

Załączniki
Do Uchwały Rady m.st. Warszawy
Nr XCIII/2733/2010
z dnia 21 października 2010r.
Załącznik Nr 3



Raport z konsultacji Programu ochrony środowiska przed hałasem dla m.st. Warszawy

Warszawa, 2010

SPIS TREŚCI

1.	Formalne informacje wprowadzające.....	3
2.	Podstawy prawne	3
3.	Podstawowe informacje na temat przeprowadzenia konsultacji.....	4
3.1.	Organizacja konsultacji	4
3.2.	Forma konsultacji.....	5
4.	Podsumowanie konsultacji.....	5
4.1.	Informacje podstawowe	5
4.2.	Dodatkowe wyjaśnienia dotyczące interpretacji zapisów.....	8
5.	Zestawienie wniosków Stowarzyszenia „Zielone Mazowsze” wraz z ustosunkowaniem się do problemów.....	14
5.1.	Wnioski dotyczące hałasu instalacyjnego i przemysłowego (HI-P).....	14
5.2.	Wnioski dotyczące hałasu lotniczego (HL)	20
5.3.	Wnioski dotyczące hałasu drogowego (HD)	23
5.4.	Wnioski dotyczące hałasu tramwajowego (HT)	32
5.5.	Wnioski dotyczące hałasu kolejowego (HK)	35
5.6.	Wnioski dotyczące hałasu z innych źródeł (HIŻ)	36
5.7.	Wnioski dotyczące prognozy (PR)	38
6.	Zestawienie wniosków Stowarzyszenia SISKOM wraz z ogólnym ustosunkowaniem się do problemów.....	49
7.	Zbiorcze zestawienie wystąpień w ramach konsultacji społecznych (poza wystąpieniami SISKOM oraz „Zielonego Mazowsza”).....	64
8.	Uwagi zamykające.....	238

1. FORMALNE INFORMACJE WPROWADZAJĄCE

Niniejszy raport z konsultacji społecznych jest efektem III etapu prac realizowanych na podstawie umowy nr: OŚ/B/III/1/11/U-106/08/09, z dnia 2 września 2008 r., zawartej między Miastem Stołecznym Warszawą, a Instytutem Ochrony Środowiska w Warszawie.

Przedmiotem całości prac jest projekt pod nazwą:

„Program ochrony środowiska przed hałasem dla m.st. Warszawy”¹

Pierwszy etap Programu ochrony środowiska przed hałasem dla m.st. Warszawy został opracowany przez niżej wymieniony, podstawowy zespół autorski, którym kierowali:

- ze strony Instytutu Ochrony Środowiska dr inż. Radosław J. Kucharski
- ze strony BMT Cordah dr inż. Andrzej Kozakiewicz

Natomiast Prognozę opracował zespół autorski pod kierunkiem:

- ze strony Instytutu Ochrony Środowiska dr Zdzisława Cichockiego

Program wraz z Prognozą poddano obligatoryjnym konsultacjom społecznym. Raport z tych konsultacji opracował zespół pod kierunkiem:

- dr inż. Radosława J. Kucharskiego

przy współpracy:

- mgr inż. Patrycji Chacińskiej,
- mgr Zbigniewa Szymańskiego,
- inż. Mariusza Truszkowskiego.

2. PODSTAWY PRAWNE

Podstawowym przepisem europejskim odnoszącym się do problematyki ochrony przed hałasem jest Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego oraz Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. w sprawie oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku. Dyrektywa wprowadziła m.in. obowiązek wykonywania przez kraje członkowskie zadań takich, jak:

- opracowanie strategicznych map akustycznych dla obszarów wyznaczonych wg. jednolitego kryterium. Obecnie obszary te obejmują m.in. aglomeracje powyżej 250 tysięcy mieszkańców,
- **opracowanie w oparciu o sporządzone mapy, a następnie - wdrożenie wieloletnich programów ochrony środowiska przed hałasem.**

Podstawowym celem tworzenia programów ochrony środowiska przed hałasem jest wskazanie działań do ograniczenia emisji hałasu do środowiska, a co za tym idzie polepszenie komfortu życia mieszkańców.

¹ Zwanym dalej Programem

W art. 8, ust. Stwierdzono m.in., że:

„Państwa Członkowskie zapewnią przeprowadzenie społecznych konsultacji w sprawie projektów planów działań², możliwości wczesnego, skutecznego społecznego uczestnictwa w przygotowaniu i analizie planów działań, uwzględnienie wyników uczestnictwa i informowanie społeczeństwa o podjętych decyzjach....”

Merytoryczne obowiązki w zakresie realizacji programów ochrony środowiska przed hałasem przeniesiono z Dyrektywy 2002/49/WE do prawa polskiego, rozszerzając i odpowiednio modyfikując treść ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. Prawo ochrony środowiska³ (Dz. U. 2008 Nr 25, poz. 150 z późn. zm.).

W odniesieniu natomiast do prowadzenia konsultacji społecznych obowiązuje w kraju ustawa o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko z dnia 3 października 2008 r. (Dz.U. 2008, nr 199 poz. 1227). Przepisy tej ustawy są zgodne z przepisami Dyrektywy Parlamentu Europejskiego, Rady Unii Europejskiej pt. „Udział społeczeństwa w odniesieniu do sporządzania niektórych planów i programów w zakresie środowiska oraz zmiana w odniesieniu do udziału społeczeństwa i dostępu do wymiaru sprawiedliwości Dyrektyw Rady 85/337/EWG i 96/61/WE” (Dz.U.UE-sp. 15-7-466 Dyrektywa Numer: 2003/35/WE).

Na podstawie wymienionych wyżej aktów prawnych organ odpowiedzialny za realizację Programu (i równocześnie zlecający jego opracowanie) wypełnił obowiązek zapewnienia udziału społeczeństwa na etapie poprzedzającym przyjęcie opracowania przez Radę m.st. Warszawy. Przepisy prawa stanowią, że udział mieszkańców w postępowaniu w sprawie wprowadzanych zmian do obowiązującego dokumentu obejmuje m.in. (cytat):

- „ - podanie do publicznej wiadomości informacji o zamieszczeniu w publicznie dostępnym wykazie danych o przystąpieniu do opracowania Programu,*
- podanie do publicznej wiadomości informacji o możliwości składania uwag i wniosków wraz ze wskazaniem miejsca i co najmniej 21-dniowego terminu składania uwag i wniosków,*
- rozpatrzenie zgłoszonych uwag i wniosków,*
- załączenie do dokumentu informacji na temat zgłoszonych uwag i wniosków oraz sposobu ich wykorzystania, (koniec cytatu)”*

Przepisy prawne przewidują także możliwość zorganizowania bezpośrednich spotkań konsultacyjnych. W przypadku prezentacji społeczeństwu Programu i towarzyszących mu dokumentów skorzystano z tego przepisu dwukrotnie, organizując dwa otwarte spotkania konsultacyjne.

3. PODSTAWOWE INFORMACJE NA TEMAT PRZEPROWADZENIA KONSULTACJI

3.1. ORGANIZACJA KONSULTACJI

Konsultacje z mieszkańcami m.st. Warszawy zorganizowało Biuro Ochrony Środowiska m.st. Warszawy, współpracując z Centrum Komunikacji Społecznej oraz korzystając z fachowego, logistycznego wsparcia wynajętej firmy ResPublic Sp. z o.o. Firma ta w szczególności:

- poprowadziła spotkania konsultacyjne,
- przygotowała raport z tych spotkań⁴.

² W kraju dla „planów działań” stosowana jest nazwa „programy ochrony środowiska przed hałasem”

³ Poś

⁴ W niniejszym opracowaniu zacytowano pewne fragmenty raportu sporządzonego przez ResPublic Sp. z o.o., ponieważ zawarto w nim informacje szersze, niedotyczące wyłącznie otwartych spotkań.

Natomiast Wykonawca Programu (Instytut Ochrony Środowiska we współpracy z BMT Cordah):

- przygotował dokumenty do konsultacji,
- dokonał prezentacji tych dokumentów podczas otwartych spotkań,
- przygotował niniejszy materiał podsumowujący konsultacje.

3.2. FORMA KONSULTACJI

Konsultacje społeczne zorganizowano w okresie 7 – 30 kwietnia 2009 roku. Konsultacje te przyjęły cztery formy⁵:

1.	Internetową	-	w formie ankiety znajdującej się w zakładce „Zgłoś uwagi dotyczące Programu” od 7 do 30 kwietnia, na stronie internetowej m.st. Warszawy pod adresem http://mapaakustyczna.um.warszawa.pl/posph_uwagi.html ,
2.	Wyłożenia dokumentów programowych	-	do zapoznania się z nimi w siedzibie Biura Ochrony Środowiska Urzędu m.st. Warszawy, pod adresem: Plac Starynkiewicza 7/9, w celu ewentualnego złożenia wniosków i postulatów,
3.	Dwóch otwartych spotkań	-	z mieszkańcami, które odbyły się w Sali Koncertowej Pałacu Kultury i Nauki, w terminach: – 15 kwietnia 2009 r. (godz. 17:00 - 20:00), – 23 kwietnia 2009 r. (godz. 17:00 - 22:00).
4.	Zbieranie uwag wpływających do skrzynki poczty elektronicznej (e-mail)	-	adres internetowy: mapaakustyczna@um.warszawa.pl

Wnioski dotyczące konsultowanych dokumentów można było zgłaszać od 7 do 30 kwietnia w Biurze Ochrony Środowiska osobiście, bądź drogą pocztową, tradycyjną lub elektroniczną.

Przyjęto zasadę, iż wystąpienie będzie przyjęte i rozpatrywane, jeżeli zostało ono zaopatrzone imieniem i nazwiskiem w przypadku osób fizycznych lub też nazwą instytucji w przypadku osób prawnych.

Wszystkie wypowiedzi (pytania i uwagi), z obu otwartych spotkań, niemające charakteru wniosku zostały zebrane podczas spotkań konsultacyjnych i zamieszczone w sprawozdaniu firmy ResPublic. Jeżeli osoba zgłaszająca wniosek chciałaby, aby był on rozpatrzony w ramach Programu, powinna swą wypowiedź poprzeć podpisanym wnioskiem w formie „papierowej”.

4. PODSUMOWANIE KONSULTACJI

4.1. INFORMACJE PODSTAWOWE

W wyniku konsultacji uzyskano znaczną liczbę wypowiedzi osób i podmiotów biorących w nich udział. Pod pojęciem „wypowiedź” należy tutaj rozumieć każdą formę stanowiska przekazanego prowadzącym konsultację, zawierającą:

1. Pytania, spostrzeżenia i uwagi do dyskusji.

⁵ Opisując formy konsultacji cytowano wspomniany raport Firmy ResPublic

2. WNIOSKI w odniesieniu do poszczególnych punktów Programu i Prognozy, lub do tych dokumentów w całości.

Wiele wypowiedzi wykraczało poza zakres Programu, a dotyczyło praktycznie wszystkich aspektów hałasu w środowisku.

Ujmując wyniki konsultacji liczbowo należy stwierdzić, iż uzyskano:

1. 320 różnych wystąpień na piśmie, w większości, których poruszano po kilka problemów szczegółowych.
2. 2 opracowania z wnioskami, stanowiące odrębne całości. Są to materiały przekazane przez Stowarzyszenia:
 - SISKOM,
 - Zielone Mazowsze.
3. 45 wniosków popartych pisemnie, zgłoszonych podczas otwartych spotkań konsultacyjnych.

Część wniosków pokrywała się, ponieważ zgłaszane były one równolegle przy użyciu różnych form (np. na spotkaniu otwartym, a następnie dodatkowo – pocztą elektroniczną lub tradycyjną).

Ogólna, orientacyjna selekcja wypowiedzi pozwala na szacunkową ocenę proporcji zagadnień poruszanych w wypowiedziach:

Tabela 1. Szacunkowy podział tematyczny i udział wypowiedzi w odniesieniu do różnych problemów akustycznych w mieście

Procentowy udział wypowiedzi nt. hałasu [%]					Uwagi ogólne do projektu (brak możliwości zakwalifikowania do jednej z grup)
komunikacyjnego	lotniczego	przemysłowego	instalacyjnego	innego rodzaju (imprezy, reklamy, alarmy, hałas sąsiedzki itp.)	
83,8	3,2	1,2	2,3	3,5	6,1

Wszystkie wypowiedzi zostały przyjęte i zanotowane. W ramach prac nad Programem obligatoryjnie muszą być rozpatrzone zgłoszone WNIOSKI, niezależnie od faktu, czy zostaną one przyjęte, czy też będą odrzucone z różnych przyczyn.

Dalszą część materiału poświęcono, więc omówieniu przede wszystkim WNIOSKÓW. Należy zaznaczyć, iż podział na WNIOSKI i wypowiedzi o innej formie nie jest jednoznaczny i często trudny do uchwycenia.

W przypadkach, gdy zgłoszone wnioski, postulaty, propozycje itp. wykraczały poza zakres kompetencji jednostek powołanych do realizacji ochrony środowiska (np. Biuro Ochrony Środowiska), prowadzący konsultację (BOŚ) przekazał pozyskane wystąpienia do innych podmiotów i organów (jest to działanie ciągłe i jest ono kontynuowane):

Tabela 2. Rozkład wypowiedzi przekazanych w zależności od tematu do innych organów i podmiotów

Podmiot/ Organ	Metro Warszawskie Sp. z o.o.	Zakład Oczyszczania Miasta	Urząd Lotnictwa Cywilnego	Biuro Ochrony Środowiska	Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych
Liczba przekazanych wystąpień	9	2	3	1	4
Podmiot/ Organ	Miejskie Zakłady Autobusowe Sp. z o.o.	Urzędy Dzielnicowe	Port Lotniczy im. Fryderyka Chopina	Zarząd Dróg Miejskich	Polskie Koleje Państwowe SA
Liczba przekazanych wystąpień	4	46	10	11	4
Podmiot/ Organ	Biuro Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego	Lotniczy Zakład Budżetowy MSWiA "Lotnisko Warszawa - Babice"	Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o.	Zarząd Transportu Miejskiego	Komenda Stołeczna Policji
Liczba przekazanych wystąpień	8	11	20	18	42
Podmiot/ Organ	Straż Miejska m.st. Warszawy	SUMA			
Liczba przekazanych wystąpień	6	199			

Omówienie wypowiedzi, znajdujące się w następnych rozdziałach zorganizowano wg następującego klucza:

I. Wnioski zgłaszane przez stowarzyszenie „Zielone Mazowsze”, dotyczące w większości zagadnień ogólnych i zawierające w sobie szereg wniosków szczegółowych zgłaszanych przez inne osoby i podmioty zebrano w tabelach w rozdziale 5 i uszeregowano wg tematów:

1. Wnioski dotyczące hałasu instalacyjnego i przemysłowego (HI-P)
2. Wnioski dotyczące hałasu drogowego (HD)
3. Wnioski dotyczące hałasu tramwajowego (HT)
4. Wnioski dotyczące hałasu kolejowego (HK)
5. Wnioski dotyczące hałasu z innych źródeł (HIŻ)
6. Wnioski dotyczące Prognozy (PR)

(wnioski opracowali: Witold Jaszczuk, Aleksander Buczyński, Karolina Krajewska, Wojciech Szymalski, Marcin Jackowski).

II. Uwagi do „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla m. st. Warszawy” Etap I oraz Etap II, sformułowane przez Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji (SISKOM) zawarto w rozdziale 6.

Uwagi te zostały w niniejszym raporcie z konsultacji społecznych omówione osobno uwzględniając formę wystąpienia przesłanego przez Stowarzyszenie, zasadniczo różną od formy przekazania pozostałych uwag i postulatów. Do Biura Ochrony Środowiska wpłynął zwarty, spójny materiał, mający we fragmentach charakter integralnego opracowania, a w zasadzie - recenzji. Ponadto tematyka wystąpienia dotyczyła wyłącznie ulicznego hałasu komunikacyjnego – samochodowego i tramwajowego.

III. W rozdziale 7 zawarto uwagi zgłoszone podczas konsultacji społecznych (drogą elektroniczną oraz bezpośrednio, na piśmie).

4.2. DODATKOWE WYJAŚNIENIA DOTYCZĄCE INTERPRETACJI ZAPISÓW

Konsultacje społeczne, które są podsumowane niniejszym raportem, dotyczyły określonych dokumentów. Dokumenty te, to:

1. Program ochrony środowiska przed hałasem dla m.st. Warszawy,
2. Prognoza oddziaływania na środowisko Programu ochrony środowiska przed hałasem dla m. st. Warszawy.

Opracowanie programu ochrony środowiska przed hałasem ma ściśle określony kontekst prawny i odpowiada następującym warunkom:

1. Konieczność opracowania programów ochrony przed hałasem zapisano pierwotnie w wymaganiach Dyrektywy 2002/49/WE w sprawie oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku.
2. Program taki powinien zostać opracowany:
 - jako efekt zrealizowanej uprzednio mapy akustycznej obszaru, a więc powinien odnosić się do stanu ujętego na mapie hałasowej,
 - przy użyciu ujednoliconych metod oceny tego hałasu i ściśle zdefiniowanych wskaźników oceny; jak przyjęto – są to długookresowe, średnioroczne wartości poziomów dźwięku.
3. Programy ochrony środowiska przed hałasem powinny:
 - składać się z konkretnych działań odniesionych do konkretnego obszaru (zwanych w Dyrektywie „planem działań” – Action Plan),
 - uwzględniać podstawowe rodzaje hałasu w środowisku, tj. przede wszystkim hałas drogowy, szynowy i lotniczy; także – w ujęciu średniorocznym – hałas przemysłowy; w przypadku hałasu przemysłowego są to oceny różne od tych, które przeprowadzają organy w odpowiedzi na skargi ludności, podczas których wykorzystywany jest poziom równoważny odniesiony do jednej doby.
4. Program nie odnosi się do zjawisk akustycznych chwilowych, krótkotrwałych.
5. Powyższe wymagania zostały przeniesione do prawodawstwa polskiego (ustawa prawo ochrony środowiska (Dz.U. 2008r. Nr 25, poz. 150 z późn. zm.). Zgodnie z prawem, dla aglomeracji (miasta) program ochrony środowiska przed hałasem opracowuje starosta (prezydent miasta) dla terenów, na których poziom hałasu przekracza poziom dopuszczalny. Do tego celu wykorzystywane są długookresowe (roczne) wskaźniki oceny hałasu, wprowadzone art. 112 ustawy Prawo ochrony środowiska.
6. Zakres oraz formę programu określa natomiast Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 października 2002r. w sprawie szczegółowych wymagań, jakim powinien odpowiadać Program ochrony środowiska przed hałasem (Dz. U. 2002 r. Nr 179, poz. 1498). Rozporządzenie to stanowi, iż harmonogram działań powinien być ustalony w oparciu o identyfikację „sytuacji” najgorszej, do „najkorzystniejszej”, ocenianej przy użyciu wskaźnika M.

Z powyższego przeglądu przepisów i warunków opracowywania programu ochrony środowiska przed hałasem wynika, iż:

1. Opiera się on na stanie środowiska akustycznego zidentyfikowanego w mapie akustycznej (konsekwencje tego założenia przybliżono na przykładach zamieszczonych na końcu niniejszego rozdziału),
2. Jego głównym celem jest OBNIŻENIE POZIOMÓW hałasu w środowisku,
3. Stanowi on zestaw uszeregowanych wg ważności działań mających na celu obniżenie poziomów hałasu drogowego, szynowego i lotniczego z określeniem:

- zakresu przestrzennego (co i gdzie?),
- odniesienia czasowego (harmonogram),
- zapewnienia środków finansowych.

Program ochrony środowiska przed hałasem może i powinien formułować wnioski i postulaty w odniesieniu do innych programów, działań i procesów w ramach zrównoważonego rozwoju, które mogą skutkować także obniżeniem hałasu (np. planowanie przestrzenne, polityka transportowa, modyfikacja przepisów). Program ochrony przed hałasem, w celu uniknięcia jednostronności spojrzenia, nie może oczywiście zastępować tych działań i procesów, a co najwyżej wykorzystywać je wspomagająco. Dotyczy to przede wszystkim wszelkiego rodzaju działań i programów związanych z przekształceniami systemów komunikacyjnych jako całości lub ich dużych fragmentów.

Zarówno główny cel, jak i przyczyny wprowadzanych zmian komunikacyjnych (np. budowa obwodnic, sieci ścieżek rowerowych, modernizacja szlaków kolejowych i wiele innych) nie wynikają głównie z przesłanek „środowiskowych” (poza niewieloma, lokalnymi przypadkami) a więc działania te nie wchodzą w skład programu ochrony środowiska w ogólności, a przed hałasem – w szczególności. Jednakże wiele z podejmowanych działań może pozytywnie rzutować na obniżanie poziomów dźwięku w środowisku. W tym sensie programy komunikacyjne mogą i powinny być rozpatrywane uzupełniająco jako działania zewnętrzne w stosunku do programu ochrony środowiska przed hałasem.

Z drugiej strony program ochrony środowiska przed hałasem może zawierać szereg wniosków i postulatów w stosunku do programów i działań odnoszących się do transportu.

Rozpatrzmy dla jasności omawianą wyżej kwestię na przykładzie budowy obwodnicy miasta, dzielnicy, czy innej dużej jednostki osiedleńczej.

Budowa obwodnicy nie wynika generalnie (poza wyjątkowymi przypadkami) z potrzeb w zakresie ochrony środowiska przed hałasem. Może natomiast „przy okazji” być jednym ze skuteczniejszych środków ochrony przeciwdźwiękowej.

Na zakończenie należy zauważyć, że każdy sformułowany w ramach konsultacji wniosek, zarejestrowany w sposób trwały (na piśmie) został zakwalifikowany jako *uwzględniony* lub *nieuwzględniony*. Analizując tabele z wnioskami oraz ustosunkowaniem się zespołu autorskiego Programu do zgłoszonych uwag pod uwagę wziąć należy, iż ze zdecydowaną większością wniosków zespół autorski zgadza się na ogół w całości lub częściowo.

Jednakże w wielu przypadkach, przyznając generalnie słuszność wnioskodawcy, wnioski zakwalifikowano do grupy *nieuwzględnionych*. Miało to miejsce wtedy, gdy treść merytoryczna wniosku:

- wykraczała poza zakres Programu (scharakteryzowany wyżej), lub
- przekraczała kompetencje organu opracowującego Program, lub
- odnosiła się do innego rodzaju zadań programowych (np. zrównoważonej polityki transportowej itp.).

W takich sytuacjach, doceniając wagę wniosku, przekazywano go do wykorzystania przez inne organy i podmioty zgodnie z ich kompetencjami i właściwościami działalności.

Przed udostępnieniem tabel należy jeszcze poruszyć szerzej jedną kwestię – aktualności danych. Program ochrony środowiska przed hałasem opracowywany jest na podstawie mapy akustycznej i powstaje w okresie 1 roku po zakończeniu prac nad mapą. Podstawą opracowania programu jest „fotografia akustyczna środowiska”, czyli mapa, wykonywana na podstawie danych zbieranych minimum rok wcześniej niż powstaje program.

Praktycznie mapa akustyczna opracowywana (wraz z przygotowaniem do jej realizacji) jest przygotowywana przez rok. Metodyki opracowywania map akustycznych pozwalają na wykorzystywanie danych wejściowych nie starszych niż 3 lata, uaktualnionych do stanu maksimum sprzed roku.

Jeżeli podsumuje się harmonogram prawidłowego procesu realizacji mapy akustycznej i programu ochrony środowiska przed hałasem, to zupełnie normalny rozstęp czasu między zebraniem danych wejściowych a zakończeniem prac programowych może wynieść nawet 3 lata. W ciągu tych trzech lat przekształcenie zagospodarowania przestrzennego i związane z nim zmiany w ruchu mogą być w niektórych rejonach nad wyraz znaczące.

