględnić blokujący i rozpraszający dźwięki i hałas, wpływ obiektu _____. Wnioskodawca pragnie podkreślić, że budowa ekranów akustycznych jako najczęściej wybieranych rozwiązań, nie zawsze skutecznie chroni przed hałasem - dlatego wprowadzane są nowe normy w zakresie dopuszczalnych poziomów hałasów i ekranów akustycznych.

Wnioskodawca wskazuje ponadto, aby w pozostałym zakresie na planowanej obwodnicy **zastosować ekrany wykonane w technice przezroczystej**, czyli z materiału przez który widać co znajduje się za ekranem - nie ograniczając w ten sposób dostępu światła, co zwiększa odpowiednią widoczność dla kierowców, a także zwiększa możliwość odpowiednio wczesnego dostrzeżenia tablic informacyjnych dotyczących obiektu handlowego _____ przez zbliżających się potencjalnych klientów i **bezpiecznego skierowania się do zjazdu drogowego prowadzącego do obiektu**.

Reasumując wnioskujemy, aby odstąpić od zastosowania, zasłaniając obiekt Wilanów położony przy ul. _____, ekranów akustycznych na odcinku części zjazdu z obwodnicy na węzeł Przyczółkowa oraz częściowo wzdłuż ulicy Przyczółkowej gdzie odpowiednią barierą akustyczną stanowi już istniejący sklep _____. Na pozostałym fragmencie przedmiotowej obwodnicy wnioskujemy o zastosowanie ww. ekranów przezroczystych.

Załącznik Nr 3
Włodek

Warszawa, dnia 12 lutego 2017 roku

Szanowna Pani

Katarzyna Radzikowska
Przewodnicząca Komisji Środowiska,
Ekologii i Rolnictwa
Rady Dzielnicy Wilanów m.st. Warszawa
ul. Franciszka Klimczaka 2, 02-797 Warszawa

Mieszkańcy Zielonego Wilanowa są głęboko zaniepokojeni obecnymi planami ekranowania POW na terenie dzielnicy. Zwracają uwagę, że z każdą kolejną propozycją GDDKiA, interesy mieszkańców ich zdrowie i życie sprowadzane są do bezdusznych liczb, które nijak się mają do faktycznego stanu obciążenia POW po jej wybudowaniu. Będzie to przez wiele lat jedyna trasa wschód - zachód przez Polskę tej klasy.

Szacunkowe dane, że POW będzie jeździć 75 tys. samochodów są w swych założeniach błędne. Istniejące mosty warszawskie już dziś są obciążone powyżej 110 tys. aut na dobę. Należy zatem odpowiedzialnie założyć, że ruch na POW będzie nawet dwukrotnie większy od zakładanego.

Wyliczenia dokonane przez GDDKiA mają na celu tylko obniżenie kosztów budowy POW, poprzez zmniejszenie lub całkowicie pozbycie się ekranów dźwiękochłonnych kosztem mieszkańców. Nie mogę się zgodzić, aby mieszkańcy Wilanowa, moi sąsiedzi cierpieli po powstaniu trasy POW.

Składam na Pani ręce moje opracowania wraz z powołanymi zespołami mieszkańców Zielonego Wilanowa o potrzebie ekranowania POW.

Z wyrazami szacunku

Anna Drewniak
Przewodnicząca Klubu Radnych PIS



Wnioskuje o dostawienie ekranów akustycznych najlepiej w formie kontynuacji wału ziemnego w niezrozumiałej dla nikogo przerwie w ciągłości ekranów, „wyrwie“ o długości dokładnie 135 metrów, która znajduje się pomiędzy ulicami Sytą a Bruzdową po stronie północnej planowanej obwodnicy S2 a dokładnie na kilometrażu: od 7+980 do 8+115 km. Planowana przerwa spowodowała nasilenie hałasu (hałas będzie się dodatkowo wzmacniał odbijając się od ekranu południowego). Dodatkowo na krawędziach (brzegach) tej przerwy oprócz wydostającego się hałasu pojawi się zjawisko występowania pewnego rodzaju impulsów akustycznych wywołujące dodatkowy szkodliwy dla zdrowia hałas o wysokim natężeniu, czego również nie wzięto pod uwagę w procesie planowania. Wykonawca przewiduje rezerwę terenu pod ekrany w tym miejscu, czyli świadomy jest ich zasadności w tym miejscu. Ponieważ przyjęte przez GDDKiA natężenie ruchu jest około dwa razy zaniżone od rzeczywistego jaki będzie odbywał się tą trasą, oznacza to, że brak ekranowania jest spowodowany „skrajnym dążeniem do zmniejszenia kosztów” Co ciekawe, jak wynika z projektu owa wyrwa w ekranach ma zostać ogrodzona wysokim ogrodzeniem zabezpieczającym przed wtargnięciem na obwodnicę co pociągnie za sobą przecież koszty, które w przypadku dostawienia tam ekranów nie pojawiłyby się wcale. Izofony hałasu przekraczające normę są poprowadzone w tym miejscu w pobliżu, a nawet przy samych budynkach mieszkalnych nie uwzględniając prawdziwego natężenia ruchu, który spowoduje według eksperta w dziedzinie akustyki wzrost zasięgu szkodliwego dla zdrowia poziomu hałasu przekraczającego normy nawet cztery razy dalej niż pokazują to izolinie na dołączonej mapce –czyli do około 400 metrów a nie jedynie 100 metrów. Dodatkowo takie izolinie mają w rzeczywistości szerokość około 90 metrów, co oznacza, że poziom hałasu o danym natężeniu jest jednakowy na obszarze około 90

metrów. Nie są kreską sięgającą punktowo jak to zaznaczono. Oznacza to, że szkodliwy dla zdrowia zamieszkujących te obszary osób hałas przekraczający normy, będzie sięgał jeszcze dalej niż 400 metrów i pokrywał swoim zasięgiem jeszcze większe obszary zabudowy mieszkaniowej, nie wspominając już o tych domach w najbliższym otoczeniu, jak również obecnego tam już osiedla 7 kolejnych domów w trakcie budowy (przylegających do ul. Bruzdowej na wysokości tej przerwy).

Widać wyraźnie, że od samego początku uruchomienia trasy mieszkańcy okolic tej "wyrwy" po stronie północnej mają być przez GDDKiA z premedytacją wystawieni na drażniący hałas szkodliwy dla zdrowia ponieważ bez żadnego sensownego powodu ani wy tłumaczenia wycięto fragment 135 m. zabezpieczeń akustycznych i stworzono niczym nieuzasadnioną przerwę w ciągłości ekranów.

Dodatkowo zupełnie niezrozumiałym jest fakt, że przyjęto za obiekty konieczne do ochrony jedynie te oddane do użytkowania i to jeszcze nawet przed rozpoczęciem tworzenia raportu oddziaływania na środowisko czyli w 2015 czy 2016 roku. Trasa ma być oddana w 2020r. więc jeżeli już, to powinny być brane pod uwagę faktycznie istniejące budynki ale w 2020r. przed oddaniem trasy do użytku a nie stan z przed pięciu lat wcześniej. Obecnie już jest tam więcej domów niż w 2015r. a do czasu oddania tej trasy czyli za około 4 lata na pewno jeszcze kolejne obiekty przybędą.

SZCZEGÓŁY I KONKRETY DOTYCZĄCE PRZERWY W EKRANACH SYTA -BRUZDOWA

Na odcinku pomiędzy ul. Sytą a Mostem na Wisle jest niewytłumaczalna przerwa w ekranowaniu. Jest to dokładnie kilometr od 7+980 do 8+115 km po stronie północnej pomiędzy ulicami Sytą a Bruzdową. Według opinii Biegłych sądowych, z dziedziny akustyki oraz innych specjalistów od akustyki, przerwa ta jest niewytłumaczalna. Brak ekranowania na odcinku 135 metrów spowoduje, że ujście znajdzie cały hałas oraz wszelkie zanieczyszczenie powietrza spalinami kumulując się z całego zaekranowanego odcinka trasy z obydwustron. Dodatkowo ten hałas będzie się odbijał od ekranów postawionych po przeciwnej stronie tej przerwy ze zwiększoną siłą kierował w stronę zabudowań mieszkalnych.

Nie wyobrażalny hałas jak i zanieczyszczenia będą wydostawać się bezpośrednio na zamieszkałe i zabudowane tereny mieszkalne.