Rozpatrzmy ten problem na dwóch przykładach warszawskich. Przykłady te wybrane zostały - z wielu innych możliwych do przytoczenia – w ten sposób, aby w sposób wyraźny i bezdyskusyjny naświetlić problem. Ponadto, przykłady te związane są z wystąpieniami przekazanymi w ramach konsultacji społecznych. Nie oznacza to, że w jakiś sposób opisywane rejony są traktowane jako uprzywilejowane. Po prostu stanowią one najbardziej dobitne przykłady..

Przykład 1 – osiedle Derby przy ul. Berensona i Skarbka z Gór (Białołęka).



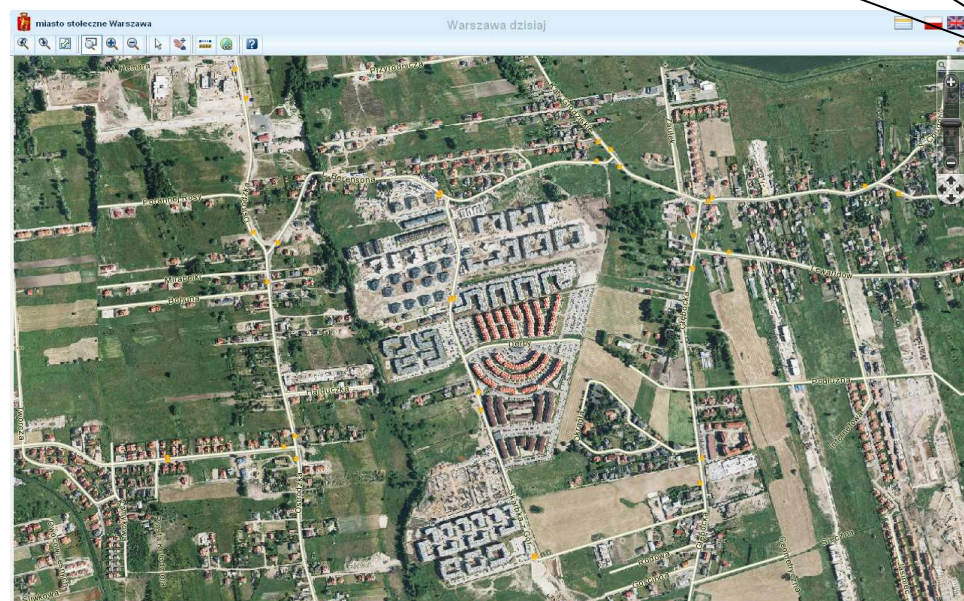
Na pierwszym fragmencie ortofotomapy pokazano stan zagospodarowania, który został wzięty pod uwagę podczas realizacji mapy akustycznej (rok 2006).

Osiedle Derby jest w początkowej fazie rozwoju. Jest ono praktycznie obsługiwane przez jedną ulicę – Skarbka z Gór (która wtedy była ledwo utwardzona). Ulica ta dochodziła do ul. Berensona, mającej połączenie z ulicami Głębocką oraz Ostródzką.

Taki stan odwzorowano na mapie akustycznej.

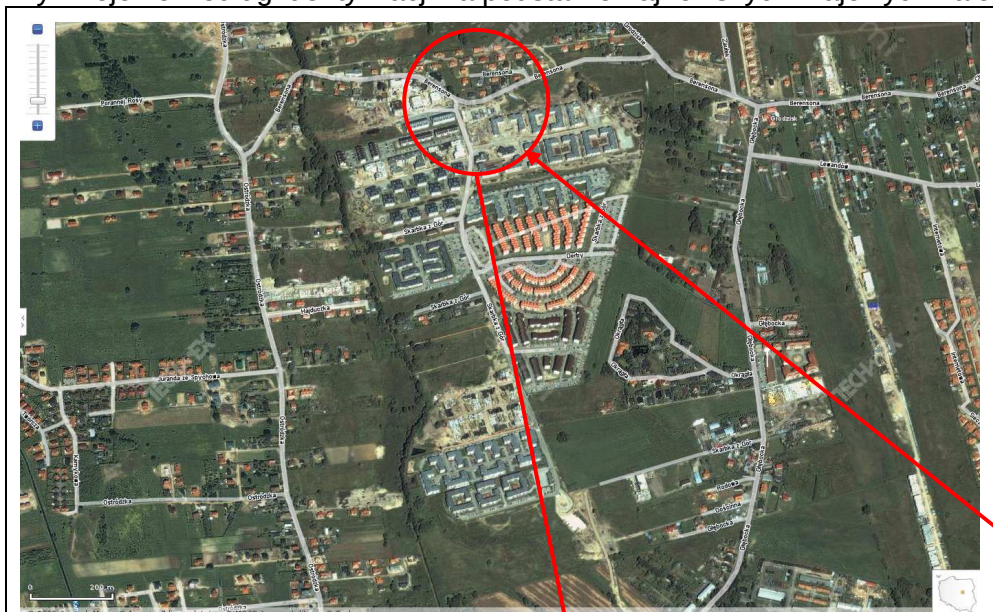
W ciągu ok. 3 lat do chwili obecnej stan zagospodarowania uległ zmianie. Na aktualnej mapie, datowanej na czerwiec 2009 pokazano nowe osiedla, wybudowane lub oddane do użytkowania w tym okresie.

Natomiast układ połączeń drogowych praktycznie pozostał bez zmian.



rys. nr 1. Porównanie stanu zagospodarowania w otoczeniu osiedla DERBY na Białołęce (stan z okresu opracowywania mapy akustycznej oraz stan aktualny źródło: <http://www.mapa.um.warszawa.pl/mapa>)

Dokładniejsze porównanie obu ilustracji wskazuje, że zmiana zagospodarowania w rozpatrywanym rejonie nie była na tyle znaczna, że mogłaby rzutować w sposób istotny na klimat akustyczny. Przypatrzmy się jednak ortofotomapie na rys. nr 2. Pokazano na niej stan aktualny w rozpatrywanym rejonie według identyfikacji na podstawie najnowszych krajowych nalotów lotniczych.



rys. nr 2. Rozwój osiedla DERBY. Stan na czerwiec 2009 r. wg mapy z lokalizatora ZUMI (w tym przypadku zastosowano ZUMI, ponieważ odzwierciedla on najaktualniejszy stan).

Porównanie tej mapy ze stanem pokazanym na mapie na rys. nr 1 wskazuje dopiero na rzeczywistą skalę rozwoju obszaru (powiększenie na następnej ilustracji - rys. nr 3).

Jednakże jeden element pozostał bez zmian – węzeł drogowy (a praktycznie skrzyżowanie) ulic Berensona i Skarbka z Gór.

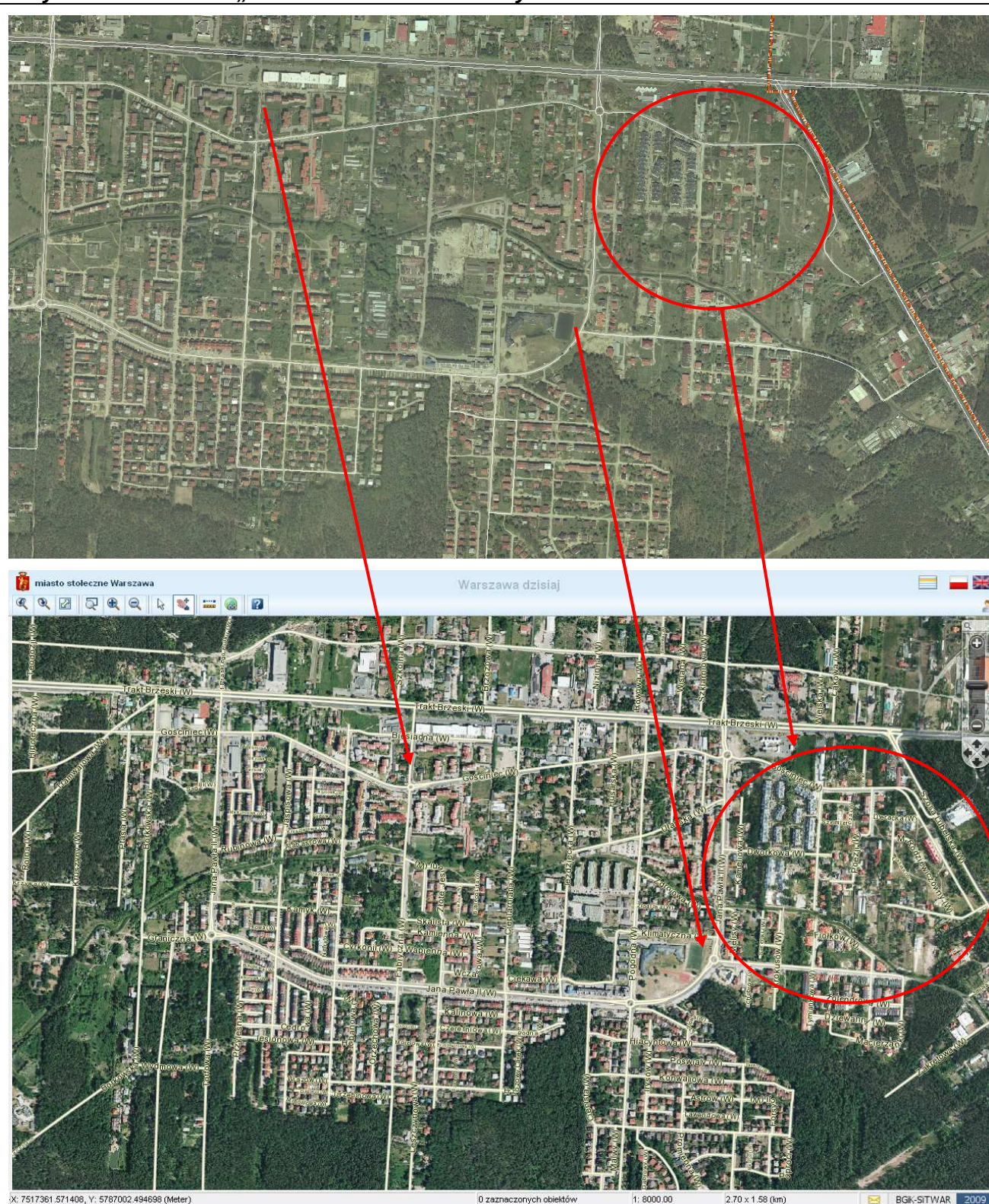
Nie rozwijając dalej tego wątku należy stwierdzić, iż zdefiniowany tutaj stan istnieje



rys. nr 3. Powiększenie ortofotomap osiedla DERBY. Stan na czerwiec 2009 r. wg mapy z lokalizatora ZUMI (w tym przypadku zastosowano ZUMI, ponieważ odzwierciedla on najaktualniejszy stan)

nie ma swego odzwierciedlenia w mapie akustycznej oraz w opracowanym na jej podstawie Programie. Aktualny stan klimatu akustycznego zostanie przeanalizowany w następnej edycji mapy akustycznej (przepisy prawne przewidują obowiązek aktualizacji map, co 5 lat).

Przykład 2. – Osiedle „Stara Miłosna” w dzielnicy Wesoła.



rys. nr 4. Porównanie stanu zagospodarowania w osiedlu „Stara Miłosna” (stan z okresu realizacji mapy akustycznej oraz obecnie źródło: <http://www.mapa.um.warszawa.pl/mapa>)

Na obu fragmentach ortofotomapy na rys. nr 4 pokazano osiedle Stara Miłosna. W ciągu krótkiego okresu czasu, który dzieli wykonanie obu ortofotomap widać wyraźnie:

- rozwój lokalnego systemu ulicznego, oraz
- kończenie inwestycji budowlanych (obiekty mieszkalne), co zaznaczono na rysunku symbolicznie elipsą.

Tak szybkie zmiany w ciągu ostatniego okresu spowodowały, że mapa akustyczna może nie odpowiadać aktualnemu stanowi warunków akustycznych środowiska w tym rejonie.

Pokazanych tutaj przykładów można znaleźć na terenie Warszawy więcej.

Podsumowując należy stwierdzić, iż Program ochrony środowiska przed hałasem dla m.st. Warszawy oparty na stanie warunków akustycznych zidentyfikowanych na mapie:

- a) nie może objąć swym zakresem obszarów o intensywnej realizacji inwestycji, ponieważ sytuacja zmienia się dynamicznie w krótkich okresach czasu, a inwestycje realizowane są zgodnie z przyjętymi wcześniej harmonogramami,

natomiast

- b) omawiane obszary objęte zostają rozpoznaniem podczas realizacji następnej mapy (mapy akustyczne wykonywane są i aktualizowane obligatoryjnie w cyklu 5-cio letnim) i na tej podstawie, miarę potrzeby, tworzone są nowe elementy programu antyhałasowego.

5. ZESTAWIENIE WNIOSKÓW STOWARZYSZENIA „ZIELONE MAZOWSZE” WRAZ Z USTOSUNKOWANIEM SIĘ DO PROBLEMÓW

Wnioski Stowarzyszenia „Zielone Mazowsze” odnośnie konsultowanego Programu oraz Prognozy wraz z ustosunkowaniem się autorów tych dokumentów, zawarto w szeregu poniższych tabel. Tabele te opracowano na podstawie zgłoszonego przez „Zielone Mazowsze” zestawienia z dnia 30 kwietnia 2009 r. (znak: ZM-HAŁAS-09-WS), z uwzględnieniem materiałów dodatkowo uporządkowanych przez zgłaszającego i zamieszczonego na stronie internetowej Stowarzyszenia.

5.1. WNIOSKI DOTYCZĄCE HAŁASU INSTALACYJNEGO I PRZEMYSŁOWEGO (HI-P)

Wnioski Stowarzyszenia „Zielone Mazowsze” odnośnie hałasu instalacyjnego i przemysłowego, wraz z ustosunkowaniem się do nich autorów Programu, zawarto w poniższej tabeli. W tabelach zastosowano kod oznaczający: U- wniosek uwzględniony, N – wniosek nieuwzględniony. Spotkać można także kombinacje N/U (lub odwrotnie) w przypadku, gdy wniosek jest uwzględniony częściowo.

Tabela 3. Wnioski dotyczące hałasu instalacyjnego i przemysłowego (HI-P)

Kod i nazwa problemu (wg autora – Stowarzyszenia Zielone Mazowsze)	Lokalizacja problemu	Prezentacja problemu	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
				U lub N	Odpowiedzi i komentarze
HI-P 01 Hałas instalacyjny poważnym i bagatelizowanym zagrożeniem w mieście	Całe miasto, ze szczególnym uwzględnieniem Mokotowa, okolic Galerii Mokotów i otaczających ją biurówców po obu stronach ulicy Wołoskiej, ul. Domaniewskiej oraz ul. Hiszpańskich.	W programie (parafrazując) napisano, że hałas nazywany przemysłowym jest najmniej uciążliwym rodzajem hałasu w mieście i właściwie zanika. Na pierwszych konsultacjach Autorzy dodali, że rozwiązania lokalnych problemów są zwykle szybkie na drodze postępowań administracyjnych tym łatwiej prowadzonych, że można nakładać kary finansowe za przekroczenia emisji. Z poglądem bagatelizującym hałas instalacyjny publicznie polemizowałem na konsultacjach i wyniki dyskusji są satysfakcjonujące. Trzeba je jednak zgłosić formalnie na piśmie. 1. We współczesnej aglomeracji rzeczywiście zanika hałas wieloprzemysłowy, ale równocześnie powstają tysiące lokalnych źródeł ponadnormatywnej emisji, powodowanej przez instalacje wentylacyjne, klimatyzacyjne, odzysku ciepła i inne – lokowane zwykle na dachach wielkogabarytowych obiektów handlowo-usługowych oraz biurówców. Obiekty te mają wielostanowiskowe garaże podziemne, również wentylowane mechanicznie.	1. Należy uznać kategorię hałasu instalacyjnego jako bardzo istotną w mieście, rozwojową i wymagającą podjęcia szybkich oraz skutecznych działań ze strony BOŚ. Biuro nie może omijać trudnych tematów, czego wyrazem jest tabela na str. 116 Etapu I, niewykazująca największych przekroczeń opisywanych wartością parametru M.	N	Wniosek wykracza poza zakres programu. Jest faktem, że ocena hałasu przemysłowego przy użyciu wprowadzonego obligatoryjnie przepisami prawnymi wskaźnika M nie jest dostosowana do uciążliwości powodowanej przez tego rodzaju hałas. Problem hałasu przemysłowego zostanie szerzej ujęty w końcowej wersji Programu Ponadto wniosek został przekazany do Dzielnicy Mokotów.

Kod i nazwa problemu (wg autora – Stowarzyszenia Zielone Mazowsze)	Lokalizacja problemu	Prezentacja problemu	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
				U lub N	Odpowiedzi i komentarze
		Przykładem na Mokotowie jest Galeria Mokotów, którą odwiedza miesięcznie milion osób. Parkingi liczą 2700 miejsc, a na dachu o powierzchni ponad 1,5 hektara zamontowano kilkadziesiąt rozmaitych wentylatorów, sprężarek i innych urządzeń, w tym kilkadziesiąt o wielkich wydajnościach rzędu kilkudziesięciu tys. m³/h, bez tłumików akustycznych, obudów i osłon dźwiękochłonna – izolacyjnych. Widać to doskonale na ortofotomapie Warszawy. 2. Obiekty handlowo-usługowe działają także po godz. 22, zaś w nocy wietrzą pomieszczenia nękać pobliskich mieszkańców ustawicznym hałasem, charakteryzującym się dużą lub wręcz dominującą zawartością składowych o małych częstotliwościach. Dźwięk o częstotliwości fal akustycznych w zakresie od kilkunastu do 50 Hz jest w praktyce niemożliwy do wytłumienia poza źródłem emisji, a inwestorzy i prowadzący instalacje zwykle nie robią niczego dla jego ograniczenia w miejscu, w którym powstaje. W wielu miejscach, także na obszarach planowanych stref cichych działają i powstają nowe hałaśliwe punkty usługowe, np. warsztaty samochodowe, wulkanizacyjne, stolarskie. Emitowany przez nie hałas również należy zaliczyć do grupy „przemysłowego”, gdyż Autorzy nie wyodrębnili innej kategorii.	2. Należy w krótkim czasie dokonać rzetelnej inwentaryzacji akustycznej obiektów wielkogabarytowych i wydać decyzje o dokonaniu przeglądów ekologicznych w zakresie emisji hałasu, zgodnie z ustawą.	N	Wniosek ten wykracza poza zakres Programu.
			3. Należy zasadniczo zwiększyć kary za przekroczenia hałasu (odrębny wniosek ZM).	N	Ten problem znajduje się w gestii prawodawcy. Można zgodzić się merytorycznie z wnioskiem Stowarzyszenia, lecz zmiana krajowych przepisów prawnych należy wyłącznie do kompetencji prawodawcy.
			4. Należy prowadzić postępowania administracyjne sprawnie i rzetelnie. Postępowanie w sprawie Galerii Mokotów trwa ponad 7 lat i jest na etapie wydanej niedawno ponownej decyzji o dokonanie przeglądu ekologicznego. Akta sprawy zajmują 4 grube segregatory, znane są mediom (artykuły gazetowe, dwa programy TV) i nie mają śladu w tablicy na stronie 116. Osiedle liczy ok. 3500 mieszkańców, a ponad 360 osób podpisało protest złożony w BOŚ.	N	Hałas z Galerii Mokotów był badany rzetelnie, zgodnie z obowiązującymi procedurami. Obowiązujące procedury mogą być ocenione jako nieadekwatne do problemu, lecz zmiana krajowych przepisów prawnych należy wyłącznie do kompetencji prawodawcy.

Kod i nazwa problemu (wg autora – Stowarzyszenia Zielone Mazowsze)	Lokalizacja problemu	Prezentacja problemu	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
				U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			5. Należy wykorzystać możliwości władzy samorządowej w zakresie organizacji straży miejskiej, do stworzenia patroli na kształt policji ekologicznej, zdolnych do natychmiastowego reagowania wielokrotnie szybciej, niż inne organa, na przykład BOŚ lub Sanepid. Nie są znane przykłady użycia przez warszawską Straż Miejską przyrządów do oceny hałasu oraz profesjonalnej interwencji w sprawach bytowych lub komunikacyjnych związanych z hałasem. Tymczasem w innych miastach, na przykład w Poznaniu, straż miejska wyposażona jest w mierniki poziomu dźwięku.	N	Orzekanie kary w efekcie użycia przyrządów pomiarowych wymaga spełnienia szeregu warunków dotyczących procedur i metodyk postępowania. Działania w celu zainicjowania przygotowania procedur, metodyk i kryteriów postępowania doraźnego wychodzą poza zakres Programu.
HI-P 02 Niskie kary za emisję ponadnormatywnego hałasu	Całe miasto, ze szczególnym uwzględnieniem wielkogabarytowych obiektów handlowo-usługowych oraz biurowców usytuowanych w pobliżu osiedli mieszkaniowych o zabudowie wielorodzinnej.	W programie (parafrazując) napisano, że hałas nazywany przemysłowym jest najmniej uciążliwym rodzajem hałasu w mieście i właściwie zanika. Na pierwszych konsultacjach Autorzy dodali, że rozwiązania lokalnych problemów są zwykle szybkie na drodze postępowań administracyjnych tym łatwiej prowadzonych, że można nakładać kary finansowe za przekroczenia emisji. 1. System kar nakładanych na emitentów ponadnormatywnego hałasu nie rozróżnia źródeł punktowych i liniowych. Źródło punktowe, a więc np. stanowisko do mycia samochodów w zmechanizowanej myjni oddziałujące negatywnie na otaczające środowisko, zanieczyszcza go akustycznie na niewielkim obszarze wokół źródła. Obiekt wielkogabarytowy tworzący liniowe źródło dźwięku, zanieczyszcza teren wielokrotnie większy. Nie jest, zatem sprawiedliwe nie uwzględnianie tego faktu w wysokości	1. Wysokość kary powinna zależeć nie tylko od przekroczenia normy poziomu dźwięku na granicy działki, ale także od wielkości obszaru zanieczyszczonego tym hałasem. Innymi słowy, należałoby uwzględniać moc akustyczną źródła, jakim jest emitent hałasu, a nie jedynie wielkość przekroczenia jako amplitudy. Można zauważyć, że w przypadku sporządzania map hałasu, do metod obliczeniowych przyjmuje się właśnie moc źródła, zatem dla podmiotu czy organu władzy, prowadzącego taką mapę, ustalenie powyższego nie stanowi żadnego problemu technicznego.	N	Propozycje wydają przynajmniej w części słuszne, lecz wymagają one głębokich zmian przepisów prawnych. Rozwiązanie tych problemów zależy od ustawodawcy, a nie od organu sporządzającego Program.