Żeby w jakikolwiek sposób móc na tych terenach zamieszkać trzeba by wszystkie budynki dodatkowo zabezpieczyć przed hałasem (wymienić okna na specjalne dźwiękoszczelne, zaizolować przed hałasem elewację oraz dach co wymagałoby nakładów minimum 50 tys. - 80 tys. zł. dla każdego domu).

W bezpośrednim sąsiedztwie a więc w odległości około 180 m - 200 m od tej przerwy w ekranach, wybudowanych jest już około 30 domów a w bardzo zaawansowanej budowie jest już 8 kolejnych. W dużym stopniu już wybudowanych tylko jeszcze z powodu problemów z dostarczeniem prądu, jeszcze oddanych do użytkowania.

KONKRETY

1. Biegły akustyk stwierdził, że na krawędziach (brzegach) tej nie wytłumaczalnej przerwy oprócz wydostającego się hałasu upojawi się dodatkowo zjawisko IMPULSÓW wywołujące dodatkowy szkodliwy hałas o wysokim natężeniu.
2. Izolinie pokazujące zasięg hałasu przekraczającego normy nie jest kreseczką jak to zostało uwidocznione na mapach akustycznych zaprezentowanych przez GDDKiA a pasem o szerokości około 90 metrów. Samo to powoduje się gania obszaru o przekroczonej normie natężenia hałasu prawie dwa razy dalej.
3. Założony ruch samochodowy do obliczeń został zaniżony o ponad 300%. Wartości obciążenia trasy tranzytowej przez Warszawę na trasie S2 Wschód - Zachód został przyjęty przez GDDKiA na poziomie około 75 tys. samochodów na dobę, co jest jakimś żartem ponieważ w chwili obecnej na moście Poniatowskiego przy dwóch pasach jest ruch faktycznie zmierzony na poziomie 110 tys. samochodów na dobę.
4. W/g biegłego wzrost ilości przejeżdżających samochodów o 25% powoduje wzrost hałasu o 3 db co przekłada się na podwojenie zasięgu hałasu przekraczając egonormę. Ze względu na to, że ilości przejeżdżających samochodów biegły stwierdził, że zostały zaniżone około dwa razy czyli około 100% to zasięg hałasu uprzedzającego normy wzrośnie do **czterech razy** czyli do przynajmniej 400 m a nie 100 m jak twierdzi GDDKiA a poziom hałasu wzrośnie o kolejne 4 db.
To wszystko są wartości laboratoryjne. W rzeczywistości będzie jeszcze gorzej.
Niosący hałas wiatr, itp...