Kod i nazwa problemu (wg autora – Stowarzyszenia Zielone Mazowsze)	Lokalizacja problemu	Prezentacja problemu	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
				U lub N	Odpowiedzi i komentarze
		kary, co obecnie jest praktykowane. Uzależnienie wysokości kary od wartości przekroczenia normy wyrażonej w dB i stawki kary wziętej z załącznika nr 5 obwieszczenia Ministra Środowiska (M.P. nr 80/2008 poz. 707) umożliwia wymierzenie skutecznej kary tylko małemu warsztatowi rzemieślniczemu. System kar nie uwzględnia energii wysyłanej do środowiska przez dużych emitentów. 2. Dla wielkogabarytowych obiektów handlowo-usługowych, biur i zakładów przemysłowych kary są tak małe, że nie skłaniają nawet do rozważenia zasadności modernizowania instalacji. Prawodawca wyraźnie nie wziął tego aspektu pod uwagę. Kary za wjechanie kierowcy jednorazowo na skrzyżowanie przy czerwonym świetle wynoszą 1/6 średniego miesięcznego wynagrodzenia. Podobnie za znaczne przekroczenie prędkości. Zaś kara za stałą emisję hałasu, nakładana na podmiot o ogromnych przychodach, jest pomijalnie niska. Oto konkretny przykład symulacji obliczenia wysokości kary. Obiekt handlowo-usługowy o dobrej lokalizacji i pow. użytkowej 60 000 m² otrzymuje z wynajmu powierzchni comiesięczną kwotę szacowaną na około 6 milionów złotych (zakładając 100 zł/m²). Obiekt ten o długości rzędu 200 m zanieczyszcza hałasem kilkanaście hektarów powierzchni miasta, w tym zazwyczaj obszary chronione, przeznaczone pod zwartą zabudowę mieszkalną. Gdyby przyjąć na podstawie dokonanych pomiarów lub otrzymany metodą obliczeniową, średni poziom dźwięku A w porze nocnej jako wartość 54 dB, to przekroczenie wynosi wówczas 9 dB. Kara zgodnie z obowiązującymi stawkami wyniosłaby ok. 180 zł na dobę, co czyni 5400 zł miesięcznie, czyli 0,09 % przychodu z najmu. Trudno to nazwać karą dotkliwą i skuteczną! Podane wyliczenie można sprawdzić na stronie internetowej NTL w zakładce „kalkulator”. Sądzę, że prawodawca nie przeprowadził takiej	2. Stawki kar względnie sposób i częstotliwość ich naliczania powinny ulec radykalnemu zwiększeniu po to, aby z kalkulacji ekonomicznej wynikała niezwłoczna konieczność dostosowania instalacji do obowiązujących norm. Obecnie obowiązujące stawki są demoralizująco niskie.	N	Zagadnienie legislacyjne, wykracza poza zakres Programu.

Kod i nazwa problemu (wg autora – Stowarzyszenia Zielone Mazowsze)	Lokalizacja problemu	Prezentacja problemu	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
				U lub N	Odpowiedzi i komentarze
		symulacji, przyjmując obowiązujący system karania za prawidłowy.			
HI-P 03 Pomijanie w pomiarach hałasu szkodliwych niskich częstotliwości	Całe miasto, ze szczególnym uwzględnieniem wielkogabarytowych obiektów handlowo-usługowych oraz biurowców usytuowanych w pobliżu osiedli mieszkaniowych o zabudowie wielorodzinnej	W programie (parafrazując) napisano, że hałas nazywany przemysłowym jest najmniej uciążliwym rodzajem hałasu w mieście i właściwie zanika. Na pierwszych konsultacjach Autorzy dodali, że rozwiązania lokalnych problemów są zwykle szybkie na drodze postępowań administracyjnych tym łatwiej prowadzonych, że można nakładać kary finansowe za przekroczenia emisji. 1. Przy przekroczeniach poziomu dźwięku, wymagających podjęcia działań naprawczych, we wstępnym projekcie programu i wszystkich jego dokumentach przyjęto długookresowe wskaźniki poziomu dźwięku $L_{DWN} A$, $L_N A$, wyznaczone zgodnie z normą PN-ISO 1996-2:1999 oraz syntetyczny wskaźnik M.	1. Obowiązująca normalizacja metod pomiarów poziomu dźwięku wymaga zmian ze względu na powstałe w ostatnich latach nowe zagrożenia (m.in. wielkiej mocy wentylatory, ale także silniki wysokoprężne o dużych pojemnościach skokowych, urządzenia dużych napędów hydraulicznych, zaś w mieście – kolej podziemną).	N	Zagadnienie legislacyjne, wykracza poza zakres Programu.
		2. Współczesne urządzenia wentylacyjne wielkich mocy i o wielkich wydajnościach rzędu dziesiątek tys. m³ powietrza na godzinę emitują hałas z dominującą częstotliwością około 50 Hz oraz około 20 - 25 Hz i jeszcze mniejszą. Wynika to z konstrukcji wentylatorów, kanałów powietrznych, a przede wszystkim silników napędowych i częstotliwości sieci zasilającej. 3. Skutkiem zastosowania przy pomiarach korekcji według krzywej typu A, o nieliniowej charakterystyce, eliminującej możliwość oceny zawartości składowych małych częstotliwości, uzyskuje się z fizycznego punktu widzenia wadliwe wyniki pomiarów ciśnienia akustycznego. Nie uwzględnia się, bowiem dominującej składowej energii w zakresie małych częstotliwości. Różnice wyników pomiarów w skali A i C niejednokrotnie przekraczają 20 dB. Dlatego bywa, że obiekt według przyjętych kryteriów oceny nie emituje zagrażającego ludziom poziomu dźwięku, zaś w rzeczywistości ciśnienie akustyczne jest tak duże, iż wzbudza wibracje budynków, powodując w nich dudnienia. Zależy to także od rozpla-	2. Od prawie stu lat bada się wpływ małych częstotliwości na zdrowie człowieka. Jest on bardzo negatywny i problem pomiarów hałasu w zakresie częstotliwości między infradźwiękami, a dźwiękami o najmniejszych słyszalnych częstotliwościach musi być szybko rozwiązany przy współpracy naukowców, fizjologów i lekarzy. Musi też być ujęty normami. Wniosek ten jest jednocześnie apelem skierowanym do specjalistów – akustyków, opracowujących program, aby zainspirować prace badawcze i legislacyjne. Należy podkreślić, że obecnie istnieją zarówno przyrządy pomiarowe, jak też metodyka prowadzenia pomiarów	N	Problem normalizacji dźwięków niskoczęstotliwościowych w środowisku znajduje się jeszcze w fazie badawczej, a tym samym wykracza poza możliwości uwzględnienia w Programie.

Kod i nazwa problemu (wg autora – Stowarzyszenia Zielone Mazowsze)	Lokalizacja problemu	Prezentacja problemu	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
				U lub N	Odpowiedzi i komentarze
		nowania budynków (odległości i wzajemnych kątów elewacji), odbić fali akustycznej i występowania zjawisk interferencyjnych. Dźwięki o małych częstotliwościach mają do tego duży zasięg propagacji i są bardzo słabo tłumione w środowisku. Tak, więc przyjęta metodyka pomiarów i analizy prowadzi często do bardzo błędnych wniosków i powoduje uznanie często za prawidłowy stan zagrażający zdrowiu i życiu ludzi, bez szans na przeciwdziałanie i poprawę (jest, bowiem zgodna z normą)!	i możliwości wzorcowania (odniesienia ich wyników do wzorców). Polska na tle innych krajów prezentuje wysoki poziom przygotowania technicznego, czemu jak dotąd nie towarzyszą rozwiązania w sferze legislacyjnej.		
HI-P 04 Przykład uciążliwej instalacji wentylatorowej	Ulica Smyczkowa, ulica Szturmowa - wentylatornia klimatyzacyjna.	Przykład hałasu instalacyjnego: przy ulicy Szturmowej w jednym z budynków UBC 1 lub 2 umieszczona jest wentylatornia klimatyzacyjna. Wentylatornia ta jest włączona zwykle w ciepłych porach roku, a szczególnie wieczorami, kiedy to biura prawdopodobnie „wietrzone” są z ciepłoty nagromadzonej w ciągu dnia. Niestety owo wieczorne wietrzenie generuje bardzo dokuczliwy, szumiący hałas, a zbiega się to z porą zasypiania, w dodatku w dni, kiedy zwykle trzyma się nocą otwarte okno.	Wnioskujemy po pierwsze o skontrolowanie poziomu hałasu generowanego przez ową wentylatornię na poziomie okien okolicznych budynków mieszkalnych. Po drugie należy nakłonić zarządcę budynku, aby zaniechał używania wentylatorni w porze wieczornej, np. od 19 do 1 w nocy, kiedy ludzie idą spać.	N	Wniosek wykracza poza zakres Programu. Wniosek ten został skierowany do właściwych dzielnicowych organów ochrony środowiska (Urząd Dzielnicy Mokotów)

5.2. WNIOSKI DOTYCZĄCE HAŁASU LOTNICZEGO (HL)

Wnioski Stowarzyszenia „Zielone Mazowsze” odnośnie hałasu lotniczego, wraz z ustosunkowaniem się do nich autorów Programu, zawarto w poniższej tabeli.

Tabela 4. Wnioski dotyczące hałasu lotniczego (HL)

Kod i nazwa problemu (wg autora – Stowarzyszenia Zielone Mazowsze)	Lokalizacja problemu	Prezentacja problemu	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
				U lub N	Odpowiedzi i komentarze
HL 05 Uciążliwy hałas lotniska na Bemowie	Przestrzeń nad Bielanami i Żoliborzem. (Skutki bardzo intensywnego ruchu samolotów sportowych nad Bielanami i Żoliborzem)	Objawy: 1. Duża częstotliwość nadlatujących awionetek, „tłok” panujący w powietrzu, zwłaszcza w pogodne, wolne od pracy dni, kiedy cisza i spokój są szczególnie pożądane i nie powinno się ich ludziom zakłócać. Mieszkańcy skarżą się, że nie mogą latem otworzyć okien, tak częsty i dokuczliwy jest dźwięk silników lotniczych. 2. Masowe nieprzestrzeganie kręgów nadlotniskowych przez pilotów tych maszyn. Zamiast nad korytem Wisły i trasą AK widuje się samoloty nad całą dzielnicą – np. nad osiedlami mieszkaniowymi Ruda i Wrzeciono, nad AWF i rezerwatem Lasem Bielańskim. Nasuwającą się przyczyną takiego zachowania jest chęć oszczędzania czasu i paliwa, a więc i kosztów szkolenia pilotów. Niestety kosztem spokoju i bezpieczeństwa ludzi.	Żądanie wykonania niezwłocznie (nie później niż do wakacji) poważnej, niezapowiedzianej kontroli z udziałem ULC, BBiZK, policji, ZM, rady dzielnicy w czasie którego z pogodnych weekendów mającej na celu pomiar hałasu i wysokości lotów, obserwację tras przelotów, zarówno w terenie jak i z użyciem radaru, dokładne zliczenie lotów (startów i lądowań) w danym dniu.	N	Wniosek wykracza poza zakres Programu Zgodnie z obowiązującymi w kraju przepisami, organ musi zawiadomić kontrolującego o zamierzonym terminie kontroli. Postulowane we wniosku użycie radaru jest sprzeczne z postulatem niezapowiedzianej kontroli. Pojedyncza kontrola nie ma żadnego znaczenia w odniesieniu do poziomu średniego, przy pomocy, którego są wyznaczane wartości poziomów hałasu choćby na mapie akustycznej. Badania, o których mowa, w specjalnie określonych warunkach, mogą mieć natomiast znaczenie jako ocena parametrów wejściowych do wyznaczenia takiej średniej (poziomu średniego). Badania takie powinny być, więc wykonane raczej we współpracy z Zarządzającym lotniskiem. Poruszone tutaj uwagi (HL05) przekazano Urzędowi Lotnictwa Cywilnego oraz Zarządzającemu Lotniskiem Babice.
		3. Masowe nieprzestrzeganie obowiązkowego pułapu lotów, który ustalono na 300 m. Skutki: 1. Emisja wysoce dokuczliwego hałasu nad obszarami gęstej zabudowy oraz terenami zielonymi. 2. Stałe zagrożenie katastrofą lotniczą, której skutki	Żądania perspektywiczne: - Stopniowa redukcja lotów, wprowadzenie jak najszybciej limitów w lotach ćwiczebnych (miejscowych). - Zakaz lotów sportowo - szkoleniowych z lotniska Babice, pozo-	N	Wniosek wykracza poza zakres Programu, odnosząc się do problematyki tras lotów.

Kod i nazwa problemu (wg autora – Stowarzyszenia Zielone Mazowsze)	Lokalizacja problemu	Prezentacja problemu	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
				U lub N	Odpowiedzi i komentarze
		w przypadku gęsto zamieszkałych obszarów z łatwością można przewidzieć. Jako uzasadnienie mogą posłużyć dane historyczne wskazujące na powagę problemu i konieczność przeciwdziałania kolejnym i bardziej tragicznym skutkom: - 1983 na terenie AWF awaryjnie wylądował szybowiec łamiąc przy tym skrzydło – na szczęście duży obszar nieużytków pozwolił uniknąć ofiar i zniszczeń; - 1993 do upadku szybowca doszło na osiedlu przy ulicy Magiera na Bielanych. Zginął pilot; - 2001 awionetka rozbiła się o komin EC Żerań. Zginął pilot; - 2004 zaraz po starcie z lotniska Babice motoszybowiec stracił sterowność i zarył w ziemię, dwie ofiary śmiertelne; - 2006 Samolot spadł na ul. Słowackiego nad Trasą AK, dwie ofiary śmiertelne; - 2007 samolot awaryjnie lądował w Wiśle. Pilot utonął.	stawienie go tylko do użytku przez LPR i w sytuacjach nadzwyczajnych przez uprawnione służby reagowania kryzysowego. Ewentualnie także jako portu lotniczego (loty do/z innych lotnisk).		
HL 06 Konieczność zmian w systemie monitorowania hałasu lotniska na Okęciu	Okolice lotniska Okęcie i duża część Warszawy.	Według doniesień prasowych z krajów zachodnich, prawidłowo wykorzystywany system monitorowania hałasu lotniczego jest w stanie poważnie ograniczyć wpływ portu lotniczego położonego wewnątrz aglomeracji na odczuwaną uciążliwość w jej obrębie. Do typowych działań należą: - ciągłe monitorowanie terenu lotniska (włączając operacje lotnicze, kołowanie i płytę postojową) oraz wybranych punktów na trasach dolotowych; - obrazowanie sytuacji w postaci informacji dostępnej na bieżąco w Internecie (np. żywa mapa hałasu, raporty okresowe); - śledzenie poszczególnych lotów z włączeniem informacji z radaru, transpondera i sieci stacji pomiaru dźwięku celem identyfikacji naruszeń, na przykład lotu ze zbyt wielkim ciągiem, przelotu poza korytarzem,	Mając powyższe fakty na uwadze oraz uwzględniając położenie lotniska wewnątrz obszaru administracyjnego Warszawy, wnosimy o wdrożenie własnego, miejskiego systemu monitoringu, który służyć będzie egzekwowaniu prawa na zasadach ogólnych, a nie podtrzymywaniu niezrozumiałej dla obywateli „eksterytorialności” lotniska Okęcie, które korzysta ze swoistego immunitetu nie tylko w kwestii hałasu, ale także emisji spalin i innych emisji.	N	Wniosek wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie przekazano Zarządzającemu Lotniskiem Chopina.

Kod i nazwa problemu (wg autora – Stowarzyszenia Zielone Mazowsze)	Lokalizacja problemu	Prezentacja problemu	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
				U lub N	Odpowiedzi i komentarze
		włączenia nocą generatora na płycie postojowej itd.; - reakcja na konkretne skargi na przekroczenia poziomów dźwięku w mieście z indywidualnym ustaleniem sprawcy. Z wypowiedzi uczestników konsultacji społecznych, wypowiedzi mieszkańców ustanowionego Obszaru Ograniczonego Użytkowania i reprezentujących ich interesy organizacji społecznych wynika obraz głębokiego niezadowolenia z aktualnej sytuacji oraz niemocy sprawczej wywołanej podległością portu lotniczego Okęcie władzom innym, niż samorządowe. Lotnisko Okęcie posiada rozbudowany system monitoringu hałasu, pierwszy taki z zainstalowanych w Polsce, który wyraźnie nie służy satysfakcji obywateli i nie pełni roli, jakiej można by od niego oczekiwać na podstawie doniesień z innych krajów Unii Europejskiej. W Warszawie, przy pracującym systemie, formułowane są wciąż skargi na naruszanie tras dolotu. Faktem jest też słyszalność operujących samolotów w całym mieście, mimo że są one budowane jako coraz cichsze. Przed laty ryk silników ilów i tupolewów słychać było głównie na Ursynowie i Mokotowie, teraz silniki samolotów startujących i podchodzących do lądowania, cichszych, o co najmniej 20 dB, można usłyszeć wszędzie. Podobny problem dotyczy przelotów incydentalnych, na przykład lotów rekreacyjnych, zamienianych samowolnie w akrobacje nad osiedlami i rezerwatami przyrody, co jest nagminne, odkąd po przemianach politycznych nie grozi za taki przelot zestrzelenie przez siły powietrzne lub zmuszenie do lądowania. Dokuczliwe są też loty śmigłowców, szczególnie nad Mokotowem.			

5.3. WNIOSKI DOTYCZĄCE HAŁASU DROGOWEGO (HD)

Wnioski Stowarzyszenia „Zielone Mazowsze” odnośnie hałasu drogowego, wraz z ustosunkowaniem się do nich autorów Programu, zawarto w poniższej tabeli.

Tabela 5. Wnioski dotyczące hałasu drogowego (HD)

Kod i nazwa problemu (wg autora – Stowarzyszenia Zielone Mazowsze)	Lokalizacja problemu	Prezentacja problemu	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
				U lub N	Odpowiedzi i komentarze
HD 07 Rola zieleni jako izolatora hałasu	Całe miasto - uwaga ogólna	Należy przewidzieć, w stopniu znacznie większym niż dotychczas stosowany, udział zieleni jako izolatora hałasu. Obecnie, jeśli już w miejscach nadmiernego hałasu drogowego roślinność jest przez ZOM sadzona, ma ona zazwyczaj charakter czysto dekoracyjny.	Plan powinien wskazywać właściwe modelowe rozwiązania, włączając w to pożądaną skład roślinności, ilościowy i jakościowy, sposób jej sadzenia w zależności od charakteru ulicy i stopnia zanieczyszczeń (hałas, zanieczyszczenia powietrza), samodzielnie, bądź w powiązaniu z innymi metodami (np. cicha nawierzchnia, zwężenie pasa drogi itp.).	U	Zastosowanie roślinności w odniesieniu do ograniczenia hałasu wprowadzone zostaje uzupełniając do proponowanych rozwiązań ochrony środowiska w postaci ekranów akustycznych wraz z nasadzeniami zieleni i wałów ziemnych, wszędzie tam, gdzie jest to możliwe..
HD 08 Zieleń naturalnym środkiem ograniczania hałasu	Całe miasto, a także tereny podmiejskie wzdłuż dróg i linii kolejowych	W programie wielokrotnie wymienione są ekrany akustyczne w grupie środków ochrony akustycznej. Nie kwestionujemy potrzeby stosowania tego środka w przypadkach szczególnych, ale naszym zdaniem należy go traktować jako rozwiązanie typu „zła konieczność”. Ekrany, bowiem mogą ingerować niekorzystnie w środowisko gruntowo-wodne, szpecą krajobraz i niekorzystnie dzielić przestrzeń. Są zagrożeniem dla ptaków. W wielu przypadkach są do tego mało skuteczne, albo wręcz szkodliwe, ograniczając hałas w strefie tuż za ekranem, a potęgując wzdłuż drogi i na większych wysokościach (wyższych piętrach budynków). Ekrany jednostronne w obszarze o gęstej zabudowie mieszkalnej w ogóle nie powinny być stosowane, a projekt to przewiduje (np. przy ul.	1. Sugerujemy Autorom projektu uwzględnienie naturalnej zieleni jako skutecznego środka tłumiącego hałas komunikacyjny i instalacyjny.	U	Zastosowanie roślinności w odniesieniu do ograniczenia hałasu wprowadzone zostaje uzupełniając do proponowanych rozwiązań ochrony środowiska w postaci ekranów akustycznych wraz z nasadzeniami zieleni i wałów ziemnych.
			2. Sugerujemy Autorom projektu zweryfikowanie wszystkich tablic projektu zawierających opis zastosowanych środków ochrony akustycznej i wprowadzenie we wszystkich możliwych do aplikacji miejscach właśnie takiego środka ochrony zamiast ekranów akustycznych. Uwaga ta doty-	U	Dokonano weryfikacji, wprowadzając odpowiednie zapisy dotyczące rozwiązań przeciwhałasowych. Wystąpienie przekazano do Tramwajów Warszawskich.

Kod i nazwa problemu (wg autora – Stowarzyszenia Zielone Mazowsze)	Lokalizacja problemu	Prezentacja problemu	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
				U lub N	Odpowiedzi i komentarze
		Wołoskiej koło szpitala MSWiA nr obszaru działania 17T, kod HT17; strona 35 „Prognozy...”, tabela nr 5). W całym projekcie zapomniano o bardzo skutecznym tłumieniu hałasu komunikacyjnego i instalacyjnego przez żywą zielenią. Pominięto ten tani i niezwykle skuteczny, naturalny środek ochrony. Drzewa i krzewy sadzone jako pas bariery akustycznej pełnią szereg funkcji dodatkowych: są filtrem pochłaniającym zanieczyszczenia atmosferyczne, osłaniają przez wiatrami, pochłaniają, a nie odbijają fale akustyczne, wydawnie zmniejszają stężenie w atmosferze dwutlenku siarki i siarkowodoru, a także stężenie tlenków azotu. Zieleń wpływa na poprawę jakości powietrza poprzez produkcję tlenu i pochłanianie dwutlenku węgla w wyniku naturalnej fotosyntezy. Według Światowej Organizacji Zdrowia (WHO) powierzchnia terenów zielonych na jednego mieszkańca aglomeracji powinna wynosić minimum 50 m². Trudno, zatem zrozumieć, dlaczego Autorzy projektu pominęli ten środek ochrony przed hałasem, skoro był stosowany od z górną 100 lat przy większości budowanych wówczas linii kolejowych. Oprócz wymienionych zalet zwarty pas zieleni pełni też funkcję naturalnej zapory utrudniającej nawiewanie śniegu. Obecna praktyka nasadzenia zieleni jest zwykle oderwana od potrzeb w zakresie walki z hałasem: - niskie rośliny nasadza się wzdłuż ścieżek rowerowych, gdzie nie ma emisji hałasu, ale zahaczają o rowerzystów; - wokół torowisk nasadza się drzewa, albo trawę, gdzie potrzeba właśnie krzewów do zatrzymania dźwięku i kurzu; - na przystankach drzewa nasadza się w konflikcie	czy ulic i dróg, linii kolejowych, linii tramwajowych oraz otoczenia obiektów emitujących hałas przemysłowy i instalacyjny.		

Kod i nazwa problemu (wg autora – Stowarzyszenia Zielone Mazowsze)	Lokalizacja problemu	Prezentacja problemu	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
				U lub N	Odpowiedzi i komentarze
		z ruchem pasażerów i ich bezpieczeństwem, natomiast bez uwzględnienia funkcji separacji źródeł dźwięku (autobusów, tramwajów) od domów mieszkalnych w dalszej odległości. Konflikt zieleni z wymianą pasażerów ma wymiar ekonomiczny i ekologiczny - przedłużony postój na przystanku to wydłużona lokalna ekspozycja na hałas, ponadto zazwyczaj potrzeba „nadgonienia” przez kierowcę wydłużonego czasu postoju i szybsza, czyli głośniejsza jazda. Z powyższych powodów istnieje konieczność uwzględnienia zieleni miejskiej i jej pielęgnacji w programie ochrony przez hałasem			
HD 09 Potrzeba skorygowania pojęcia wspierania ochrony przed hałasem	Prognoza oddziaływania na środowisko programu – całe miasto - uwaga ogólna.	W zakresie hałasu drogowego wskazano kilka sposobów jego ograniczania. Zwracamy uwagę, że podane sposoby są podane na znacząco różnym poziomie ogólności. Szczególnie razi słowo „wspieranie” w stosunku do „cichego” transportu i transportu przyjaznego środowisku, które nie mówi absolutnie nic o tym, co faktycznie będzie stosowane jako środek ograniczający hałas. Wspieranie może równie dobrze oznaczać napisanie i wygłoszenie odezwy do społeczności Warszawy, aby jeździła na rowerze lub korzystała z „cichych” tramwajów, albo faktyczną budowę sieci dróg rowerowych lub zakup cichych tramwajów.	Skutki tych dwóch przykładów działań będą znacząco różne, ale będą spełniały wymagania planu ochrony przed hałasem. Stąd wniosek, aby obydwie podane sposoby ograniczenia hałasu, które nazwano z użyciem słowa „wspieranie” nazwać inaczej – konkretniej, np.:	N	Wniosek dotyczący systemów transportowych całego miasta wykracza poza zakres Programu.
			- uprzywilejowanie w ruchu drogowym przyjaznej środowisku komunikacji miejskiej i „cichego” transportu. Alternatywnie można rozpisać obydwie te sposoby na szereg konkretnych działań: - budowa ścieżek rowerowych;	N	Wniosek dotyczący systemów transportowych całego miasta wykracza poza zakres Programu. Wykonawcy Programu opowiadają się za jak najszybszym rozwojem komunikacji rowerowej, jako jednego ze środków transportu.
			- udostępnianie ulic jednokierunkowo	N	Wniosek dotyczący systemów transportowych całego miasta wykracza poza zakres Programu.

Kod i nazwa problemu (wg autora – Stowarzyszenia Zielone Mazowsze)	Lokalizacja problemu	Prezentacja problemu	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
				U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			runkowych dla dwukierunkowego ruchu rowerów, tzw. kontrapasy rowerowe;		wych całego miasta wykracza poza zakres Programu.
			- tworzenie pasów dla wyłącznego ruchu autobusów lub pasów PAT (wspólny ruch autobusowo-tramwajowy);	N	Wniosek dotyczący systemów transportowych całego miasta wykracza poza zakres Programu.
			- tworzenie ulic dla wyłącznego ruchu przyjaznej środowisku komunikacji miejskiej;	N	Wniosek dotyczący systemów transportowych całego miasta wykracza poza zakres Programu.
			- zakup „cichego” taboru;	N	Wniosek wykracza poza ramy Programu.
			- synchronizacja sygnalizacji świetlnych promująca przyjazną środowisku komunikację miejską lub „cichy” transport (rowerowy) itp.	N	Wniosek dotyczący systemów transportowych całego miasta wykracza poza zakres Programu.
HD 10 Zmiana podziału zadań przewozowych	Całe miasto - uwaga ogólna	Zaproponowana gama środków ochronnych nie uwzględnia (lub traktuje bardzo ogólnikowo) możliwości przejęcia części ruchu obecnie obsługiwanego samochodami osobowymi przez transport publiczny (charakteryzujący się znacznie niższą emisją hałasu w przeliczeniu na jednego pasażera) lub rowerowy (bezemisyjny). Tymczasem właśnie tego typu działania są często stawiane na pierwszym miejscu programów przeciwhałasowych w miastach Europy Zachodniej.	Wnosimy o uzupełnienie programu o działania związane z redystrybucją powierzchni istniejących jezdni, takie jak: - wydzielanie pasów autobusowych - poprawia płynność ruchu autobusowego, co podwójnie zmniejsza emisję hałasu - przez poprawę konkurencyjności transportu publicznego oraz przez ograniczenie liczby zatrzymań i ruszania ciężkich pojazdów;	N	Wniosek dotyczący systemów transportowych całego miasta wykracza poza zakres Programu. Należy podkreślić, iż zastosowany tutaj wskaźnik emisji na jednego pasażera jest słuszny w przypadku zanieczyszczenia powietrza. Natomiast z uwagi na logarytmiczne oceny hałasu w środowisku (wykonywane nie tylko obiektywnie – przy pomocy pomiaru w dB, lecz także subiektywnie – organ słuchu ma także w przybliżeniu charakterystykę odbiorczą logarytmiczną) autobus czy tramwaj pod względem hałasu jest ekwiwalentem przejazdu kilku do kilku dziesięciu (w zależności od warunków) samochodów osobowych. I Jest to obiektywne prawo fizyczne.
			- wyznaczanie pasów i dróg dla	N	Wniosek dotyczący systemów transporto-

Kod i nazwa problemu (wg autora – Stowarzyszenia Zielone Mazowsze)	Lokalizacja problemu	Prezentacja problemu	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
				U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			rowerów kosztem ograniczenia szerokości lub liczby pasów ruchu na istniejących jezdniach, – co oznacza zarówno preferencje dla transportu bezemisyjnego jak i odsunięcie emisji hałasu od elewacji budynków.		wych całego miasta wykracza poza zakres Programu. Wykonawcy Programu opowiadają się za jak najszybszym rozwojem komunikacji rowerowej, jako jednego ze środków transportu.
HD 11 Prognostyczna mapa akustyczna	Całe miasto - uwaga ogólna (hałas drogowy, kolejowy).	Prognostyczna, porównawcza mapa akustyczna dla m.st. Warszawy po zrealizowaniu projektowanych sieci tras obwodowych w odniesieniu do stanu z roku 2007 (str. 10 streszczenia) pokazuje, że realizacja planowanej sieci tras w znacznym stopniu pogorszy klimat akustyczny Warszawy. Prognozowane zmiany pozytywne są znacznie mniejsze i tylko w niektórych obszarach. Co więcej, ich lokalizacja świadczy raczej o tym, że wynikają one z innych przyczyn niż obciążenie ulic lokalnych z ruchu tranzytowego, np.: - zmiany w rejonie Lasu Bemowskiego i Okęcia wynikają z ograniczenia hałasu lotniczego; - zmiany na osiedlach Płudy, Choszczówka czy Grochów wynikają z ograniczenia hałasu kolejowego (HK1-HK4, HK7); - trudno też zrozumieć, jaki związek z siecią tras obwodowych ma wykazane na mapie ograniczenie hałasu np. na ul. Dębowskiej, obsługującej wyłącznie ruch źródłowo-docelowy; - pozytywne zmiany, w Wawrze po zachodniej stronie torów kolejowych zostaną zniwelowane po realizacji planowanego przedłużenia Trasy Olszynki Grochowskiej na południe, które stordetuje zawartą w programie propozycję utworzenia obszaru cichego na terenie Zakola Wawerskiego. Dodatkowe zaniepokojenie budzi fakt, że planowane inwestycje pogorszą klimat akustyczny w osiedlach	- przedstawienie prognozy akustycznej dla kilku wariantów rozwoju systemu transportowego, w szczególności wariantu E – „ekologicznego” ze strategii zrównoważonego rozwoju transportu dla Warszawy (wariant o jednoznacznej preferencji dla komunikacji publicznej);	N	Takie działanie jak opracowanie prognozy akustycznej map akustycznych jest prawnym obowiązkiem podczas weryfikacji mapy akustycznej. Program bazuje na wykonanych uprzednio mapach akustycznych; w jego ramach mapy akustyczne nie są opracowywane.
			- weryfikację planowanego rozwoju sieci tras drogowych pod kątem spełnienia wymogów ochrony przed hałasem.	N	Weryfikacja taka nie jest elementem Programu ochrony przed hałasem, bowiem przebieg tras drogowych jest wypadkową szeregu czynników, w których hałas jest jednym z elementów. Z Programu natomiast mogą i będą wynikać wnioski dla Inżyniera Ruchu w mieście oraz dla Biura Drogownictwa i Komunikacji.

Kod i nazwa problemu <i>(wg autora – Stowarzyszenia Zielone Mazowsze)</i>	Lokalizacja problemu	Prezentacja problemu	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: <i>U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony</i>	
				<i>U lub N</i>	<i>Odpowiedzi i komentarze</i>
		mieszkaniowych, w których już obecnie jest on niekorzystny, np. w rejonie ul. Wawelskiej, wzdłuż al. Armii Krajowej czy ul. Sikorskiego.			
HD 12 Techniczne środki ograniczania prędkości	Całe miasto- uwaga ogólna.	Ograniczenie prędkości jest istotnym wkładem w ograniczenie hałasu. Skuteczne spowolnienie prędkości pojazdów pozwoliłoby na redukcję hałasu prawdopodobnie nawet większą niż podane w programie 2,5 dB do 3 dB (wartość ta jest obliczona dla nawierzchni gładkich, w praktyce różnice są większe z powodu występowania wpustów, studni itp., szczególnie na ulicach, na których ich usunięcie z pasów ruchu nie jest możliwe). Zaproponowane sposoby ograniczenia prędkości nie wyczerpują jednak gamy dostępnych środków.	Wnosimy o uzupełnienie programu o następujące działania: - zwężenia pasów ruchu. Obecnie większość ulic w centrum ma pasy ruchu o szerokości 3,5 m, zachęcające do rozwijania prędkości 70-90 km/h; możliwe jest ich zwężenie do 3,0 m, a nawet 2,75 m, co z jednej strony ograniczy prędkość (a co za tym idzie także generację hałasu), a z drugiej - odsunie źródła hałasu od elewacji budynków.	N	Wniosek dotyczący systemów transportowych całego miasta wykracza poza zakres Programu. Należy zauważyć, że zwężenie pasów ruchu nie zawsze skutkuje ograniczeniami prędkości ruchu. Ewentualny brak skuteczności występuje najczęściej w porze nocnej, gdy natężenia ruchu są mniejsze.
			- użycie technicznych środków uspokojenia ruchu, takich jak progi spowalniające, szykany, wyniesione tarcze skrzyżowań. Środki takie w zależności od parametrów mogą wymuszać prędkość np. 50 km/h, 30 km/h lub 20 km/h. - są znacznie skuteczniejsze od kontroli policyjnych – są skuteczne przez całą dobę i wobec wszystkich uczestników ruchu, nie są uzależnione od ograniczonych możliwości kadrowych i logistycznych organów ścigania i wymiaru sprawiedliwości. Powinny być stosowane w zasadzie na wszystkich ulicach lokalnych i części zbiorczych.	U	Wnioski zostaną zaproponowane w Programie, w perspektywie długoterminowej.

Kod i nazwa problemu (wg autora – Stowarzyszenia Zielone Mazowsze)	Lokalizacja problemu	Prezentacja problemu	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
				U lub N	Odpowiedzi i komentarze
HD 13 Synchronizacja sygnalizacji świetlnej	Całe miasto- uwaga ogólna	Zaproponowane w programie zastosowanie w ramach zintegrowanych systemów sterowania ruchem zsynchronizowanej sygnalizacji wymuszającej spokojną jazdę oceniamy pozytywnie. Poważne zastrzeżenia budzi natomiast podane dalej określenie z prędkościami do 60 km/h. Obowiązujące na terenie zabudowanym ograniczenie prędkości to 50 km/h (w dzień, a na terenie centrum Warszawy - przez całą dobę). Synchronizowanie sygnalizacji na prędkości większe od dopuszczalnych jest procedurą niebezpiecznym i uczącym lekceważenia przepisów ruchu drogowego.	Sygnalizacja większości warszawskich ulic powinna być synchronizowana na prędkości rzędu 40-50 km/h.	U	Wnioski zostaną uwzględnione w Programie, w perspektywie długoterminowej.
			W obszarze centralnym (np. wewnątrz Obwodnicy Śródmiejskiej) można nawet rozważyć synchronizację na niższe prędkości, rzędu 30 km/h, co poprawi płynność ruchu w warunkach dużego zatłoczenia, lub nawet ok. 20 km/h, jako formę preferencji dla ruchu rowerowego. Należy zauważyć, że ograniczenie do wartości 30–40 km/h jest powszechne w stolicach europejskich i nie upośledza transportu autobusowego, zaś osiągnięte w ten sposób pozytywne skutki – zmniejszenie emisji hałasu i szkodliwych substancji w praktyce działań będą na korzyść kierowców samochodów osobowych, oddalając konieczność zamykania ulic dla tego typu ruchu.	N	Nie można się zgodzić (generalnie, poza niektórymi wyjątkami) na obniżanie wszędzie prędkości do 30 km/h – spowoduje to na ogół podwyższenie poziomu dźwięku z uwagi na jazdę samochodów na niższych, bardziej hałaśliwych biegach.
HD 14	Całe miasto - uwaga ogólna	Hałas drogowy związany z zatrzymywaniem i ruszaniem autobusów na przystankach, dokuczliwy	Wnosimy o uzupełnienie programu o działanie polegające	N	Wniosek wykracza poza zakres Programu.

Kod i nazwa problemu (wg autora – Stowarzyszenia Zielone Mazowsze)	Lokalizacja problemu	Prezentacja problemu	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
				U lub N	Odpowiedzi i komentarze
Likwidacja zatok autobusowych		zwłaszcza w obszarach zabudowy pierzejowej, można ograniczyć poprzez likwidację zatok autobusowych. Zatoki autobusowe są rozwiązaniem przestarzałym, od którego odchodzi się w krajach Europy Zachodniej (np. w Londynie już 70% zatok przebudowano na tzw. kontr zatoki). Jeśli chodzi o ochronę przed hałasem, likwidacja zatok pozwala: - odsunąć źródło hałasu od zabudowy; - uzyskać dodatkowe miejsce, które może zostać wykorzystane np. na nasadzenia zieleni lub dłuższe wiaty - ściany, ograniczające rozprzestrzenianie się hałasu od operujących pojazdów (w najgłośniejszych fazach: hamowania, uruchamiania drzwi i ruszania) w kierunku zabudowy.	na likwidacji zatok autobusowych i zastępowaniu ich nowocześniejszymi rozwiązaniami takimi jak kontr zatoki czy przystanki z pasem dzielącym.		Wystąpienie skierowano do Zarządu Transportu Miejskiego.
HD 15 Zwężenie ul. Puławskiej i Al. Niepodległości	Ulica Puławska, aleja Niepodległości.	Dla poszczególnych obszarów o ponadnormatywnym hałasie przewidziano konkretne działania mające ograniczyć hałas. W większości przypadków jest to wymiana nawierzchni lub ograniczenie prędkości pojazdów. Wydaje się jednak, że dla niektórych obszarów źle zidentyfikowano faktyczną przyczynę przekroczeń norm hałasu, a więc także błędnie zaprojektowano działania. W ulicy Puławskiej (odcinek Goworka-Wilanowska) i Alei Niepodległości (odcinek Batorego-Wilanowska) zaproponowano ograniczenie prędkości do 50-60 km/h. Należy zwrócić uwagę, że takie ograniczenie prędkości już tam funkcjonuje, a sygnalizacja świetlna jest ustawiona na zieloną falę 50 km/h (na pewno na Puławskiej na odcinku Rakowiecka - Woronicza, a na Niepodległości na odcinku Rakowiecka-Woronicza), która według własnych obserwacji funkcjonuje dobrze, zwłaszcza w godzinach międzyszczytowych. I właśnie w takich warunkach następuje przekroczenie norm hałasu!. Wobec tego	Rzeczywistą przyczyną jest tam nadmierny ruch drogowy, który należy ograniczyć poprzez zwężenie ulicy Puławskiej do 2 pasów ruchu w każdą stronę. Zarówno na ulicy Puławskiej oraz Niepodległości należy zwęzić pasy ruchu do szerokości 2,75 - 3,00 metra, a odzyskaną przestrzeń przeznaczyć na pasy rowerowe lub przesunięcie parkowania z chodników na jezdnię.	N	Działanie związane ze względnym zablokowaniem niektórych podstawowych szlaków drogowych musi być skorelowane z odpowiednimi działaniami na innych szlakach drogowych w mieście. Bardzo szybko może się okazać, że ruch zredukowany na w/w ulicach przeniesie się na inne ulice i stanie się przyczyną znacznego pogorszenia warunków środowiskowych w innych rejonach. Na omawianym odcinku ul. Puławskiej nie została w pełni wyregulowana sygnalizacja świetlna tak by samochody jechały z prędkością 50km/h przy zastosowaniu tzw. „zielonej fali”. Specjalnie zaaranżowane doświadczenia, polegające na wielokrotnym szacowaniu średnich prędkości potoków ruchu po-

Kod i nazwa problemu (wg autora – Stowarzyszenia Zielone Mazowsze)	Lokalizacja problemu	Prezentacja problemu	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
				U lub N	Odpowiedzi i komentarze
		wprowadzenie systemu informacji o zielonej fali na tym odcinku czy ograniczenie prędkości nie przyniesie spodziewanych efektów, bo usunie wyimaginowaną, a nie rzeczywistą przyczynę hałasu.			przez dostosowanie prędkości jazdy samochodu testującego do prędkości przemieszczania się grupy pojazdów wskazują, że wszędzie tam, gdzie nie było utrudnień w ruchu (np. tzw. „korków”) a możliwości jazdy były określone jako „swobodne”, najczęściej spotykanymi prędkościami były te, które oscylują w przedziale 75 – 85 km/godz. W szczególności doświadczenia te odnoszą się także do ulicy Puławskiej i Al. Niepodległości. <u>Komentarz:</u> Dobrym komentarzem do niniejszego postulatu jest skarga na hałas przy Al. KEN. Ulica ta jest sztucznie zawężona do dwóch pasów ruchu. Natomiast nie ogranicza się na niej prędkości (a jest to możliwe przez zastosowanie zsynchronizowanej sygnalizacji). W efekcie zgłaszane są skargi na nadmierny hałas powodowany szybkim ruchem samochodowym.

5.4. WNIOSKI DOTYCZĄCE HAŁASU TRAMWAJOWEGO (HT)

Wnioski Stowarzyszenia „Zielone Mazowsze” odnośnie hałasu tramwajowego, wraz z ustosunkowaniem się do nich autorów Programu, zawarto w poniższej tabeli.

Tabela 6. Wnioski dotyczące hałasu tramwajowego (HT)

Kod i nazwa problemu (wg autora – Stowarzyszenia Zielone Mazowsze)	Lokalizacja problemu	Prezentacja problemu	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
				U lub N	Odpowiedzi i komentarze
HT 16 Szkodliwe ograniczenia prędkości tramwajów	Całe miasto – w szczególności ulice: Powstańców Śląskich, Okopowa, Młynarska, Al. Jerozolimskie, Obozowa, Kawęczyńska, Rembieleńska, Popieluszki, Waszyngtona, Grochowska, Grójecka, Wołoska, al. Krakowska, Rakowiecka, Puławska.	W przypadku hałasu tramwajowego z zakresu działań naprawczych należy wykluczyć ograniczanie prędkości. Ograniczanie prędkości tramwajów zmniejszy konkurencyjność transportu szynowego, a w efekcie spowoduje odpływ pasażerów do transportu drogowego. Ponieważ w przeliczeniu na jednego pasażera transport drogowy emituje więcej hałasu niż szynowy, działanie to nie poprawi klimatu akustycznego. Jest przy tym sprzeczne ze Strategią Zrównoważonego Rozwoju Transportu i Programem Ochrony Powietrza, które zakładają zwiększanie roli transportu szynowego.	Wnioskujemy o usunięcie z programu działań polegających na ograniczeniu prędkości tramwajów. Zamienne działania ograniczające hałas tramwajowy proponujemy w oddzielnych wnioskach.	N	Bez ograniczenia prędkości tramwajów w niektórych (wybranych, nielicznych) miejscach nie ma możliwości realnej walki z tego rodzaju hałasem (prawa fizyki). Zastosowanie sprecyzowanego tutaj wniosku bez wyjątków, stawia zagadnienie ochrony przed hałasem na płaszczyźnie życzeniowej, a nie rzeczywistej, ponieważ nie uwzględnia faktów wynikających z obiektywnych praw fizyki.
HT 17 Technologia konstrukcji torowisk tramwajowych	Całe miasto – uwaga ogólna.	Stosowane w Warszawie na szeroką skalę torowiska podsypkowe w momencie oddania do użytku mają wprawdzie atrakcyjne parametry wibroakustyczne, ale ulegają bardzo szybkiej degradacji, stając się na powrót głośne i dodatkowo trudne do utrzymania w czystości.	Wnosimy o wprowadzenie wymogu wymiany podczas modernizacji torowisk podsypkowych na alternatywne technologie konstrukcji torowiska, takie jak np. tor węgierski lub inny w otulinie gumowej na betonie. W przypadku torowisk, na których nie jest przewidywane utworzenie wspólnego pasa autobusowo-tramwajowego, należy rozważyć zastosowanie torowiska trawiastego, pozwalającego ograniczyć hałas od ruchu tramwajów o ok. 6 dB.	U	Wniosek ten będzie uwzględniony w perspektywie długoterminowej. Wybór konkretnego rozwiązania w perspektywie długoterminowej będzie brało pod uwagę ówczesne, najlepsze rozwiązania - tzw. „najlepsze dostępne technologie” (oczywiście, nie musi być to konieczne tzw. tor węgierski, z czego występujący z wnioskiem zdaje sobie doskonale sprawę, podając ten typ toru oraz inne typy jako przykłady rozwiązań). Wystąpienie skierowano do Tramwajów Warszawskich

Kod i nazwa problemu <i>(wg autora – Stowarzyszenia Zielone Mazowsze)</i>	Lokalizacja problemu	Prezentacja problemu	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: <i>U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony</i>	
				<i>U lub N</i>	<i>Odpowiedzi i komentarze</i>
HT 18 Tabor tramwajowy	Całe miasto – uwaga ogólna.	W Programie jako cichy tabor szynowy wymienione zostały wozy typu 116N oraz 120N. Tymczasem w zakresie redukcji hałasu wozy te nie są wyposażone w najlepszą dostępną technologię („best available technology”), np. smarowanie kół na łukach (eliminacja „zgrzytów”) czy układy ABS i ESP – redukcja powstawania płaszczyzn na obręczach kół (eliminacja „stuków”, stanowiących w razie występowania najgłośniejszy składnik hałasu emitowanego przez przejeżdżające tramwaje).	1. Należy wymusić podniesienie wymagań względem nowo kupowanego taboru, gdyż nakłady poniesione na instalację najlepszej technologii „u źródła” są zawsze wielokrotnie mniejsze od kosztów zwalczania skutków ich braku.	N	Wniosek ten wykracza poza ramy Programu. Został on przekazany do wykorzystania przez Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o.
			2. Analogiczny wniosek dotyczy elementów wyposażenia tramwajów, w tym przede wszystkim drzwi. Na przykładzie wymienionych wozów typu 116N oraz 120N wyraźnie widać, że możliwe jest przyjęcie rozwiązań niemal bezgłośnych (pierwszy z nich) i mocno pod kątem redukcji hałasu niekorzystnych (np. seria produkcyjna 3101–3115 modelu 120N). Poziom szczytowy C, towarzyszący zamknięciu drzwi może przekraczać nawet 130 dB, co w porównaniu do innych rozwiązań jest wartością wymagającą wnikliwej uwagi.	N	Wniosek ten wykracza poza ramy Programu. Został on przekazany do wykorzystania przez Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o.
HT 19 Potrzeba ograniczenia ruchu samochodowego na ul. Młynarskiej	ulica Młynarska	Dla poszczególnych obszarów o ponadnormatywnym hałasie przewidziano konkretne działania mające ograniczyć hałas. W większości jest to wymiana nawierzchni lub ograniczenie prędkości pojazdów. Wydaje się jednak, że dla niektórych obszarów źle zidentyfikowano faktyczną przyczynę przekroczeń norm hałasu, a więc także błędnie zaprojektowano działania. I tak w ulicy Młynarskiej celem ograniczenia hałasu tramwajowego przewidziano modernizację torowiska i ograniczenie prędkości tramwajów. Tymczasem	Zamiast proponowanego środka proponujemy ograniczenie ruchu samochodowego (tylko mieszkańcy) lub wydzielenie torowiska tramwajowego z jezdni. Dostępny byłby objazd dla samochodów ulicą Płocką.	U/N	Zagadnienie znajduje swe odzwierciedlenie w Programie (HT4). Zaproponowano rozwiązanie częściowe, wyłączając przerzucenie ruchu na ul. Płocką (na ulicy tej także powinno się zadbać o nie powiększanie hałasu!) <u>Uwaga:</u> Poruszane zagadnienia dotyczą także ulicy Obozowej.