5. Zastosowanie ekranów przy S2 w rejonie Wilanowa jest dodatkowo kompletnie pozbawione konsekwencji. Kawalek dalej od tej wyrwyw stronę mostu na Wiśle są tereny zupełnie nie zamieszkałe na dużym obszarze do nawet 400m od trasy i ekrany są zaprojektowane a w miejscu gdzie faktycznie już jest ponad 35 domów jednorodzinnych w odległości około 180m – 200m planujesz 135m wyrwę w ekranach.
6. Ta wyrwa jak wszyscy stwierdzili jednogłośnie podczas komisji to jakiś absurd.
7. Cena za dostawienie ekranów, jaką podał Pan dyrektor podczas komisji też została zafałszowana (zawyżona). Podał on kwotę 400zł za 1m² ekranu. Ja uzyskałem wcześniej informację od dwóch inżynierów zadania „B”, Pana Jana Sokołowskiego oraz innego inżyniera, którego nie pamiętam teraz nazwiska, że taki koszt wynosi od 250zł do 300zł za 1m² ekranu. Te informacje potwierdzają się z tym co można znaleźć na ten temat w internecie. Z tego wynika, że całkowity koszt dostawienia ekranów w celu załatania tej wyrwy wyniesie około 100tys. zł do 120tys. zł a nie 230tys. zł. jak twierdził Pan dyrektor z GDDKiA.
8. Ta wyrwa zrobiona jest jakby po złości!!!
9. Według biegłych Raport Oddziaływania na Środowisko GDDKiA jest zrobiony skrajnie niezetelnie. Normy hałasu będą przekroczone nawet kilkaset metrów od planowanej trasy a nie **do** 100m od niej jak twierdzą. Żeby zabezpieczenie przed hałasem w formie ekranowania był skuteczne na danym obszarze to ekrany muszą być ciągłe na długości kilkuset metrów przed i za danym obszarem. Taka nagle wyrwa 135-cio metrowa całkowicie niweczy zadanie ekranów postawionych przed i za tą wyrwą. Tak stwierdził biegły akustyk. Dodatkowo program „SoundPlan w wersji 7.4.” do prognozowania oddziaływania trasy pod kątem hałasu, którym posłużono się do wyrysowania izolacji z samego tylko faktu wykrycia wyrysowanego ekranu (dla wysokości zerowej), obniża już poziom hałasu o 5db. Wszystkie elementy składające się na niezetelność wykonania Raportu Oddziaływania na Środowisko przez GDDKiA.
10. Zresztą jak twierdził biegły ich prognozy dotyczące zabezpieczenia przed hałasem na wszystkich wcześniejszych inwestycjach drogowych mijają się znacząco z prawdą. Po późniejszych powykonawczych pomiarach wychodzi, że normy przekroczone są na znacznie większych obszarach i odległościach niż wskazywano w podobnych do obliczeniach. Konkretnym przykładem mogą być Michałowice.
11. Późniejsze dostawienie tych ekranów będzie o wiele bardziej kosztowne. (doprojektowanie, ściągnięcie sprzętu budowlanego, zamknięcie pasa ruchu, itp...), a już wiadomo, że ich dostawienie nie będzie niezbędne i konieczne. Już jest konieczne nawet na tą chwilę! Na co w takim razie czekać i wzbraniać się przed załatwieniem tej dziury.
W przeciwnym razie wszystkie domy w okolicy tej wyrwy w ekranach trzeba będzie wyposażać w zabezpieczenie przed hałasem: (specjalne okna –szyby dźwiękoszczelne, izolację elewacji oraz dachów przed hałasem co kosztować będzie około 50tys. zł -80tys. zł na każdy dom, a takich domów jest w najbliższym sąsiedztwie tej wyrwy ponad 35 a i tak z powodu nadmiernego hałasu nie będzie można korzystać z ogrodów przydomowych. Na pewno pociągnie to za sobą zbiorowe wnioski o odszkodowania ...
12. Na wcześniejszych spotkaniach z mieszkańcami Wilanowa GDDKiA zapewniała, że na całym przebiegu trasy S2 przez tereny wilanowa ekranowanie będzie ciągłe o wysokości 8 metrów a miejscami nawet 12 metrów. Teraz nagle ekrany

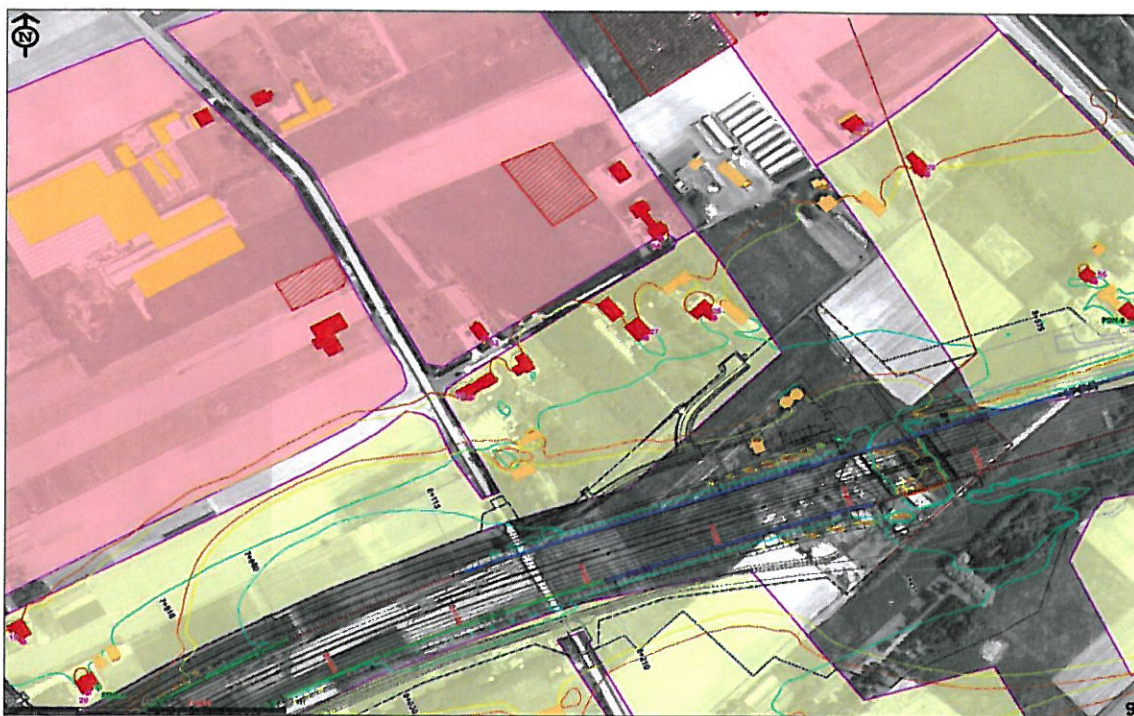
obniżyli się do 3m i 3,5m, wały ziemne 4,5m i pojawiły się w nieciągłości ekranowaniu.