<i>Kod i nazwa problemu</i> <i>(wg autora – Stowarzyszenia Zielone Mazowsze)</i>	<i>Lokalizacja problemu</i>	<i>Prezentacja problemu</i>	<i>Wnioski</i>	<i>Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu:</i> <i>U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony</i>	
				<i>U lub N</i>	<i>Odpowiedzi i komentarze</i>
		obecnie bardzo rzadko dochodzi do przekroczenia przez jadące tamtędy tramwaje prędkości 30 km/h. Przyczyn przekroczeń na tej ulicy nie jest nadmierna prędkość tramwajów, ale ich niedostateczna prędkość powodowana zatłoczeniem drogowym. W efekcie tramwaje, zwłaszcza starsze powodują dużo hałasu związanego z ruszaniem i zatrzymywaniem się. Wobec tego ograniczenie prędkości tramwajów w tym obszarze nie spowoduje spodziewanych efektów.			

5.5. WNIOSKI DOTYCZĄCE HAŁASU KOLEJOWEGO (HK)

Wnioski Stowarzyszenia „Zielone Mazowsze” odnośnie hałasu kolejowego, wraz z ustosunkowaniem się do nich autorów Programu, zawarto w poniższej tabeli.

Tabela 7. Wnioski dotyczące hałasu kolejowego (HK)

Kod i nazwa problemu (wg autora – Stowarzyszenia Zielone Mazowsze)	Lokalizacja problemu	Prezentacja problemu	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
				U lub N	Odpowiedzi i komentarze
HK 20 Potrzeba ograniczenie hałasu mostu kolejowego przy moście Gdańskim	Praga Północ, Śródmieście - most kolejowy przy moście Gdańskim	W projekcie Programu nie uznano za wystarczająco pilne ograniczenie oddziaływania hałasu z mostu kolejowego na linii gdańskiej, co uważamy za niesłuszne. Dla pasażerów tramwajów, rowerzystów i pieszych korzystających z dolnego poziomu mostu Gdańskiego, hałas przejeżdżających nieopodal pociągów jest wyjątkowo dotkliwy. Słychać go także wyraźnie na Starym Mieście, tym bardziej, że kumuluje się z hałasem tramwajowym z mostu Gdańskiego. O ile osłony przy zjeździe z mostu Gdańskiego częściowo chronią także przed hałasem pociągów tereny położone na południe od mostu (ZOO), o tyle w kierunku północnym dźwięki z konstrukcji tego mostu podczas przejazdu pociągów są dobrze słyszalne w dużej odległości. W bliskim sąsiedztwie mostu, na Gołędzinowie, znajduje się osiedle mieszkalne Policji, a wkrótce ma tam powstać kolejnych kilka wielorodzinnych budynków komunalnych, które narażone będą na ponadnormatywny hałas.	Wnosimy o uznanie potrzeby pilnych działań naprawczych w tym miejscu na równi z mostem kolejowym na linii średnicowej.	N	Obecnie rozpoczęto i rozpoczyna się w Warszawie wiele poważnych inwestycji kolejowych, co wyczerpuje możliwości realizacji dalszych zadań. Wniosek ten należy, więc odłożyć do realizacji w późniejszej perspektywie (HK 21 – zadania dodatkowe).

5.6. WNIOSKI DOTYCZĄCE HAŁASU Z INNYCH ŹRÓDEŁ (HIŻ)

Wnioski Stowarzyszenia „Zielone Mazowsze” odnośnie hałasu z tzw. „innych źródeł”, wraz z ustosunkowaniem się do nich autorów Programu, zawarto w poniższej tabeli.

Tabela 8. Wnioski dotyczące hałasu z innych źródeł (HIŻ)

Kod i nazwa problemu (wg autora – Stowarzyszenia Zielone Mazowsze)	Lokalizacja problemu	Prezentacja problemu	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
				U lub N	Odpowiedzi i komentarze
HIŻ 21 Hałaśliwe sygnały i komunikaty akustyczne w pojazdach komunikacji publicznej	Całe miasto – uwaga ogólna. (Problem: hałaśliwe sygnały i komunikaty akustyczne w pojazdach komunikacji publicznej.)	Obserwacje sygnałów i komunikatów akustycznych w pojazdach komunikacji publicznej wskazują znaczny rozrzut ich rodzajów i poziomów głośności. Poważne zastrzeżenia budzi dobór sygnałów poprzedzających zapowiedź, np. w postaci ostrego dzwonka, odbieranego przez wiele osób jako zbyt ostry, natarczywy i przenikliwy (zwłaszcza słuchany kilkadziesiąt razy na długiej trasie). Nie wiadomo, czy ZTM posiada ustalenia i regulacje dotyczące natężenia i rodzaju w/w sygnałów. Można przypuszczać, że takowe nie istnieją, a przewoźnicy postępują w tym zakresie według własnego uznania. Ponieważ problem dotyczy zdrowia i samopoczucia tysięcy użytkowników stołecznego transportu publicznego, zachodzi konieczność potraktowania go z należytą powagą i objęcie pełną fachową kontrolą. Informowanie pasażerów przy pomocy głosu nie może odbywać się kosztem negatywnego wpływu tego przekazu. Zwłaszcza, że komunikat głosowy nie jest jedynym źródłem informacji dla pasażera. Poziom hałas w pojazdach komunikacji publicznej ma też istotne znaczenie dla odbioru jej jakości przez pasażerów.	1. Niezwłoczna kontrola stanu obecnego i wpływu sygnałów i zapowiedzi akustycznych w pojazdach komunikacji publicznej z udziałem ekspertów w dziedzinie akustyki i fizjologii i patologii słuchu.	N	Wnioski wykraczają poza zakres zagadnień rozpatrywanych w Programie. Przekazane one zostały do wykorzystania przez: – Zarząd Transportu Miejskiego, – Metro Warszawskie Sp. z o.o., – Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o..
			2. Zmniejszenie uciążliwości i negatywnego wpływu sygnałów i zapowiedzi akustycznych.	N	
			3. Opracowanie docelowych zaleceń i wzorców sygnałów i zapowiedzi akustycznych z udziałem w/w ekspertów. Przekazanie ich przewoźnikom do realizacji.	N	
			4. Opracowanie procedur nadzoru nad wdrożeniem tych zaleceń oraz ich przestrzeganiem w przyszłości.	N	
HIŻ 22 Hałas uszkodzonych alarmów samochodowych	Całe miasto - hałas uszkodzonych alarmów samochodowych	W dużych miastach wraz ze wzrostem liczby samochodów nasila się też zjawisko hałaśliwych alarmów, dokuczliwe zwłaszcza w nocy, ale też w dzień. Można traktować wyjące alarmy jako incydentalne, tym niemniej w niektórych miejscach, jak np. duże	W celu przeciwdziałania hałasowi z tego źródła należałoby podjąć działania na gruncie prawnym i egzekwowania prawa. Na przykład wprowadzić	N	Wnioski wykraczają poza zakres zagadnień rozpatrywanych w Programie. Przekazane one zostały do wykorzystania przez Straż Miejską.

Kod i nazwa problemu (wg autora – Stowarzyszenia Zielone Mazowsze)	Lokalizacja problemu	Prezentacja problemu	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
				U lub N	Odpowiedzi i komentarze
dowych		parkingi osiedlowe czy ulice gęsto obstawione samochodami lub duże parkingi przy biurowcach - nie jest to rzadkość. Dlatego podnosimy również ten problem.	dotkliwe kary dla winnych powstania takiego hałasu lub regulacje nakazujące ograniczanie czasu emisji sygnału alarmowego powyżej pewnej granicy (np. 5 minut), co wydaje się uzasadnione - później alarm i tak przestaje spełniać swoją rolę.		
HIŻ 23 Hałas motocyklowy	Całe miasto - uwaga ogólna - hałas motocyklowy	Szczególnym zupełnie nieuwzględnionym w planie ochrony przed hałasem jego źródłem są motocykle, zwłaszcza motocykle szybkie, które podczas ruszania i przyspieszania generują ogłuszający huk porównywalny z hukiem samolotów. Jest on szczególnie dokuczliwy wieczorami, a jest to także pora dnia, w której występuje często zwiększony ruch tego typu pojazdów. Jednakże ruch takich motocykli jest dokuczliwy i generuje ponadnormatywny hałas także poza tą porą dnia. W związku z tym postulujemy wprowadzenie w programie ochrony przed hałasem dodatkowego środka ochrony: ograniczenie ruchu motocykli.	W programie powinno się wytypować ulice szczególnie preferowane i używane przez motocyklistów, ulice, przy których jednocześnie występuje znacząca liczba ludności mogącej być narażoną na tego typu hałas. Szczególnie tam powinny być wprowadzone czasowe (pora wieczorna i nocna) lub stałe ograniczenia ruchu motocykli. Władze miasta w związku z ochroną przed hałasem, ale także ze względu na dbałość o bezpieczeństwo ruchu powinny opracować specjalny program kontroli ruchu motocyklowego w mieście, który często odbywa się w sposób rażąco łamiący przepisy prawa.	N	Wniosek wykracza poza zakres zagadnień rozpatrywanych w Programie. Przekazane one zostały do Komendy Stołecznej Policji.

5.7. WNIOSKI DOTYCZĄCE PROGNOZY (PR)

Wnioski Stowarzyszenia „Zielone Mazowsze” odnośnie hałasu Prognozy oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, wraz z ustosunkowaniem się do nich autorów Programu, zawarto w poniższej tabeli.

Tabela 9. Wnioski dotyczące prognozy (PR)

Kod i nazwa problemu (wg autora – Stowarzyszenia Zielone Mazowsze)	Lokalizacja problemu	Prezentacja problemu	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
				U lub N	Odpowiedzi i komentarze
PR 01 Wadliwy dobór działań z punktu widzenia zasady przeczności	Całe miasto - prognoza oddziaływania na środowisko programu - uwaga ogólna.	Działania przeciwhałasowe w programie powinny być sklasyfikowane nie tylko z punktu widzenia rodzaju hałasu, jaki ograniczają (komunikacyjny, instalacyjny czy przemysłowy) czy też sposobu, w jaki to czynią (techniczny, administracyjno-prawny), ale przede wszystkim z punktu widzenia momentu, w którym hałas jest ograniczany – czyli w odniesieniu do zasady przeczności. Tak jak w przypadku gospodarki odpadami powstała na podstawie zasady przeczności hierarchia działań reduce / reuse / recycle, i jak w przypadku obszarów Natura 2000 najważniejsze jest unikanie oddziaływania na teren naturalny, dopiero potem jego ograniczanie lub ewentualna kompensacja, tak i w przypadku działań przeciwhałasowych w warszawskim programie ochrony powietrza powinna powstać podobna hierarchia. W ramach tej hierarchii wydzielić się powinno działania: - zapobiegające powstawaniu nowych źródeł hałasu – najważniejsze i stosowane w pierwszej kolejności; - ograniczające hałas od nowych lub istniejących źródeł hałasu jeśli nie udało się tych źródeł uniknąć – mniej ważne i stosowane w drugiej kolejności; - kompensację utraty jakości klimatu akustycz-	Wnioskujemy o wzbogacenie programu o konkretne działania prewencyjne zapobiegające powstawaniu nowego hałasu w mieście.	N	Prognoza jest ściśle związana i kształtowana przez Program, którego dotyczy. Wnioski dotyczące Prognozy będą wzięte pod uwagę podczas weryfikacji dokumentu, jako skutku weryfikacji Programu.
			Wnioskujemy też o zapisanie w planie zasady, do zastosowania generalnie przy ustalaniu polityki inwestycyjnej, dotyczącej kolejności stosowania różnych środków ograniczających hałas zgodnie z zasadą przeczności.	N	W planie zadań zawartych w Programie zapisano skonkretyzowane zadania do realizacji. Absolutnie niewłaściwe, a nawet błędne, jest „przypisywanie” konkretnych rozwiązań ochrony przed hałasem wybranym przypadkom. Odwrotnie – każdy przypadek musi być rozpatrywany <u>indywidualnie</u> , oczywiście w ramach zasad zrównoważonego rozwoju oraz uwzględniając zasadę przeczności (oraz wiele innych czynników). W myśl powyższej odpowiedzi – należy wiele inicjatyw wspierać, co zostaje skorygowane w Programie, lecz nie nakazywać ich zastosowywania wszędzie jako jedyne skutecznego środka ochrony przed hałasem.

Kod i nazwa problemu (wg autora – Stowarzyszenia Zielone Mazowsze)	Lokalizacja problemu	Prezentacja problemu	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu:	
				U lub N	Odpowiedzi i komentarze
		nego, jeśli nie udało się ograniczyć hałasu – najmniej ważne i do zastosowania w ostatniej kolejności i w razie konieczności. W programie nie przedstawiono takiej hierarchii, a prognoza nie wykonała oceny działań z tego punktu widzenia. To skutkuje m.in. tym, że większość proponowanych do wykonania działań to działania ograniczające hałas, mimo iż z powodzeniem można zastosować działania zapobiegające powstawaniu hałasu. Na przykład na ulicy Puławskiej oraz jej skrzyżowaniu z ulicą Gagarina proponuje się jedynie działania ograniczające hałas, tj. wymianę nawierzchni ulicy i ograniczenie prędkości. Tymczasem powinno się przede wszystkim zastosować ograniczenie ruchu samochodowego. W kontekście prognozy należy zauważyć, że wśród środków ochrony przed hałasem wymieniono kilka środków prewencyjnych – zapobiegających powstawaniu hałasu, ale praktycznie żadnego z nich nie planuje się wprowadzić bezpośrednio w planie ochrony przed hałasem. Bardzo łatwo to ocenić patrząc na działania, które wzięto pod uwagę właśnie w prognozie oddziaływania na środowisko, gdyż według własnej deklaracji jej autorów ocenia ona jedynie te działania, które są przewidziane w proponowanym planie ochrony przed hałasem. Na tej liście nie ma ani jednego z następujących, a wymienionych w planie działań prewencyjnych: - wspieranie przyjaznej środowisku komunikacji miejskiej; - wspieranie „cichego” transportu; - ograniczenie ruchu. Jedynym środkiem prewencyjnym, jaki faktycznie planuje się wprowadzić jest ograniczenie			

Kod i nazwa problemu (wg autora – Stowarzyszenia Zielone Mazowsze)	Lokalizacja problemu	Prezentacja problemu	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
				U lub N	Odpowiedzi i komentarze
		ruchu ciężkiego.			
PR 02 Konieczność działań prewencyjnych w walce z hałasem	Całe miasto - prognoza oddziaływania na środowisko programu - uwaga ogólna.	W kontekście prognozy należy zauważyć, że wśród środków ochrony przed hałasem wymieniono kilka środków prewencyjnych – zapobiegających powstawaniu hałasu, ale praktycznie żadnego z nich nie planuje się wprowadzić bezpośrednio w planie ochrony przed hałasem. Bardzo łatwo to ocenić patrząc na działania, które wzięto pod uwagę właśnie w prognozie oddziaływania na środowisko, gdyż według własnej deklaracji jej autorów ocenia ona jedynie te działania, które są rzeczywiście przewidziane w proponowanym planie ochrony przed hałasem. Na tej liście nie ma ani jednego z następujących, a wymienionych w planie działań prewencyjnych: - wspieranie przyjaznej środowisku komunikacji miejskiej; - wspieranie „cichego” transportu; - ograniczenie ruchu. Jedynym środkiem prewencyjnym, jaki faktycznie planuje się wprowadzić jest ograniczenie ruchu ciężkiego. Konstatacja tego faktu to powinien być główny wynik takiego dokumentu, jakim jest prognoza oddziaływania na środowisko. Wynik ten powinien skutkować wysoce negatywną oceną proponowanego planu ochrony przed hałasem i propozycjami wprowadzenia środków bardziej efektywnych, bo prewencyjnych.	W celu poprawy klimatu akustycznego konieczne jest zawarcie w programie przynajmniej tego typu działań prewencyjnych jak:	N	Zadanie to wykracza poza zakres Programu. W Prognozie zostanie ono zapisane jako zasada ogólna.
			- ograniczenie ruchu motocykli na wybranych ulicach lub w wybranych godzinach;	N	Zadanie do wykracza poza zakres Programu.
			- uprzywilejowanie w ruchu „cichego” transportu takiego jako rower poprzez wydzielanie pasów dla ruchu rowerów w jezdni kosztem pasów ruchu dla samochodów, np. ulicy Puławskiej, Alei Niepodległości, Alei Witosa itp.;	N	Wniosek wykracza poza zakres Programu. Do Programu i Prognozy wprowadzone rozwój ruchu rowerowego jako idee słuszną, która powinna znaleźć należne miejsce w realizacji zadań wynikających z koncepcji zrównoważonego rozwoju transportu. Zamiana ulic w ścisłym Centrum Miasta na szlaki z przewagą ruchu np. rowerowego jest docelowo słuszną. I zostaje ona zapisana w Programie i Prognozie jako cel długofalowy. Konkretnie rozwiązania muszą jednak wynikać ze zharmonizowanego rozwoju transportu w mieście z uwzględnieniem wszystkich potrzeb, a nie tylko przewozu pasażerów (rowerem, czy autobusem). Ten długofalowy cel powinien być w sposób ciągły realizowany w strategii zrównoważonego rozwoju transportu w Warszawie.
			- wydzielanie pasów dla ruchu autobusów, celem jego upłynnienia (mniej zatrzymań pojazdów	N	Wniosek wykracza poza zakres Programu. Ten długofalowy cel powinien być w sposób ciągły

Kod i nazwa problemu (wg autora – Stowarzyszenia Zielone Mazowsze)	Lokalizacja problemu	Prezentacja problemu	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
				U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			ciężkich) oraz ograniczenia ruchu „głośnych” samochodów osobowych;		realizowany w strategii zrównoważonego rozwoju transportu w Warszawie. Należy też dokładnie sprecyzować (liczbowo), co oznacza „głośny samochód”, ponieważ pojęcie to jest niejasne i nie oczywiste. Jeżeli wziąć pod uwagę obecne różnice w emisji hałasu nieuszkodzonego samochodu osobowego, to: – W przypadku autobusu „przeciętnego”, poruszającego się po ulicach Warszawy (różnica poziomów emisji ok. 12 dB), przejazd jednego autobusu jest pod względem emisji hałasu równoznaczny ok. 15 przejazdów samochodów osobowych, – W przypadku autobusów „głośnych” (różnica ok. 14 dB i więcej), przejazd autobusu stanowi ekwiwalent ok. 25 i więcej samochodów osobowych, – Nawet, jeśli będziemy mieć do czynienia z autobusami „cichymi” i „b. cichymi” (różnica w emisji hałasu 5 – 10 dB), to przejazd takiego autobusu stanowi powoduje takie same efekty (pod względem hałasu), jak przejazd 4 - 10 samochodów osobowych. Wniosek dotyczący wspierania komunikacji zbiorowej, np. także poprzez wydzielanie osobnych pasów dla autobusów, jest jak najbardziej zasadny, musi być on jednak formułowany i realizowany z największą ostrożnością z akustycznego punktu widzenia.
			- wprowadzenie opłat za wjazd do centrum miasta samochodów. W szczególności działania określone jako „wspieranie” przyjaznej środowisku komunikacji miejskiej	N	Wniosek wykracza poza zakres Programu.

Kod i nazwa problemu (wg autora – Stowarzyszenia Zielone Mazowsze)	Lokalizacja problemu	Prezentacja problemu	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
				U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			oraz „cichego” transportu powinny być rozpisane w programie na bardziej szczegółowe.		
PR 03 Niespójności prognozy oddziaływania działań	Całe miasto – hałas drogowy.	Prognoza oddziaływania jest niespójna, jeśli chodzi o oddziaływania poszczególnych proponowanych działań na elementy środowiska. Przykłady. 1. Budowa ekranu akustycznego obustronnego uznawana jest za silną i na ogół agresywną dominantę w krajobrazie. Z drugiej strony wał ziemny z ekranem na koronie ma tylko z reguły pozytywny wpływ na krajobraz. 2. Budowa rond i wprowadzenie spowalniaczy (w celu ograniczenia prędkości) według prognozy generuje w trakcie realizacji zadania następujące oddziaływania: emisja hałasu, niezorganizowana emisja zanieczyszczeń powietrza (pylenie, spaliny z obsługującego przedsięwzięcie transportu i maszyn budowlanych); wytwarzanie odpadów budowlanych. Jednocześnie oddziaływania tego typu są całkowicie pomijane w przypadku budowy wałów, które przecież również wymagają prac budowlanych. 3. Ograniczenie prędkości według prognozy skutkuje wzrostem emisji spalin w przypadku pogorszenia płynności ruchu (ws. rzekomego pogorszenia płynności ruchu patrz następna uwaga). Tymczasem system fotoradarów w celu ograniczenia prędkości powoduje jedynie wzrost bezpieczeństwa.	Wnosimy o ujednolicenie zasad oceny poszczególnych działań w obrębie prognozy.	U	Wniosek zostaje wprowadzony do Prognozy, zgodnie z aktualnym poziomem wiedzy.
PR 04 Efekty ograniczenia prędkości	Całe miasto – hałas drogowy.	Prognoza błędnie zakłada, że w wyniku ograniczenia prędkości pogorszona zostanie płynność ruchu, a w efekcie - wzrośnie emisja spalin. Tymczasem w miastach ruch samochodowy najbardziej płynnie odbywa się przy prędkościach rzędu 20-30 km/h. Wynika to	Wnosimy o skorygowanie prognozy w zakresie oddziaływania ograniczenia prędkości i związanych z nim działań.	N	Wniosek zostanie uwzględniony częściowo. Z punktu widzenia zanieczyszczeń powietrza Autorzy mają tutaj niewątpliwie rację. Natomiast przejście w ruchu samochodowym na niższe prędkości nie zawsze jest jednoznaczne

Kod i nazwa problemu (wg autora – Stowarzyszenia Zielone Mazowsze)	Lokalizacja problemu	Prezentacja problemu	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
				U lub N	Odpowiedzi i komentarze
		z faktu, że przy niższych prędkościach odstęp między samochodami są mniejsze i przestrzeń na drodze wykorzystywana jest bardziej efektywnie. Niższe prędkości umożliwiają także płynne włączanie się do ruchu z bocznych ulic czy miejsc parkingowych i ograniczają zaburzenia płynności wynikające z kolizji i wypadków. Jeśli chodzi o emisję spalin, to badania wykazały, że ograniczenie prędkości z 50 do 30 km/h ogranicza emisję o około: - 15% w przypadku dwutlenku węgla; - 40% w przypadku tlenków azotu; - 45% w przypadku tlenku węgla. Jedynym wyjątkiem jest nieznaczny przyrost węglowodorów o około 4% (patrz np. Tadeusz Kopta, „Strefy Tempo 30”, Zielone Światło 4/2005). W przypadku ograniczenia prędkości z faktycznie występujących obecnie w Warszawie, zysk będzie jeszcze większy.			(może pojawić się efekt wzrostu hałasu z uwagi na jazdę z wykorzystaniem niższych biegów).
PR 05 Właściwe stosowanie ekranów dźwiękochłonnych	Całe miasto: hałas drogowy, hałas szynowy tramwajowy, hałas szynowy kolejowy - uwaga ogólna. W szczególności: wiadukty Mostu Poniatowskiego, obszar wewnątrz obwodnicy śródmiejskiej, obszar między obwodnicą miejską a śródmiejską.	Prognoza oddziaływania na środowisko ocenia oddziaływania związane z budową ekranów dźwiękochłonnych w podziale na bardzo szczegółowe kategorie. Nie mniej jednak określone w niej oddziaływania pochodzące od tychże ekranów wymienione są zdawkowo. Dla ekranów obustronnych napisano wyłącznie o negatywnym efekcie estetycznym, ale zupełnie pominięto efekt związany ze środowiskiem życia człowieka, jakim jest potęgowanie efektu bariery ekologicznej (sąsiedzkiej) przez tego typu ekran. Sprzyja to zachowaniom społecznym (graffiti) i wtórnej w stosunku do tych zachowań demoralizacji społeczności miejskiej. Pominięto także całkowicie kwestię braku skuteczności ekranów, a nawet potencjalnego wzmocnienia poziomów hałasu ze względu na ekrany na wysokich piętrach budynków -	Dokładna ocena oddziaływania tego typu przedsięwzięć w prognozie powinna prowadzić do wniosku, że ekrany przeciwhałasowe i związane z nimi wały ziemne nie powinny być stosowane w ogóle w obszarze ograniczonym obwodnicą śródmiejską – czyli np. na wiaduktach mostu Poniatowskiego, a w obszarze między obwodnicą miejską i śródmiejską tylko przy ulicach klasy GP, a przy ulicach klasy G pod warunkiem, iż w pierwszej kolejności zostały wykonane inne niż ekrany warianty ograniczenia hałasu drogowego, a ich zastosowanie nie przyniosło oczekiwanych	N	Autorzy Programu i Prognozy nie zgadzają się z takim arbitralnym podejściem do ekranów akustycznych. Zgadzając się z wieloma negatywnymi aspektami stosowania ekranów akustycznych, będą one nadal proponowane tam, gdzie zostanie zidentyfikowana ich konieczność instalacji (przeglądając dalsze uwagi dotyczące konkretnych rejonów i miejsc, a nie miasta jako całości spotkać się można z prośbami i żądaniem instalacji ekranów akustycznych). Należy natomiast zgodzić się, że wszędzie gdzie można zastosować ekrany naturalne (wały ziemne z zielenią itp.) rozwiązania takie powinny zostać zaproponowane.

Kod i nazwa problemu (wg autora – Stowarzyszenia Zielone Mazowsze)	Lokalizacja problemu	Prezentacja problemu	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
				U lub N	Odpowiedzi i komentarze
		a takich budynków w Warszawie nie brakuje. Wreszcie należy wspomnieć, że w większości miejsc w gęstej zabudowie miejskiej ekrany po prostu nie mogą być ustawione ze względu na brak miejsca - dodatkowe zajęcie terenu w stosunku do szerokości drogi bez elementów przeciwhałasowych przez ekrany czy też wały ziemne chroniące przed hałasem to także oddziaływanie na środowisko.	skutków.		
PR 06 Błędne założenia w prognozie oddziaływania na środowisko	Wiadukty Mostu Poniatowskiego, obszar wewnątrz obwodnicy śródmiejskiej, obszar między obwodnicą miejską a śródmiejską – uwaga ogólna.	Prognoza oddziaływania na środowisko proponowanego programu ochrony przed hałasem jest dokumentem spójnym, sprawiającym dobre wrażenie na odbiorcy. Opracowano ją w sposób metodyczny dokładnie objaśniając każdy krok prowadzonej oceny i stojące za nią racje. Z punktu widzenia formalnego i metodologicznego należy jednak stwierdzić, że w założeniach oraz w toku postępowania oceniającego popełniono kilka rażących błędów, które skutkują niską jakością przedstawionego dokumentu. 1. Po pierwsze autorzy prognozy wyszli z błędnego założenia – wspomnianego jedynie mimochodem (w nawiasie) – iż prognoza nie jest recenzją projektu dokumentu. Nie wchodząc w dłuższe dywagacje semantyczne należy choćby stwierdzić, że recenzja jest formą literacką zawierającą duży ładunek oceniający, a prognoza oddziaływania na środowisko formalnie jest Strategiczną OCENĄ Oddziaływania na Środowisko. Prognoza jest to, zatem recenzja, która ocenia projekt dokumentu ze specyficznego punktu widzenia – ocenia czy proponowany dokument spełnia przyjęte na forum międzynarodowym (m.in. na konferencji w Rio de Janeiro w 1992 roku) zasady zrównoważonego rozwoju. Z tego punktu widzenia nie można uciec w prognozie od oceny efektywności ograniczania hałasu przez propono-	Dokument ten powinien być opracowany jeszcze raz i jeszcze raz poddany konsultacjom społecznym.	N	Prognoza jest pochodną Programu i powinna ulec weryfikacji w zależności od weryfikacji samego Programu.

Kod i nazwa problemu (wg autora – Stowarzyszenia Zielone Mazowsze)	Lokalizacja problemu	Prezentacja problemu	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
				U lub N	Odpowiedzi i komentarze
		wane w projekcie działania przeciwhałasowe. Efektywność tę należy traktować jako składową efektywności ekologicznej podejmowanych działań – zresztą tak też i czyni w sposób wybiórczy prognoza w przypadku oceny niektórych działań, np. dla ekranów jednostronnych wymienia się możliwość zwiększenia hałasu po drugiej stronie drogi! Podejmowane działania powinny zostać ocenione w sposób szczególny pod względem spełniania przez nie zasady przezorności. Głównym efektem błędnie przyjętego założenia, o którym mowa powyżej, jest nie spełnienie przez przedstawiony dokument wymagań formalnych dotyczących SOOŚ, o których mowa w art. 51 i 52 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 (Dz. U. 2008 nr 199 poz. 1227). Podstawowym zarzutem z naszej strony w tym zakresie jest brak określenia w prognozie alternatywnych rozwiązań w stosunku do projektowanego dokumentu. Wymaganie dotyczące propozycji i oceny względem siebie takich rozwiązań jest niezależne od faktu, czy proponowany plan wpływa na obszary Natura 2000 czy też nie. 2. Drugim zarzutem jest niedostateczne przeanalizowanie w prognozie oddziaływań pośrednich, wtórnych, skumulowanych, średnioterminowych i długoterminowych, stałych i chwilowych. Przede wszystkim nie wprowadzono w prognozie w żadnego podziału oddziaływań na takie kategorie i w żadnym wypadku nie podano, jaki charakter mają podane oddziaływania. W innych formularzach wskazano przykłady, że w ogóle nie uwzględniono wielu			

Kod i nazwa problemu (wg autora – Stowarzyszenia Zielone Mazowsze)	Lokalizacja problemu	Prezentacja problemu	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
				U lub N	Odpowiedzi i komentarze
		tego typu oddziaływań.			
PR 07 Potrzeba wspierania przyjaznej środowisku komunikacji miejskiej	Całe miasto - prognoza oddziaływania na środowisko programu – hałas drogowy – uwaga ogólna	Przykładem braku oceny wpływu oddziaływań pośrednich w prognozie oceny oddziaływania na środowisko jest w przypadku ograniczania hałasu komunikacyjnego nie wzięcie pod uwagę wpływu podejmowanych działań na możliwe zmiany natężenia rodzajów tego hałasu w mieście. Chodzi tu o efekt związany z możliwością wygenerowania dodatkowej ilości hałasu komunikacyjnego jednego rodzaju w wyniku ograniczenia hałasu komunikacyjnego drugiego rodzaju. Na przykład powinno to być wzięte pod uwagę w przypadku ograniczenia prędkości tramwajów. Takie ograniczenie może wpłynąć na fakt, iż pasażerowie tramwajów zmieniają środek transportu na samochód i będą podróżowali tą samą trasą samochodem nie zmniejszając hałasu tramwajowego (tramwaj nadal pojedzie, ale bez nich), ale zwiększając hałas drogowy (będzie jechał po ulicy dodatkowy samochód).	Ze względu na możliwość występowania tego typu negatywnej synergii dla środków transportu publicznego generujących hałas powinny być przewidziane w pierwszej kolejności działania nieograniczające ich konkurencyjności wobec transportu samochodowego lub alternatywnie na tych samych ciągach gdzie pogarsza się jakość transportu publicznego w celu ochrony przed hałasem powinno się wprowadzić środki utrudniające podróżowanie samochodem zamiast transportem publicznym. Wprowadzenie takiej zasady powinno wynikać z prognozy oddziaływania. Obecnie program nie wprowadza tego typu rozwiązań i prognoza powinna je postulować. Podobne oddziaływania pośrednie powinny być one przeanalizowane szczególnie w następujących relacjach: - budowa obwodnic a wspieranie przyjaznej środowisku komunikacji miejskiej, a wspieranie „cichego” transportu oraz a ograniczenie ruchu pojazdów ciężkich;	N	Budowa obwodnic nie wchodzi zakres Programu, a powinna zostać zasygnalizowana jako działanie, które może wpłynąć pozytywnie na ograniczenie hałasu w mieście, (co zresztą zostało opisane w Programie i Prognozie).
			- ograniczenie ruchu a poprawa płynności ruchu poprzez zastosowanie inteligentnej sygnalizacji świetlnej.	U	W odniesieniu do całości sieci transportowej miast – problematyka wykracza poza zakres Programu. Natomiast szczegółowe propozycje zastosowania sygnalizacji „inteligentnej” wprowadzono do Programu.
PR 08 Potrzeba nakie-	Całe miasto - prognoza oddziaływa-	Odnośnie skuteczności podejmowanych działań w średnim i długim okresie należy zwrócić	W programie powinno się przewidzieć działania ograniczające	U	Działania związane z zabezpieczeniem właściwej eksploatacji (z akustycznego punktu widzenia)

Kod i nazwa problemu (wg autora – Stowarzyszenia Zielone Mazowsze)	Lokalizacja problemu	Prezentacja problemu	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
				U lub N	Odpowiedzi i komentarze
rowania działań na efekt długofalowy	nia na środowisko programu – hałas drogowy – uwaga ogólna.	uwagę, że – czego nie ocenia prognoza – wiele proponowanych w programie działań nakierowanych jest na efekt natychmiastowy (np. wymiana nawierzchni, modernizacja), ale potencjalnie krótkotrwały. Jest wiele powodów, aby przypuszczać, że modernizacja linii kolejowej w średnim i długim okresie może doprowadzić do powrotu dotychczasowych poziomów hałasu, jeśli po modernizacji nie będą prowadzone właściwie prace naprawcze. Jeszcze więcej jest powodów, aby stwierdzić, że po wymianie nawierzchni drogi lub ograniczeniu ruchu ciężkiego hałas obniży się jedynie chwilowo, by po kilku latach (po realizacji programu) powrócić do obecnie notowanych poziomów ze względu na ogólny wzrost ruchu samochodowego w mieście rzędu ok. 2% rocznie. Takie są efekty błędnie przyjętego pierwotne założenia o nieocenianym efektów w zakresie hałasu charakterze prognozy – dlatego należy ją wykonać jeszcze raz.	hałas trwale, a nie tylko w okresie działania programu. Szczególnie w przypadku podanych przykładów powinno się zobowiązać zarządcę infrastruktury kolejowej do stałego utrzymywania zmodernizowanej linii kolejowej w stanie wysokiej jakości oraz dążyć do ograniczenia wzrostu ruchu drogowego oraz bezwzględnego ograniczenia ruchu samochodowego w mieście.		źródeł hałasu transportowego wprowadzono do Programu.
PR 09 Potrzeba rewizji obecnej polityki inwestycyjnej	Całe miasto - prognoza oddziaływania na środowisko programu – hałas drogowy – uwaga ogólna	Odnośnie oddziaływań wtórnych należy też zwrócić uwagę, że w prognozie ocenia się proponowane w programie działania jedynie z punktu widzenia miejsca, w którym mają być one realizowane. Na przykład dla ograniczenia lub eliminacji liczby pojazdów ciężarowych wymienia się jedynie efekt miejscowy, tj.: korzystne synergiczne oddziaływanie (zmniejszenie emisji spalin oraz wzrost bezpieczeństwa). Tymczasem należy oczekiwać, że wtórnie odtworzy się ograniczane w tym miejscu oddziaływanie w innym miejscu sieci drogowej, np. na obwodnicy miasta – tego prognoza nie bierze pod uwagę, co dyskwalifikuje jej wartość merytoryczną.	W zakresie wymienionego przykładu oddziaływania wtórnego zwracamy uwagę, że w związku z planem ochrony przed hałasem władze miasta powinny dokonać rewizji obecnej polityki inwestycyjnej, a celu wyeliminowania inwestycji, które przyczyniają się do wzrostu hałasu, szczególnie poprzez wzrost ruchu drogowego.	N	Wniosek wykraczający poza zakres Programu. Jednakże Miasto powinno monitorować procesy inwestycyjne, np. w ramach postępowania administracyjnego (oos i inne dokumenty), a następnie – w ramach analiz porealizacyjnych.
PR 10 Błędy w założeniach wstępnych	Całe miasto - prognoza oddziaływania na środowisko	Nierównomierna ocena planowanych typów przedsięwzięć mających na celu ograniczenie różnego rodzaju hałasu: poza błędami wynika-	W taki niepełny sposób przedstawiono oddziaływania właściwie dla wszystkich wymienionych przed-	N	Prognoza jest pochodną Programu i w tym sensie została zmodyfikowana.

Kod i nazwa problemu (wg autora – Stowarzyszenia Zielone Mazowsze)	Lokalizacja problemu	Prezentacja problemu	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
				U lub N	Odpowiedzi i komentarze
prognozy w zakresie oceny planowanych przedsięwzięć	programu – hałas drogowy – uwaga ogólna.	jącymi z fałszywego założenia wstępnego w prognozie występuje poważny błąd merytoryczny związany z niską dokładnością i w efekcie brakiem obiektywności oceny planowanych typów przedsięwzięć mających na celu ograniczenie różnego rodzaju hałasu. Ocenę tę zawarto w tabeli od strony 15 do 18. Przykładem takiej rażąco nieobiektywnej oceny są dwa przedsięwzięcia oceniane dla ograniczania hałasu drogowego: 1. Wprowadzenie sygnalizacji (w celu ograniczenia prędkości) oraz; 2. Budowa rond i wprowadzenie spowalniaczy (w celu ograniczenia prędkości). Dla pierwszego przedsięwzięcia wymienia się jeden efekt negatywny (wzrost emisji spalin w przypadku pogorszenia płynności ruchu) i jeden pozytywny (wzrost bezpieczeństwa), dla drugiego przedsięwzięcia jedynie dwa skutki negatywne (jeden związany z budową elementów drogi, drugi z możliwością zwiększenia się emisji spalin w przypadku pogorszenia płynności ruchu). Zatem wynikałoby z prognozy, że z tych dwóch środków ograniczających prędkość bardziej korzystne dla środowiska jest wprowadzenie sygnalizacji świetlnej. Ale wynik ten jest fałszywy, dlatego, że w tabeli nie uwzględniono należycie wszystkich istotnych oddziaływań dla obydwu przedsięwzięć. Przecież budowa rond oraz wprowadzanie spowalniaczy to także wzrost bezpieczeństwa ruchu. Pod względem ochrony środowiska ważne jest także to, że sygnalizacja świetlna potrzebuje stale dla swojego funkcjonowania energii elektrycznej – potencjalnie przyczynia się do wzrostu efektu cieplarnianego, a nadto obciąża budżet miasta rachunkiem za prąd. Ronda i spowalniacze zużywają prąd tylko podczas ich budowy i ewentualnej naprawy.	siewzięć. Zatem prognoza kwalifikuje się w całości do napisania na nowo.		

6. ZESTAWIENIE WNIOSKÓW STOWARZYSZENIA SISKOM WRAZ Z OGÓLNYM USTOSUNKOWANIEM SIĘ DO PROBLEMÓW

Uwagi do „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla m.st. Warszawy” Etap I oraz Etap II, sformułowane przez Stowarzyszenie Integracji Społecznej Komunikacji (SISKOM) przekazano do Biura Ochrony Środowiska m.st. Warszawy pismem z dnia 29 kwietnia 2004 roku (SIS/III/1/39/09/RC). Zostały one w niniejszym raporcie z konsultacji społecznych omówione osobno z uwagi na formę wystąpienia przesłanego przez Stowarzyszenie, zasadniczo różną od formy przekazania pozostałych uwag i postulatów. Do Biura Ochrony Środowiska wpłynął zwarty, spójny materiał, mający we fragmentach charakter integralnego opracowania, a w zasadzie - recenzji. Tematyka wystąpienia dotyczyła wyłącznie ulicznego hałasu komunikacyjnego – samochodowego i tramwajowego. Nie sformułowano natomiast skonkretyzowanych wniosków w odniesieniu do konsultowanego materiału.

Z drugiej strony dyskusja z uwagami SISKOM wymaga znacznie więcej czasu, niż można było poświęcić na opracowanie niniejszego, podsumowującego raportu. Tematyka dyskusji z uwagami musi dotyczyć zagadnień technicznych z znacznie głębszym zakresem w szczególności od strony metodycznej, a nie tylko utylitarnej.

Z powyższych powodów opracowano osobne, tabelaryczne zestawienie najbardziej generalnych uwag zgłoszonych przez SISKOM. Przewiduje się także konieczność powrotu do uwag SISKOM w innym charakterze, niż konsultacje społeczne. Nie wyklucza się nawiązania roboczych kontaktów z niektórymi specjalistami.

Tabela 10. Wnioski ogólne przekazane przez SISKOM

lp.	Odniesienie do punktu w wystąpieniu SISKOM	Uwagi i postulaty SISKOM w formie syntetycznej	Odpowiedź zespołu autorskiego
1	1) a) i)	Program walki z hałasem w Warszawie jest zbyt poważnym zagadnieniem, by był sporządzany przez Instytut Ochrony Środowiska i firmę BMT Cordah.	Obie firmy zostały wybrane bez zastrzeżeń w przetargu przeprowadzonym zgodnie z przepisami prawa.
2	1) a) ii)	Z niezrozumiałych względów w dokumencie nie dostrzegamy śladów współpracy z szeregiem urzędów, przedsiębiorstw oraz jednostek różnych szczebli, których udział przy tworzeniu programu wydaje się oczywisty. Należy tutaj wymienić: Biuro Drogownictwa i Komunikacji m.st. Warszawy, Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych, Zarząd Dróg Miejskich, Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o., Zarząd Transportu Miejskiego, Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska, GDDKiA oddział Warszawa, PKP PLK, PP Porty Lotnicze oraz ekspertami z dziedziny hałasu i komunikacji Przed publikacją lub konsultacjami społecznymi dokument tej wagi	Jest to nieporozumienie. W wielu miejscach programu cytuje się dokumenty i informacje, na których oparto się w poszczególnych rozdziałach. W skład tych dokumentów i materiałów wchodzić informacje uzyskane m.in. z Biura Drogownictwa, GDDKiA, ZDM, Tramwaje Warszawskie, PP Porty Lotnicze, PKP itp. Przewiduje się w najbliższym czasie przekazanie następnej wersji Programu do konsultacji technicznych z wymienionymi w wystąpieniu jednostkami, po uwzględnieniu uwag wynikających z konsultacji społecznych. Konsultacje społeczne pozwalają

Ip.	Odniesienie do punktu w wystąpieniu SISKOM	Uwagi i postulaty SISKOM w formie syntetycznej	Odpowiedź zespołu autorskiego
		powinien zostać poddany konsultacjom z większością tych jednostek. Zawartość programu daje podstawy do przypuszczenia, że takowe się nie odbyły. Jesteśmy przekonani, że gdyby tak postąpiono, autorzy ustrzegliby się szeregu błędów, które zmuszają Stowarzyszenie do kwestionowania fachowości zespołu sporządzającego Program.	na IDENTYFIKACJĘ problemów. Na ich podstawie określa się techniczne możliwości i zagadnienia, przechodząc na poziom opracowania rozwiązań inżynierskich, które następnie są konsultowane z fachowcami w danej dziedzinie. Tak więc zaproponowana kolejność jest logiczna: przejście o ogólnej identyfikacji potrzeb (konsultacje społeczne) do stwierdzenia możliwości i optymalizacji proponowanych rozwiązań (w czym konsultacje już na ogół nie pomagają).
3	1) a) iii)	Program ochrony środowiska przed hałasem dla m.st. Warszawy jest tylko wstępnym projektem, to jednak powstanie jego powinno czemuś służyć. Tymczasem trudno znaleźć w nim jakieś głębsze konkluzje i wytyczne dla kolejnego etapu. Problematyka ochrony przed hałasem komunikacyjnym została potraktowana pobieżnie, a nieliczne zalecenia są niezgodne z wcześniejszymi obowiązującymi opracowaniami dotyczącymi rozwoju Komunikacji w Warszawie.	Z formalnego punktu widzenia problematyka ochrony przed hałasem została potraktowana szerzej niż wynika to z obowiązujących przepisów prawnych, zarówno krajowych, jak i unijnych (opartych o Dyrektywę 2002/49/WE i innych). Spełnia ona także warunki zapisane w istotnych warunkach Zamówienia. Merytorycznie - starano się wykazać maksymalną elastyczność, aby nasze opracowanie nie kolidowało z wcześniejszymi. Należy zwrócić uwagę na fakt, że nie do uniknięcia są jednak kolizje celów transportowych z celami ochrony środowiska. Kolizje te należy minimalizować na gruncie zasad zrównoważonego rozwoju. Taką strategię przyjęto w szczególności w odniesieniu do dalszych prac. Uwzględnienie wszystkich uzyskanych dokumentów dotyczących transportu, bez próby dojścia do kompromisu, oznaczałoby zakonserwowanie w wielu przypadkach aktualnego, niekorzystnego stanu w odniesieniu do

Ip.	Odniesienie do punktu w wystąpieniu SISKOM	Uwagi i postulaty SISKOM w formie syntetycznej	Odpowiedź zespołu autorskiego
			stanu akustycznego środowiska.
	b)	Uwagi szczegółowe Nadmienić należy, iż poniżej wylistowane uwagi nie stanowią pełnego odniesienia się do zaprezentowanej dokumentacji, a są jedynie wskazaniem kluczowych nieścisłości i niedociągnięć. Celem pełnego odniesienia się do opracowania trzeba praktycznie stworzyć dokument porównywalny objętościowo do ocenianego. Nie jest rolą organizacji pozarządowych tworzenie dokumentacji zamiast instytucji odpowiedzialnych.	
4	1) b) i) (1)	Podstawy opracowania Jako podstawę opracowania przyjęto (wg punktu 2.1 Programu) mapę akustyczną Warszawy oraz kilka opracowań materiałów programowych, opracowanych uprzednio na potrzeby miasta stołecznego Warszawy. W podstawach opracowania brakuje natomiast jakichkolwiek dokumentów sporządzanych przez GDDKiA, Ministerstwo Infrastruktury, PKP PLK, Porty Lotnicze oraz innych instytucji i podmiotów, jak np. Tramwaje Warszawskie. Brak w dokumentach źródłowych opracowań innych, niż wykonywane przez miasto stołeczne skutkuje tym, iż w wielu elementach wnioski i zalecenia wyrażane przez autorów Programu mogą stać w sprzeczności z planami innych podmiotów. Szczególnie rażący jest brak odniesienia się do obowiązującego już Programu Ochrony powietrza.	Program ochrony środowiska przed hałasem, jego geneza, forma itp. wynika z aktualnych przepisów prawnych, zarówno europejskich, jak i wdrożonych na ich podstawie – przepisów krajowych. Podstawą opracowania Programu jest strategiczna mapa akustyczna, sporządzona w roku 2007. Znalazło to swe odbicie w SIWZ odnośnie realizowanego zadania. SIWZ zobowiązał także wykonawcę do oparcia się na dokumentach programowych i koncepcjach przekazanych przez Miasto. Nie oznacza to zakazu pominięcia materiałów opracowywanych przez inne podmioty. Materiały takie zebrano i uwzględniono (patrz także lp.1)
5	1) b) ii)	Struktura dokumentu i zakres opracowania. (I) Struktura dokumentu jest mało przejrzysta, a w znacznej części zawiera informacje podręcznikowe, lub przepisywane są obszerne	Sformułowanie, iż „<i>struktura dokumentu jest zbyt ogólna</i>” ma charakter subiektywny, stąd też trudno odpowiedzieć na ten punkt precyzyjnie. Podział dokumentu jest wyraźnie