13. Termin zakończenia budowy budowy POW jest 2020r.

Dodatkowe nasze zdziwienie budzi informacja że GDDAiK bierze pod uwagę domy już wybudowane i oddane do użytku, a nie domy które są już w budowie, czy na które na które jest już pozwolenie na budowę które z pewnością do tego czasu będą już użytkowane.

Dodatkowo w kolejnym załączniku jest odpowiedź, jaką uzyskano od GDDKiA na zapytanie w kwestii lokalizacji kranów akustycznych. Wynika z niej jednoznacznie, że nawet dla samej GDDKiA budzi wątpliwość fakt tej 135-cio metrowej przerwy (wyrwy) w ekranowaniu pomiędzy 7+980 do 8+115 km po północnej stronie trasy.

Opracowała Anna Drewniak wraz z Mieszkańcami Kępy Zawadowskiej



Od: SkibniewskaAndżelika <askibniewska@gddkia.gov.pl>

Data: 21 listopada 2016 15:32:23 CET

Temat: ekrany dźwiękochłonne

Dzień Dobry,

W nawiązaniu do rozmowy telefonicznej, przesyłam informacje na temat rozmieszczenia ekranów dźwiękochłonnych na odcinku od ulicy Bruzdowej do Wisły (strona lewa).

Informuję, że na całym tym odcinku, tj. od ul. Bruzdowej do Wału Zawadowskiego (po stronie lewej) przewidziano w Projekcie budowlanym ustawie nie ekranów dźwiękochłonnych, a mianowicie :

1. Ekran L6 w km 8+115 do 8+575 – wysokość 3,0m
2. Ekran L7 w km 8+575 do 8+700 – wysokość 3,5 m
3. Ekran L8 w km 8+690 do 8+725 – wysokość 3,5 m

Przewidziano również ekrany akustyczne w początkowej części mostu przez Wisłę (nad terenem zalewowym)

Wątpliwości może budzić odcinek drogi ekspresowej S2 od km 7+980 (koniec ekranu ziemnego wys. 4,5m) do początku ekranów w km 8+115 (ekran L6), na którym w wyniku ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, uwzględniając aktualnie do dopuszczalny poziom hałasu, aktualną prognozę ruchu oraz aktualne uwarunkowania projektowe odstąpiono od budowy ekranów na tym odcinku, pozostawiając jednak rezerwy w korpusie drogowym pod możliwe ekrany akustyczne w związku z rozwojem terenów zabudowanych przy drodze S2.

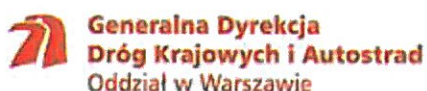
Należy nadmienić, że w aktualnie posiadanej decyzji Środowiskowej na odcinku od km 7+750 do 8+755 przewidziano ekran o wysokości 5 m. W odcinku tym zawarty jest fragment trasy, o którym mowa powyżej (tj. Km 7+980 do 8+115), na którym zrezygnowano w projekcie z usytuowania ekranów.