Ip.	Odniesienie do punktu w wystąpieniu SISKOM	Uwagi i postulaty SISKOM w formie syntetycznej	Odpowiedź zespołu autorskiego
		fragmenty z innych dokumentów (na przykład z Projektu Strategii Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy do roku 2015). Proponujemy wprowadzić jasny podział dokumentu na: (a) analizę stanu aktualnego (b) działania krótkoterminowe i doraźne możliwe do zastosowania do 2012 roku; (c) działania średnioterminowe zalecane do zastosowania do 2017 (2020) roku (d) działania długoterminowe (docelowe),	zapisany w spisie treści i jest ona jasny, wyczerpując wszystkie niezbędne informacje, które powinny znaleźć się w programie (tak, jak to zapisano w Dyrektywie 2002/49/WE oraz w przepisach krajowych charakteryzowanych w tekście). Nie można było niestety oprzeć się na wiedzy „podręcznikowej” (co znacznie ułatwiłoby zadanie), ponieważ takiej brak. Nie ma podręczników realizacji Programów ochrony środowiska przed hałasem; w tym zakresie wszystkie kraje UE rozpoczynają działania. Jest natomiast dostępna, choć rozproszona wiedza w postaci artykułów i prezentacji na ten temat, których bardzo znacząca część była opracowana w Instytucie ochrony Środowiska, z wykorzystaniem wiedzy gromadzonej w stosownych „position papers” europejskich Grup Roboczych, z którymi eksperci Instytutu współpracuje, jako przedstawiciel kraju (NRC – National Reference Centre etc.) A następnie, jakie w programie przyjęto działania, jeśli nie oparte na aktualnym stanie wiedzy o klimacie akustycznym miasta, działania krótkookresowe, średniookresowe oraz długookresowe? Tak, jak zresztą jest wyraźnie zapisane w wielu artykułach i prezentacjach autorów niniejszego programu, w ramach seminariów, konferencji i szkoleń.
6	1) b) iii)	Wyznaczenie obszarów cichych. (1) Wyznaczenie obszarów cichych jest wiążące dla instrumentów planowania przestrzennego	W innych miejscach w Warszawie nie ma możliwości usytuowania tzw. obszarów cichych, zgodnie z prawną definicją (za-

Ip.	Odniesienie do punktu w wystąpieniu SISKOM	Uwagi i postulaty SISKOM w formie syntetycznej	Odpowiedź zespołu autorskiego
		oraz organów wydających decyzje o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu. Jeśli w drodze uchwały wyznaczone obszary ciche, to w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, a w przypadkach, gdy jego brak, w cytowanych wyżej decyzjach, nie można przeznaczyć tego terenu ani wyrażać zgody na jego przeznaczenie pod działalność, która może skutkować zwiększeniem poziomu hałasu. (2) Autorzy starają się wyznaczyć obszary ciche w granicach miasta stołecznego i piszą, iż „jednym z istotnych kryteriów wyznaczenia lokalizacji obszarów cichych jest, oprócz stanu klimatu akustycznego, takie możliwości uniknięcia konfliktu z planem zagospodarowania przestrzennego, lub kierunkami zagospodarowania plan ten w przyszłości warunkującym” (str. 143 Programu). (3) Tymczasem Proponowane przez Autorów obszary ciche (str. 146 Programu) są wyznaczone w miejscach, gdzie planowane są trasy szybkiego ruchu — Południowa Obwodnica Warszawy, ulica Czerniakowska-bis oraz trasa mostu na Zaporze w Wilanowie, Trasa Olszynki Grochowskiej w Wawrze oraz Białolece oraz Trasa Mostu Północnego w Białolece. Autorzy zresztą zauważają owe konflikty (aczkolwiek nie wszystkie) wytypowanych obszarów cichych z planowanymi trasami szybkiego ruchu, jednak brak jakiegokolwiek konkluzji - czy w takim razie wytypowany obszar jako cichy nie nadaje się do ustanowienia, czy ustanowić taki obszar, ale zmienić przebieg wszystkich dróg przecinających dany obszar.	wartą w ustawie Prawo ochrony środowiska), ponieważ wartości poziomów dźwięku są tam już zbyt wysokie. Jednym słowem, potencjalne obszary ciche stanowią rezerwę terenową pod obszary ekspozowane w przyszłości na hałas. Z drugiej strony, po dyskusji kolejnych trzech opracowań dotyczących obszarów cichych autorzy opracowania zaakceptowali stanowisko Zleceniodawcy, iż stan wiedzy w kraju (za granicą także) jest jeszcze zbyt mały, aby można w sposób przekonywujący takie obszary stanowić w warunkach polskich. Z konieczności, choć bez satysfakcji, przyjęto wspólne stanowisko, iż na obecnym etapie rezygnuje się z wyznaczania obszarów cichych w Warszawie
	1) b) iv)(1),(2)	Sieć drogowa w Warszawie i okolicach	Należy się zgodzić z faktem, iż faktycznie nie podano w sposób

Ip.	Odniesienie do punktu w wystąpieniu SISKOM	Uwagi i postulaty SISKOM w formie syntetycznej	Odpowiedź zespołu autorskiego
		(1) Cieszy nas niezmiernie, że wykorzystano w dokumentacji mapę autorstwa SISKOM (str. 68 Programu). Żałujemy jednak, że nikt z autorów opracowania nie skontaktował się z nami, a wtedy uzyskaliby następujące informacje: (a) mapa tworzona jest na podstawie informacji prasowych i internetowych zawartych na stronach GDDKiA, ZMID i MZDW; (b) na mapie mogą znajdować się nieścisłości, gdyż w wielu przypadkach nie jest nam do końca znany ani przebieg inwestycji, ani termin ich realizacji, (co jest z resztą wyraźnie zaznaczone na stronie SISKOM); (c) cel stworzenia tej mapy jest informacyjno-poglądowy i nie powinna ona stanowić podstaw do wyciągania zbyt daleko idących wniosków, a tym bardziej wykorzystywana w tak poważnym opracowaniu. Ponadto pragniemy zauważyć, że zamieszczona w Programie mapa jest już nieaktualna. (2) Autorzy w dziale o planach inwestycji drogowych w Warszawie i okolicach odwołują się jedynie do stron internetowych (w takiej kolejności) SISKOM, GDDKiA oraz ZMID. W sposób błędny podany jest adres strony SISKOM. (a) Jako Stowarzyszenie doświadczone w zbieraniu informacji z różnych instytucji rządowych, wojewódzkich i miejskich czujemy się w obowiązku poinformować, że żadna ze stron internetowych instytucji publicznych nie może być podstawą do wykonywania Programu. Strony te są zwykle nieaktualne. Zdecydowanie zalecamy opieranie się na informacjach lub oficjalnych dokumentach	jasny źródła pochodzenia informacji na mapie, poza SISKOM. Dziękujemy za ostrzeżenie nas, iż mapa ta może być błędna. W końcowej wersji Programu rezygnujemy z prezentacji omawianej mapy. Uwaga dotycząca błędów w adresie internetowym Stowarzyszenia jest oczywiście słuszna, przepraszamy za zaistniały fakt.

lp.	Odniesienie do punktu w wystąpieniu SISKOM	Uwagi i postulaty SISKOM w formie syntetycznej	Odpowiedź zespołu autorskiego
		otrzymanych bezpośrednio od GDDKiA, ZMID czy też MZDW. (b) Jeżeli chodzi o aktualność strony internetowej SISKOM, to mamy przeświadczenie, że na naszym portalu użytkownik znajdzie informację najszerzej traktującą problemy komunikacyjne Warszawy i okolic. Jednakże SISKOM nie jest inwestorem drogowym, a ciągłe trudności w dostępie do informacji publicznej powodują, że informacja zawarta na naszej stronie nie jest pełna i może być nieaktualna.	
8	1) b) iv) (3), (4)	(3) W tabeli nr 20 w sposób błędny podano Trasę Mostu Północnego jako inwestycję realizowaną przez GDDKiA. W niczym nie zmieni tego fakt, że w uwagach napisano uzasadnienie takiego zaszeregowania tej inwestycji. Wiele inwestycji drogowych jest zależnych od siebie, a podanie TMP jako inwestycji GDDKiA wprowadza w błąd mniej zorientowanych czytelników. (4) Niezbyt jasno opisano podział etapów modernizacji Trasy AK i Toruńskiej do parametrów ekspresowych. Z tabeli nr 20 wynika, iż nie będzie modernizowany odcinek od Wisłostrady do Modlińskiej, czyli Most Grota-Roweckiego, co nie jest prawdą, co więcej, powiększy się przekrój mostu, co ma oczywisty wpływ na emisję hałasu.	Opiniujący chyba zbyt pobieżnie przeczytał tabelę nr 20. zapisano tam, że inwestycja TMP jest inwestycja miejską. Zapisano także, z jakich powodów inwestycja ta się tam znalazła. W tekście zapisano wyraźnie, iż modernizacja Trasy AK w części Warszawy lewobrzeżnej będzie realizowana po uruchomieniu przeprawy mostowej w ciągu Mostu Północnego.
9	1) b) iv) (5)	Tabelę nr 20 należy uzupełnić w dziedzinie ochrony przeciwhałasowej, gdyż wiele z planowanych zabezpieczeń jest już znanych. Informacje na ten temat autorzy powinni uzyskać bezpośrednio od inwestora.	Informacje o przewidywanych środkach ochrony uzyskać można wtedy, gdy jest zakończony i uzgodniony raport oddziaływania na środowisko (czasem nawet i to jest trudne). W przeciwnym przypadku informacja taka pozostaje koncepcja autora, który zawczasu nie działał się z nikim szczegółami na ten

Ip.	Odniesienie do punktu w wystąpieniu SISKOM	Uwagi i postulaty SISKOM w formie syntetycznej	Odpowiedź zespołu autorskiego
			temat (co powinno oczywiście być zrozumiałe).
	1) b) iv) (6)	Tabela nr 21 przedstawiająca WPI dla m.st. Warszawy jest już nieaktualna. Nie widzimy jednak zasadności, by w dokumencie przepisywać Wieloletni Plan Inwestycyjny dla miasta stołecznego. Wystarczy by był on jedynie załącznikiem jako materiał stanowiący załącznik do uchwały budżetowej Rady Warszawy.	Nie wątpliwie. W ramach programu aktualizowano kilkakrotnie WPI, które jeszcze ponownie, a być może wielokrotnie ulegnie zmianie.
	1) c) i)	Działania w zakresie ochrony środowiska przed hałasem drogowym i) W opinii Stowarzyszenia problematyka ochrony przed hałasem drogowym została potraktowana w dokumencie zbyt pobieżnie.	Uwaga powtórzona (patrz uwagi ogólne powyżej).
10	1) c) ii)	W szczegółowych zadaniach programowych w zakresie ochrony przed hałasem drogowym autorzy wymienili ograniczenia prędkości, ciche nawierzchnie, ograniczenie liczby pojazdów ciężkich oraz ekranowanie. Brak innych metod eliminacji hałasu drogowego, jak:	
		Wały ziemne	Stwierdzenie to nie jest w pełni prawdziwe. Przecież wały ziemne to też ekrany akustyczne, lecz w innej formie. Dokładniejsze zapoznanie się z prezentowanymi materiałami programowymi pozwoliłoby na identyfikację wału ziemnego zaproponowanego w materiałach, choćby np. wzdłuż ul. Puławskiej (scenariusz HD29)
		Tunele	Zaproponowano przekrycie tunelowe Trasy Ł na odcinku od Pl. Na Rozdrożu do ronda Jazdy Polskiej (HD 18.1)

Ip.	Odniesienie do punktu w wystąpieniu SISKOM	Uwagi i postulaty SISKOM w formie syntetycznej	Odpowiedź zespołu autorskiego
		Zieleń izolacyjna Wprowadzanie strefy ruchu uspokojonego, Wydzielanie stref obsługiwanych wyłącznie komunikacją zbiorową, stref ruchu pieszego.	Generalnie zalecono w programie stosowanie zieleni, jako elementu towarzyszącego technicznym rozwiązaniom ochronnym (głównie towarzyszącą ekranom akustycznym). Natomiast zalecanie zieleni jako środka zastępczego w stosunku do innych form rzeczywistej ochrony przed hałasem jest merytorycznym nieporozumieniem. Problematyka ta wykracza poza zakres Programu. W ramach Programu poparto wprowadzenie stref ruchu uspokojonego, ruchu pieszego (deptaki) itp. Niemniej wyznaczenie takich obiektów związane jest z programami zrównoważonego <u>rozwoju transportu</u> i nigdzie nie jest stosowane wyłącznie jako środek ochrony przed hałasem. Stąd też zagadnienia te wykraczają poza zakres omawianego opracowania.
		Brak załączników urbanistyczno - planistycznych w zakresie planowania miasta i budynków położonych wzdłuż stref wzmożonego hałasu. W programie powinny się znaleźć zalecenia, co do kształtów budynków, wysokości, kształtu dachu, umiejscowienia budynków, wykorzystanie efektu ekranowania budynkiem innych budynków, nakaz wytwarzania pierzei, nakaz stosowania elewacji o własnościach tłumienia lub rozpraszania dźwięków.	W ramach programu opracowano zalecenia w odniesieniu do kierunków przekształceń urbanistycznych, tworzenia pierzei itp. Należy jednak wyraźnie podkreślić, iż zalecenia te wynikają wyłącznie z konieczności ochrony przed hałasem. Inne aspekty tego zagadnienia powinny zostać umiejscowione w innych programach tematycznych, a rolą urbanisty jest dokonanie syntezy całości. Natomiast propozycje podawania wysokości budynków (poza zupełnie szczególnymi przypadkami), a przede wszystkim kształtu dachów znajdują się poza zakresem Programu.
11	1) c) iii)	SISKOM chce wiedzieć, na podstawie, jakiego dokumentu lub, jakich badań określono rzeczywisty rozkład prędkości na ulicach	Rozkłady prędkości ruchu (godzinowe) w okresach tygodniowych uzyskano z Zarządu Dróg Miejskich, zbierając dane do

lp.	Odniesienie do punktu w wystąpieniu SISKOM	Uwagi i postulaty SISKOM w formie syntetycznej	Odpowiedź zespołu autorskiego
		Warszawy. (1) Autorzy powołali się na badania nie wymieniając ani ich autora, ani okresu wykonywania tych badań. Nie wiadomo też, czy podane wartości tyczą się średniego rozkładu prędkości poruszania się po Warszawie, czy prędkości maksymalnej oraz do jakich klas ulic się odnoszą. (2) Autorzy zalecają zmniejszenie prędkości z zakresu 70 — 80 km/h do 50 — 60 km/h w nocy i o ok. 10 km/h w dzień. Zalecenie ze wszech miar słuszne przy założeniu, iż rzeczywiście prędkość poruszania się samochodem po	opracowania mapy akustycznej. Były to wyniki badań kordonowych. Wyniki te, zanim zastosowano do mapy akustycznej, a następnie niniejszego Programu zostały zweryfikowane: – w porównaniu z wynikami dobowych badań rozkładu hałasu, przy okazji których realizowane są także szacunkowe badania parametrów ruchu, – specjalnie zaaranżowanych doświadczeń, które scharakteryzowano poniżej: Doświadczenia te polegały na wielokrotnym szacowaniu średnich prędkości potoków ruchu poprzez dostosowanie prędkości jazdy samochodu testującego do prędkości przemieszczania się grupy pojazdów. Wszędzie tam, gdzie nie było utrudnień w ruchu (np. tzw. „korków”) a możliwości jazdy było określone jako „swobodne” najczęściej spotykanymi prędkościami były te, które oscylują w przedziale 75 – 85 km/godz. Doświadczenie to, co charakterystyczne, odnosi się nie tylko do wielopasmowych dróg i ulic, lecz także w wielu przypadkach ulic mniejszych, nawet klasy Z (zbiorcze). Co również charakterystyczne, utrzymywaniu takich prędkości sprzyjała niezwykle często sygnalizacja świetlna. Ponadto do treści wypowiedzi wkradło się kilka merytorycznych nieścisłości. Zauważyć należy, iż w Programie operujemy wskaźnikami średnioroczno- dobowymi (L_{DWN}), a więc

Ip.	Odniesienie do punktu w wystąpieniu SISKOM	Uwagi i postulaty SISKOM w formie syntetycznej	Odpowiedź zespołu autorskiego
		Warszawie wynosi obecnie 70 — 80 km/h. Nie wiadomo jednak, jakich ulic tyczy to zalecenie i czy odnosi się też do tras ekspresowych i innych tras szybkiego ruchu. Zalecenie obniżenia prędkości poruszania się samochodów w dzień o 10 km/h może być w wielu przypadkach nie właściwe, gdy średnia prędkość poruszania się po mieście za dnia wynosi mniej, niż 10 km/h.	istotne jest uśrednienie wpływu prędkości w ciągu doby. A prędkość ta, oprócz korków, jak już wyżej wspomniano wynosi min 75 – 85 km/h, co jest niewątpliwym faktem dla każdego, kto się porusza po mieście samochodem. <i>(w razie potrzeby zapraszam na robocze spotkanie, a zaprezentuje wtedy wyniki rzeczywistych badań).</i>
		(3) Postulujemy, by jako wniosek z zalecanego obniżenia prędkości poruszania się samochodem po Warszawie powstała mapa ulic z podziałem na ulice z ruchem uspokojonym (dopuszczalna prędkość do 30 km/h), z ruchem o dopuszczalnej prędkości 50 km/h i więcej.	Opracowywanie map tematycznych wykracza poza zakres Programu. Poza tym postulowana mapa nie jest elementem Programu ochrony Środowiska przed hałasem, a powinna zostać wykonana w ramach programu zrównoważonego transportu miejskiego. Oczywiście ideę powstania takiej mapy popieramy i jako akustycy możemy w jej opracowanie wnieść – mam nadzieję – cenny wkład.
		(4) Autorzy jako jedną z metod ochrony przed hałasem podają ekranowanie, a w wyjaśnieniu szczegółowym piszą, iż „skuteczność ekranów akustycznych, proponowanych w niniejszym opracowaniu nie były dokładnie obliczane”. Wnioskujemy, zatem o obliczenie skuteczności ekranów dźwiękochłonnych i zawarcie wyników w niniejszym opracowaniu lub o skorzystanie z innych dostępnych opracowań w temacie, co uwiarygodni treść Programu, przy jednoczesnym odniesieniu się do innych aspektów środowiskowych, np. efektu rozcięcia przestrzeni czy kolizji z ptakami. (5) Wnosimy o wytypowanie ulic, na których mogą zostać zainstalowane ekrany akustyczne lub być	Dokładne określenie skuteczności ekranu akustycznego może zostać ewentualnie określone na etapie projektu technicznego, gdy wiadomo jest, jaki można zastosować przebieg ekranu (jak daleko od źródła, po jakiej linii geodezyjnej itp.). Rzeczywisty przebieg ekranu jest wypadkową konfliktów z uzbrojeniem podziemnym, co jest zwykle identyfikowane na mapie do projektowania w skali 1:500. Przy dysponowanej skali mapy akustycznej możliwe jest obliczenie skuteczności co najwyżej szacunkowej, co znalazło się w opracowaniu Programu.

Ip.	Odniesienie do punktu w wystąpieniu SISKOM	Uwagi i postulaty SISKOM w formie syntetycznej	Odpowiedź zespołu autorskiego
		zbudowane wały ziemne. Należy pamiętać, iż stosowanie takich zabezpieczeń rzadko jest możliwe w przypadku ulic kasy Z lub G z uwagi na możliwość ograniczenie widoczności.	
12	1) d)	Działania w zakresie ochrony środowiska przed hałasem tramwajowym. i) Jako środek ograniczający hałas powodowany przez ruch tramwajowy Autorzy podają ograniczenie prędkości poruszania się tramwajów po torowiskach na wielu odcinkach. ii) Ograniczenie prędkości obniży atrakcyjność komunikacji zbiorowej i wpłynie na zwiększenie się ruchu samochodowego, co spowoduje zwiększenie się hałasu drogowego i sumarycznego. Takie zalecenie jest sprzeczne z programem ochrony powietrza i projektem polityki transportowej, gdzie atrakcyjność komunikacji tramwajowej ma być podwyższana, tramwaje mają jeździć szybko i bezkolizyjnie. iii) Głównymi sposobami na eliminacji hałasu tramwajowego powinny być: (1) modernizacja torowisk w tym budowa zielonych torowisk; (2) eliminacja hałaśliwego taboru, czyli tramwajów typu 13N; (3) wprowadzenie tzw. zielonej fali dla komunikacji tramwajowej iv) Powinno się wykonać pomiary hałaśliwości poszczególnych typów taboru i na tej podstawie wysnuwać wnioski. Program nie zawiera takich pomiarów.	Bez ograniczenia prędkości tramwajów w niektórych (wybranych, nielicznych) miejscach nie ma możliwości realnej walki z tego rodzaju hałasem (prawa fizyki). Zauważmy, że w krajach bardziej rozwiniętych od Polski, dla utrzymania dużych prędkości tramwaju schodzi się z liniami pod ziemię (oczywiście nie tylko z uwagi na hałas, lecz i ten czynnik jest brany pod uwagę). W ramach Programu nie przewidywano badań akustycznych. Niemniej propozycje proponowanych rozwiązań bazowały na wynikach różnorodnych badań, będących m.in. w dyspozycji BOŚ (dane źródłowe do mapy akustycznej) oraz w zasobach Inspekcji Ochrony Środowiska (Monitoring Środowiska).

lp.	Odniesienie do punktu w wystąpieniu SISKOM	Uwagi i postulaty SISKOM w formie syntetycznej	Odpowiedź zespołu autorskiego
		v) Powinna powstać symulacja poziomu hałasu po wymianie 186 typu 13N na nowoczesne tramwaje niskopodłogowe.	Wyniki takich symulacji pokazano w scenariuszu ograniczenia hałasu tramwajowego.
		vi) Zalecamy podjęcie następujących działań zmierzających do doraźnego ograniczenia hałasu tramwajowego (1) poprawa standardów serwisowania wozów i konserwacji torowisk — częste toczenie kół i szlifowanie szyn; (2) instalowanie smarownic na ostrych łukach (pętlach); (3) stosowanie połączeń spawanych szyn; (4) wyciszanie mostów i wiaduktów (również od spodu).	Wprowadzono to jako elementy Programu, a zawierają się one w zasadach właściwej pod względem hałasu eksploatacji.
		vii) W dalszej kolejności powinny zostać przeprowadzone (1) wymiana taboru tramwajowego (2) wyciszanie torowisk.	
		viii) Prosimy, aby Autorzy Programu skonsultowali się z Tramwajami Warszawskimi przed wydawaniem swoich opinii i zaleceń.	Wykonawcy byli (i są) w kontakcie z TW, pracowali nad uzyskanych od TW materiałach, zarówno formalnych (zamierzenia inwestycyjne) jak i merytorycznych.
13	2)	Uwagi do „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla m.st. Warszawy” Etap II — Prognoza oddziaływania na środowisko programu ochrony środowiska przed hałasem. a) Uwagi ogólne. i) Etap II (Prognoza) odnosi się ściśle do Etapu I (Wstępnego Projektu) i siłą rzeczy zawiera te same błędy. Tak samo opiera się tylko na kilku wcześniejszych opracowaniach stworzonych na potrzeby miasta stołecznego. Kardynalnym błędem jest brak	Modyfikacja Programu, z uwzględnieniem wszystkich merytorycznie zasadnych uwag zgłoszonych podczas konsultacji, a nie sprzecznych między sobą, pociągać będzie weryfikację Prognozy.

lp.	Odniesienie do punktu w wystąpieniu SISKOM	Uwagi i postulaty SISKOM w formie syntetycznej	Odpowiedź zespołu autorskiego
		odniesienia się do Programu ochrony powietrza dla strefy aglomeracja warszawska. Tak samo jak w Projekcie wstępnym widoczny jest brak jakichkolwiek konsultacji wewnętrznych i międzyresortowych przed publikacją dokumentu i poddaniu go ocenie społecznej. b) Uwagi szczegółowe. i) Struktura dokumentu jest mało przejrzysta, a w znacznej części zawiera powtórzone treści z Etapu I. ii) Brak jest zaleceń w podejmowaniu działań zmierzających do ograniczenia hałasu w podziale na krótko, średnio i długoterminowe. iii) Powielono z Etapu I zalecenie ograniczenia prędkości ruchu tramwajowego. iv) W dziedzinie ochrony przed hałasem drogowym ograniczono się głównie do zaleceń wymiany nawierzchni i ograniczenia prędkości, co jest działaniem doraźnym, a nie długookresowym (docelowym). Brak jest kompleksowego potraktowania hałasu drogowego, zwłaszcza w odniesieniu do planowanych nowych inwestycji drogowych na terenie miasta. Zalecane jest wykonanie mapy warszawskich ulic z podziałem na strefy piesze, obsługiwane jedynie komunikacją zbiorową, ruchu uspokojonego, o dopuszczalnej prędkości do 50 km/h, i więcej. Zalecane jest dokładne przeanalizowanie możliwości instalacji ekranów akustycznych, wałów ziemnych, półprzykryć, pełnych przykryć, budowy tuneli, zasadzenia zieleni izolacyjnej, wprowadzenia strefy płatnego wjazdu do centrum miasta, zmiany w strefie płatnego parkowania, rozwój sieci obwodnic oraz modernizacja i	

Ip.	Odniesienie do punktu w wystąpieniu SISKOM	Uwagi i postulaty SISKOM w formie syntetycznej	Odpowiedź zespołu autorskiego
		rozwój powiązań między nimi (o wysokim standardzie zabezpieczeń akustycznych).	
	3)	Wnioski końcowe. SISKOM — Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji wnosi o odrzucenie w całości Etapu I i Etapu II „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla m.st. Warszawy” jako dokumentu wykonanego nieprofesjonalnie i niespójnie. SISKOM wnosi o powtórne wykonanie opracowania wg wszystkich zaleceń zawartych w niniejszym piśmie.	Bez komentarza.