Pozdrawiam,

Andżelika Skibniewska

Zespół Kierownika Projektu

KP.2



ul. Mińska 25; 03-808 Warszawa

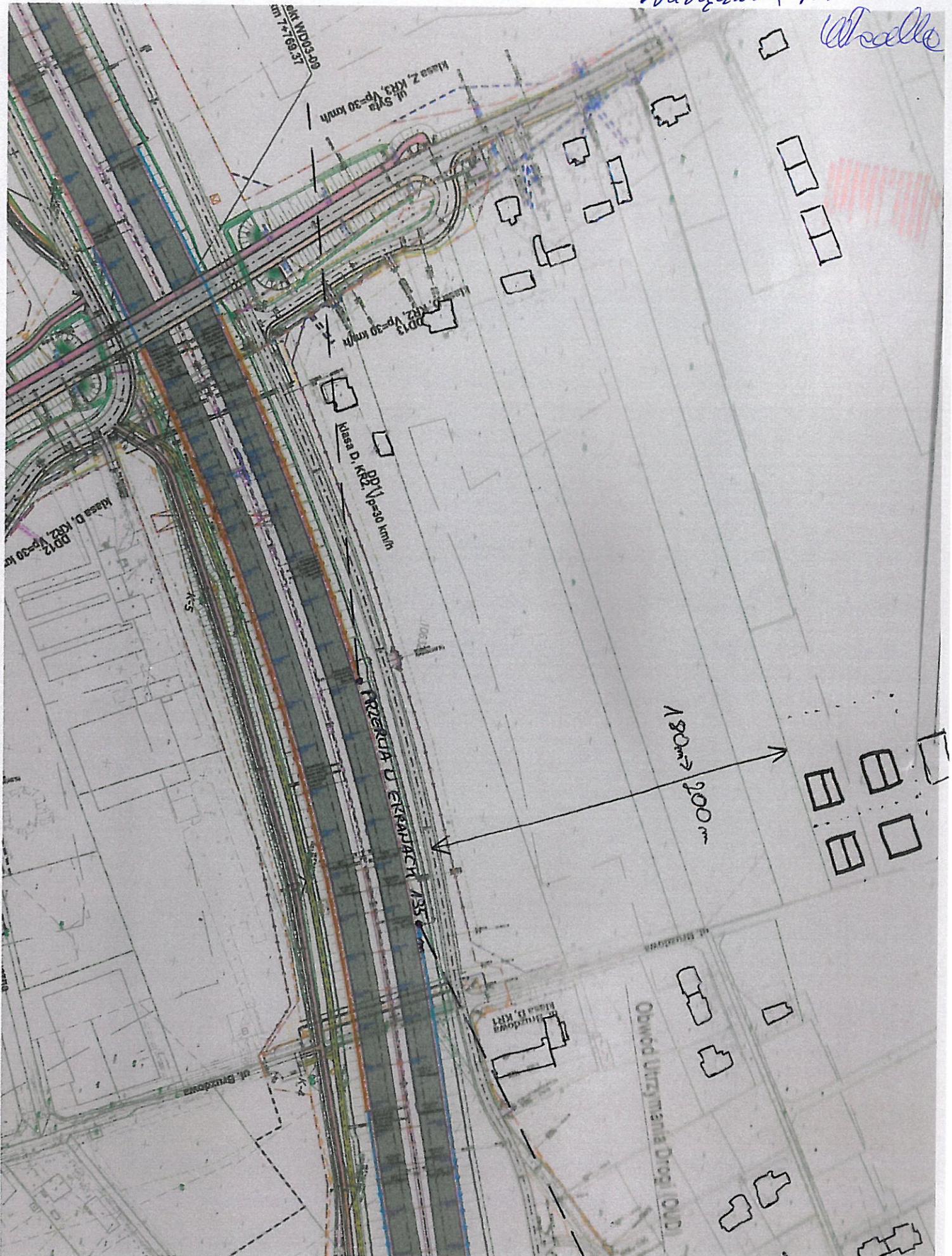
tel.: +48 22 209 24 57;

e-mail: askibniewska@gddkia.gov.pl, www.gddkia.gov.pl

www.twitter.com/gddkia, www.facebook.com/gddkia

Wzrostek Nr 5A

Wzrostek





Warszawa, 09.02.2017 r.

L.dz. DN.Py.170.17

Sz. P.
Katarzyna Radzikowska

Stowarzyszenie Mieszkańców Miasteczka Wilanów
Przewodnicząca Komisji Środowiska, Ekologii
i Rolnictwa Rady Dzielnicy Wilanów

Gratulacje Pani Przewodniczącej!

z uwagi na fakt, że Muzeum Pałacu Króla Jana III w Wilanowie jest instytucją, której bliskie są zarówno sprawy kulturowe jak i środowiskowe pragniemy włączyć się do procesu opiniowania projektu zabezpieczeń przed hałasem w ramach planowanej budowy Południowej Obwodnicy Warszawy (trasa S2) na terenie Dzielnicy Wilanów. Po uczestnictwie w posiedzeniu Komisji Środowiska, Ekologii i Rolnictwa Rady Dzielnicy Wilanów m.st. Warszawy, na której został zaprezentowany projekt zabezpieczeń akustycznych zgłaszamy następujące uwagi do projektu:

- 1) zastąpienie w miejscach, gdzie jest to możliwe ekranów akustycznych ekranami ziemnymi – z analizy wykonanej przez naszą instytucję wynika, że ekrany ziemne wykonywane są do wysokości nawet 10m (dane otrzymane z firmy Ecotec Polska). Tym samym biorąc pod uwagę, że maksymalna wysokość zaprojektowanych konstrukcji wynosi 8m istnieje możliwość zwiększenia udziału ekranów ziemnych. Podczas obrad Komisji Środowiska, Ekologii i Rolnictwa Rady Dzielnicy Wilanów m.st. Warszawy w dniu 07.02.2017 r. uzyskano informację od przedstawicieli firmy współpracującej z GDDKiA, że ekrany ziemne są dużo lepszym izolatorem akustycznym od typowych ekranów akustycznych. Potwierdza to również artykuł Piotra Buczka (Zabezpieczenie akustyczne stosowane na polskich drogach w aspekcie racjonalizacji kosztów, Drogownictwo, 2013, 2/2013), gdzie znajduje się informacja: „W odległości 1,0 m za ekranem na wysokości 1,2 m można osiągnąć redukcję 12 dB, natomiast w przypadku połączenia wału ziemnego z ekranem 25–30 dB”. Podobną opinię wydaje inż. Marcina Wroceńskiego, który dodatkowo podkreśla, że ekrany ziemne „pozwalają na korzystne wkomponowanie drogi w otoczenie” (Ekran akustyczny – przedstawienie problemu okiem młodego inżyniera, Polskie Drogi, 2014 4/2014). Jest to szczególnie istotne na obszarach cennych przyrodniczo, gdzie ochrona krajobrazu powinna również obejmować ochronę walorów krajobrazowych (Morawska A., Żelazo J., Oddziaływanie dróg na środowisko i rola postępowania w sprawie OOS na przykładzie planowanej drogi krajowej, Przegląd Naukowy Inżyniera i Kształtowanie Środowiska XVII, 2008, 4). O wyjątkowości obszaru świadczy fakt, że planowana inwestycja będzie



przecinać: Obszar rezerwatu Las Natoliński wraz z otuliną, Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu, Obszar Natura 2000 Dolina Środkowej Wisły, a także użytek ekologiczny Powisnek 622. Należy przy tym podkreślić, że ochrona ładu przestrzennego wynika z regulacji zawartych w Ustawie z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. 2003 nr 80 poz. 717). Dodatkową zaletą barier ziemnych jest możliwość ochrony przed niektórymi czynnikami chemicznymi, a także zapyleniem poprzez zastosowanie do obsadzeni gatunków cechujących się właściwościami fitoremediacyjnymi.

- 2) wypełnienie luki wynikającej z „lokalnej nieciągłości ekranów” w rejonie między ul. Sytą, a ul. Bruzdową. Stworzenie przerwy, której długość wynosi ok. 135m spowoduje zaburzenia w ochronie dźwięków, co przeniesie się również na komfort życia okolicznych mieszkańców. Jest to również przykład braku konsekwencji w działaniach.

Z poważaniem

Paweł Jaskanis

Dyrektor

Muzeum Pałacu Króla Jana III
w Wilanowie