7. ZBIORCZE ZESTAWIENIE WYSTĄPIEŃ W RAMACH KONSULTACJI SPOŁECZNYCH (POZA WYSTĄPIENIAMI SISKOM ORAZ „ZIELONEGO MAZOWSZA”)

Zestawienie wystąpień mieszkańców Warszawy (osób fizycznych oraz reprezentujących grupy obywateli lub organy i stowarzyszenia), wraz z ustosunkowaniem się do nich autorów Programu, zawarto w poniższej tabeli.

Tabela 11. Zestawienie wystąpień mieszkańców Warszawy

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: <i>U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony</i>	
					<i>U lub N</i>	<i>Odpowiedzi i komentarze</i>
1.	03.02.09	Maria Bartenbach-Tomczak Stowarzyszenie Mieszkańców Mariensztatu	Trwający od lat uciążliwy hałas na ul. Źródłowej, spowodowany ruchem pojazdów na ul. Nowy Zjazd i Trasie W-Z sprawia, iż mieszkańcy okolicznych domów postulują o ustawienie ekranów dźwiękochłonnych. Kiedy może liczyć na efektywne zajęcie się tym problemem? Sprawa jest z gatunku „życiowych”, a jedynie nieznamość procedury sprawiła, że zwracamy się do Państwa dopiero teraz.	Prośba o ustawienie ekranów dźwiękochłonnych przy ul. Źródłowej.	N	Ze względów konserwatorskich nie można ustawić ekranu akustycznego w zaproponowanej lokalizacji. Ponadto z uwagi na wartości współczynnika M, stanowiącego kryterium kolejności podejmowanych działań, omawiany obszar nie został zakwalifikowany do obszarów priorytetowych.
2.	26.02.09	Leszek Kurowski Spółdzielnia Budowlano-Mieszkaniowa Pracowników Kultury	Zarząd Spółdzielni Budowlano-Mieszkaniowej Pracowników Kultury w Warszawie ul. Francuska 47 uprzejmie prosi o przeanalizowanie sposobu funkcjonowania biur zajmujących się zarządzaniem drogami miejskimi. Nasza Spółdzielnia od 2001 r. występuje z wnioskiem o przedłużenie ekranów dźwiękochłonnych wzdłuż Al. Waszyngtona - ul. Jakubowska, a nasze pisma tej sprawie są wzajemnie przesyłane i odsyłane przez różne jednostki. Jak dalece jest rozbudowana administracja zarządu dróg świadczy kolejne pismo, jakie dostaliśmy do wiadomości od Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych. Dziwi fakt, że mimo tak rozbudowanej struktury, nie możemy uzyskać kompetentnej odpowiedzi. Uprzejmie prosimy, więc o spowodowanie, aby odpowiednia osoba udzieliła nam merytorycznej odpowiedzi, bo informowanie nas, o przekazywaniu korespondencji z pokoju do pokoju w tym samym budynku przestają nas interesować.	Spółdzielnia występuje z wnioskiem o przedłużenie ekranów dźwiękochłonnych wzdłuż Al. Waszyngtona - ul. Jakubowska	N	Z uwagi na wartości współczynnika M, stanowiącego kryterium kolejności podejmowanych działań, omawiany obszar nie został zakwalifikowany do obszarów priorytetowych.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
3.	09.03.09	Andrzej Dąbkowski – Spółdzielnia Mieszkania „Międzynarodowa”	Zarząd S.M. „Międzynarodowa” ponownie zwraca się do Zarządu Dróg Miejskich o ustawienie ekranów wyciszających wzdłuż Trasy Łazienkowskiej na odcinku przy ulicy Międzynarodowa 32/34A, 32. Jednocześnie informujemy, że w maju 2005 roku i październiku 2007 roku został Państwu przekazany protokół z przeprowadzenia „Pomiaru poziomu dźwięku A” hałasu komunikacyjnego Trasy Łazienkowskiej w Warszawie przy ulicy Międzynarodowej 32/34A w lokalu nr 222 i ulicy Międzynarodowej 32 w lokalu nr 55. z wykonanych pomiarów w w/w lokalach wynika, że przekroczony jest dopuszczalny poziom dźwięku w porze dziennej i nocej. Ustawienie ekranów w znacznym stopniu zmniejszyłoby hałas spowodowany dużym natężeniem ruchu na Trasie Łazienkowskiej dobiegający do lokali mieszkalnych w budynkach administrowanych przez Spółdzielnię przy ulicy Międzynarodowej 32 i 32/34A. Liczymy na przychylne ustosunkowanie się do naszej prośby.	Zarząd S.M. „Międzynarodowa” zwraca się o ustawienie ekranów wyciszających wzdłuż Trasy Łazienkowskiej na odcinku przy ulicy Międzynarodowa 32/34A, 32.	U	Rozwiązanie problemów akustycznych w omawianym rejonie dokonane zostanie w ramach celów średniookresowych. (cel: HD4)
4.	09.03.09	Piotr Mazur "WSPÓLNOTA"	Firma „WSPÓLNOTA” MAZUR PIOTR, Zarządca Wspólnoty Mieszkaniowej Zawiszy 16 zwraca się do Państwa z wnioskiem o wybudowanie wzdłuż Al. Prymasa Tysiąclecia ekranów dźwiękochłonnych odgradzających drogę od budynków Wspólnoty. Od czasu naszego ostatniego wystąpienia do Państwa ruch drogowy wzrósł w stopniu poważnie dolegającym mieszkańcom naszego Osiedla i coraz więcej osób skarży się na znaczną uciążliwość hałasu, szczególnie w godzinach nocnych. Prosimy o wskazanie czy macie Państwo w najbliższym czasie zamiar wykonać inwestycje w tym kierunku lub też prosimy o wskazanie przypuszczalnego terminu wykonania tych prac. Prosimy o pilne udzielenie odpowiedzi.	Wniosek o wybudowanie wzdłuż Al. Prymasa Tysiąclecia ekranów dźwiękochłonnych odgradzających drogę od budynków Wspólnoty.	N	Z uwagi na budownictwo wysokie w osiedlu ekran akustyczny nie będzie w tym miejscu skuteczny. Od czasu wykonania mapy akustycznej sytuacja w zakresie zagospodarowania obszaru uległa zmianie. Zagadnienie to będzie rozpatrzone w ramach aktualizacji mapy i w zależności od wyników analiz zaproponowane zostaną ewentualnie stosowne działania.
5.	09.03.09	Andrzej Kowalczyk – Robotnicza Spółdzielnia Mieszkania „PRAGA” Osiedle „Generalska”	Administracja Osiedla „Generalska” Warszawa, ul. Zamiejska 3 ponownie zwraca się z prośbą o ustawienie ekranów dźwiękochłonnych wzdłuż ul. Radzywińskiej na odcinku od wiaduktu kolejowego do ul. Trockiej w celu wyciszenia hałasu od dużej ilości samochodowej przejeżdżających ulicą Radzywińską w bliskiej odległości od okien budynków usytuowanych wzdłuż ulicy.	Propozycja budowy ekranu akustycznego przy ul. Radzywińskiej od torów kolejowych do ul. Trockiej.	N	Z uwagi na budownictwo wysokie w osiedlu ekran akustyczny nie będzie skuteczny. Niemniej w Programie zamieszczono postulaty w zakresie zmian zagospodarowania przestrzennego odnośnie utworzenia pierzei nie wrażliwej na hałas, a jednocześnie stanowiącej skuteczne narzędzie ograniczania przenikania hałasu w głąb osiedli. Takie postulaty skierowano także w odniesieniu

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
						do omawianego rejonu.
6.	25.03.09	Aldona Wnęk	Jako mieszkańcy bloku przy ulicy Arabskiej 5 w Warszawie zwracamy się z żądaniem rozpoczęcia przez Zarząd Dróg Miejskich działań mających na celu zmniejszenie skutków hałasu powstającego w związku z ruchem komunikacyjnym na Wale Miedzeszyńskim, przede wszystkim poprzez podwyższenie istniejącego już ekranu akustycznego do odpowiedniej wysokości. Zarządcą Wału Miedzeszyńskiego zgodnie z treścią art. 19 ust. 5 Ustawy o drogach publicznych jest prezydent miasta stołecznego Warszawy. Nasze podanie składamy do Zarządu Dróg Miejskich, który w obecnym stanie prawnym pełni, z umocowania prezydenta miasta stołecznego Warszawy, funkcję zarządcy drogi w rozumieniu Ustawy z dnia 21 marca 1985 roku o drogach publicznych (tekst jednolity w Dz. U. z 2007, nr 19, poz. 115 z późno zm.) ("Ustawa o drogach publicznych"). Nasze podanie kierujemy do zarządu województwa, które jest właścicielem Wału Miedzeszyńskiego zgodnie z treścią art. 2a Ustawy z dnia 21 marca 1985 roku o drogach publicznych (tekst jednolity w Dz. U. z 2007, nr 19, poz. 115 z późno zm.) ("Ustawa o drogach publicznych"). Wał Miedzeszyński jest drogą wojewódzką na podstawie Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 15 grudnia 1998 roku w sprawie ustalenia wykazu dróg krajowych i wojewódzkich (Dz. U. nr 260, poz. 1071). Nasz blok składa się z 4 kondygnacji oraz położony jest w kwadracie ulic Arabska, Afrykańska, Wał Miedzeszyński i Ateńska. W praktyce oczywiście, na największy hałas narażona jest południowa strona bloku od Wału Miedzeszyńskiego. Jediną osłoną przed hałasem jest ekran akustyczny o wysokości ok. 2 metrów. Naszym zdaniem jest on zdecydowanie za niski, gdyż zapewnia skuteczną ochroną przed hałasem jedynie mieszkańcom parteru oraz pierwszego piętra. Ponadto, chcemy zwrócić uwagę, iż tak niski ekran akustyczny jest zainstalowany jedynie w tej części Wału Miedzeszyńskiego, w której znajduje się nasz blok. W innych częściach Wału Miedzeszyńskiego, bowiem, ekrany akustyczne są wyższe i sięgają ok. 4 metrów. Jak rozumiemy, taki stan rzeczy wynika z faktu, że ekrany akustyczne osłaniające nasz blok były budowane najwcześniej, w warunkach mniejszego natężenia ruchu komunikacyjnego. Niemniej obecnie, w związku ze znacznym nasileniem ruchu komunikacyjnego na Wale Miedzeszyńskim, a w związku z tym ze zwiększeniem wytwarzanego przezeń hałasu, te ekrany akustyczne są dalece niewystarczające.	Mieszkańcy bloku przy ulicy Arabskiej 5 w Warszawie zwracają się z żądaniem rozpoczęcia działań mających na celu zmniejszenie skutków hałasu powstającego w związku z ruchem komunikacyjnym na Wale Miedzeszyńskim, przede wszystkim poprzez podwyższenie istniejącego już ekranu akustycznego do odpowiedniej wysokości	U	W ramach celu długookresowego uwzględniony zostanie montaż dyfraktora, stanowiącego ekwiwalent podwyższenia ekranu (HD63)

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			Według otrzymanych od Biura Ochrony Środowiska Urzędu Miasta Warszawy wyników pomiaru hałasu w Warszawie, które zostały wykonane na potrzeby sporządzenie mapy akustycznej, hałas tym miejscu przekracza dopuszczalne normy hałasu, określone w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. nr 120, poz. 826) [....] Dlatego też uważamy, że Zarząd Dróg miejskich powinien poczynić kroki zmierzające do zmiany istniejącego obecnego stanu rzeczy poprzez podwyższenie ekranów akustycznych. Zdajemy sobie sprawę, że hałasu wytwarzanego przez komunikację drogową w mieście nie da się całkowicie wyeliminować, a mieszkańcy zawsze będą narażeni na jego skutki. Niemniej jednak, właściwe organy administracji publicznej mają obowiązek przeciwdziałania temu zjawisku na podstawie obowiązujących w Polsce przepisów prawa. W szczególności swoje żądanie opieramy na następujących podstawach. Zgodnie z art. 20 Ustawy o drogach publicznych wśród zadań zarządcy drogi wymienione są takie zadania jak: 1) utrzymanie nawierzchni drogi, chodników, drogowych obiektów inżynierskich, urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogą; 2) realizacja zadań w zakresie inżynierii ruchu; 3) przeciwdziałanie niekorzystnym przeobrażeniom środowiska mogącym powstać lub powstającym w następstwie budowy lub utrzymania dróg. Naszym zdaniem, instalacja ekranów akustycznych stanowi jeden z elementów składających się na wyżej wymienione obowiązki, nawet, jeżeli nie zostało to bezpośrednio wyartykułowane w tym przepisie. Ponadto, zwracamy Państwu uwagę, na to, że przepis ten nie konstytuuje zamkniętego katalogu zadań nałożonych na zarządcę drogi, na co wskazuje zamieszczenie w nim pojęcia "w szczególności". Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. nr 43, poz. 430) stwierdza w § 177-179, iż poziomy hałas powodowany ruchem na drodze nie powinny przekraczać dopuszczalnych wartości. W przypadku natomiast przekroczenia tych wartości powinno się zastosować odpowiednia środki ochrony, wśród których za podstawowy w Rozporządzeniu uważa się ekrany akustyczne. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity w Dz.U. z 2008, nr 25, poz. 150 z późno zm.) uprawnia art. 323 każdego, komu przez bezprawne oddziaływanie na środowisko			

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			bezpośrednio zagraża szkoda lub została mu wyrządzona szkoda na żądanie od podmiotu odpowiedzialnego za to zagrożenie lub naruszenie przywrócenia stanu zgodnego z prawem i podjęcia środków zapobiegawczych, w szczególności przez zamontowanie instalacji lub urządzeń zabezpieczających przed zagrożeniem lub naruszeniem. Prawo do niezakłóconego korzystania z własności, jaką są nasze mieszkania w bloku przysługuje nam również na podstawie art. 144 Ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. - Kodeks Cywilny (Dz.U. nr 16, poz. 93, z późno zm.), stanowiącego o szkodliwych immisjach z sąsiedniego gruntu. Według tego przepisu właściciel nieruchomości powinien przy wykonywaniu swego prawa powstrzymać się od działań, które by zakłócały korzystanie z nieruchomości sąsiednich ponad przeciętną miarę, wynikającą ze społeczno-gospodarczego przeznaczenia nieruchomości i stosunków miejscowych. Bez wątpienia powstający w wyniku ruchu komunikacyjnego hałas za takie szkodliwe działanie powinien zostać uznany, a w związku, z czym jako właściciele nieruchomości narażonej na to szkodliwe działanie mamy prawo do żądania zaniechania tych naruszeń, w szczególności poprzez zminimalizowanie jej skutków dzięki zainstalowaniu ekranów akustycznych odpowiedniej wysokości. Wreszcie, należy dodać, iż ochrona środowiska jest obowiązkiem władz publicznych na podstawie art. 74 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia, 2007 r. (Dz.U. nr 78, poz. 483, z późno zm.). Podsumowując, na podstawie powyższych przepisów prawa raz jeszcze zwracamy się z żądaniem wobec Zarządu Dróg Miejskich do przedsięwzięcia środków, które zminimalizują skutki hałasu wytwarzanego przez ruch komunikacyjny na Wale Miedzeszyńskim. Wnosimy o rozpatrzenie możliwości podwyższenia ekranu akustycznego do zadowalającej wysokości.			
7.	07.04.09	Jarosław Danilczuk	ulica= Aleja Stanów Zjednoczonych opinia= Dotyczy obszaru opisanego jako HD4 w projekcie programu. Według mapy akustycznej poziom hałasu na odcinku Al. Stanów Zjednoczonych od nr 18 dalej do 24 jest obecnie na poziomie 75dB. Proponowane działania, czyli zmiana nawierzchni i ograniczenie prędkości mogą okazać się dalece niewystarczające do ograniczenia hałasu na tym odcinku. Jest to miejsce o dużym ruchu pieszym (deptak, sklepy, punkty użyteczności) i dużej ilości mieszkańców dotkniętych hałasem w budynkach o numerach 18,20,20a,20b. Często chodząc tym odcinkiem mu-	Wnoszę o postawienie ekranów akustycznych (DE,DE2) po obu stronach Al. Stanów Zjednoczonych z uwzględnieniem przystanków autobusowych oraz dróg dojazdowych (ul. Saska, ul. Międzynarodowa) podobnie jak zostało to zrobione po wschodniej stronie Wału Miedzeszyńskiego na odcinku Al. Stanów Zjednoczonych do Al. Waszyngtona.	U	Rozwiązanie problemów akustycznych w omawianym rejonie dokonane zostanie w ramach celów średniookresowych (cel HD4). Generalnie w ramach tych działań przewiduje się m.in.: – modernizację istniejących ekranów akustycznych, – budowę ekranów nowych.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			szyć stwierdzić, że nie da się prowadzić swobodnie rozmowy idąc deptakiem. Chodnik jest w odległości około 1,5m od Trasy. Nie ma żadnych zabezpieczeń, ani akustycznych ani nawet barier drogowych. Wnoszę o postawienie ekranów akustycznych (DE,DE2) po obu stronach Al. Stanów Zjednoczonych z uwzględnieniem przystanków autobusowych oraz dróg dojazdowych (ul. Saska, ul. Międzynarodowa) podobnie jak zostało to zrobione po wschodniej stronie Wału Miedzeszyńskiego na odcinku Al. Stanów Zjednoczonych do Al. Waszyngtona. Obecnie stosowane ekrany (np. przy Wale Miedzeszyńskim) przepuszczające światło, doskonale spełniają swoją rolę. Powyższe działanie istotnie przełoży się na poprawę komfortu. Ekrany w starej technologii przy posesjach Al. St. Zjednoczenia 14-16 według mapy akustycznej obniżają poziom hałasu do 60dB (odczuwalna różnica już metr po wejściu w obszar działania ekranu) a nowe przy Wale Miedzeszyńskim nawet do 50 dB.			
8.	08.04.09	Paweł Tarnik	Jestem zaniepokojony całkowitym pominięciem we wstępnej wersji Programu jednego z ważnych elementów ograniczania hałasu drogowego, jakim jest tworzenie dogodnych warunków i promocja transportu rowerowego. Nie muszę chyba zaznaczać, jaka jest różnica w emisji hałasu pomiędzy rowerem a samochodem osobowym, nawet jadącym na cichych oponach po cichym asfalcie... Poziom emisji hałasu jest jednym z wielu czynników, które skłaniają takie aglomeracje jak Berlin czy Londyn do prowadzenia aktywnej polityki pro-rowerowej (obok braku emisji spalin i CO2, poprawy zdrowia społeczeństwa, znacznie mniejszego zapotrzebowania na przestrzeń i innych), ale w kontekście konsultowanego Programu najważniejszym. Im więcej podróży po mieście odbywa się rowerem, tym mniej podróży samochodowych i tym mniejszy poziom hałasu drogowego. Dlatego za bardzo ważny element długofalowej polityki miasta w celu ochrony środowiska przed hałasem uważam tworzenie jak najlepszych warunków do podróżowania rowerem oraz promocję tego środka transportu. Działania te powinny skupiać się nie tylko na strefie śródmiejskiej, ale obejmować cały obszar Warszawy - umożliwiając bezpieczny i wygodny ruch rowerowy zarówno na linii Śródmieście - dzielnice ościennie, jak i ruch międzydzielnicowy oraz lokalny.	Tworzenie dogodnych warunków i promocja transportu rowerowego (cały obszar Warszawy).	N	Problem wykracza poza zakres Programu.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: <i>U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony</i>	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
9.	08.04.09	Agnieszka Maliszewska	ulica Reymonta, odcinek od ul. Powstańców Śląskich do ul. Broniewskiego opinia ul. Reymonta na wylocie ul. Powstańców Śląskich posiada identyczny ruch drogowy i tramwajowy jak ul. Powstańców Śląskich. Pomiędzy gigantycznej, kosztownej inwestycji, jaka była budowa linii tramwajowej w tzw. zieleni nikt nie zweryfikował jakości tej zieleni (wielokrotnie opisywanej w prasie jako niewłaściwie dobranej gatunkowo). Po ul. Reymonta tramwaje jeżdżą? do godz. 1.00 w nocy (tramwaje zjeżdżające do Pętli Huta - często linii, które po ul. Reymonta nie powinny jeździć) oraz od godz. ok. 4.15 - 4.30. Większość taboru linii 28 i 35 oraz cały tabor linii 5 stanowi? stare rozpadające się zdezelowane tramwaje, powodujące hałas: dudnienie, dzwonienie, zgrzyty. Zła jakość tramwajów dla tak "nowoczesnej" trasy tramwajowej też była przedmiotem artykułów prasowych. Uciążliwość ulicy Reymonta jest poczwórna: po pierwsze ruch samochodowy oraz autobusowy, po drugie jest to trasa nocnych wyścigów samochodowych i motocyklowych, po trzecie stare hałasujące tramwaje niedopasowane do nowoczesnych "unijnych" torów + większa niż to wynika z rozkładów jazdy liczba tramwajów jeżdżących tą ulicą zwłaszcza we wczesnych godzinach rannych i późnych godzinach nocnych, po czwarte jest to główna trasa dla karetek zmierzających do Szpitala Bielańskiego. Przedstawiając powyższe uważam za zasadne umieszczenie ul. Reymonta na liście obszarów priorytetowych pod względem hałasu powodowanego przez ruch uliczny i tramwajowy. Rozwiązaniem dla hałasu powodowanego przez tramwaje powinny być: zdecydowana i całkowita wymiana taboru na nowoczesny, tym bardziej, że brak tego taboru to błędy popełnione na etapie projektowym inwestycji oraz obowiązkowe ograniczenie prędkości. Z dotychczasowych informacji z prasy i telewizji wynika, że plany związane z zakupem nowego taboru tramwajowego nie przewidują skierowania go na ten teren. Dlatego uważam, że ul. Reymonta powinna zostać uwzględniona w przedmiotowym programie ochrony środowiska Warszawy przed hałasem.	Uważam za zasadne umieszczenie ul. Reymonta na liście obszarów priorytetowych pod względem hałasu powodowanego przez ruch uliczny i tramwajowy. Rozwiązaniem dla hałasu powodowanego przez tramwaje powinny być:	N	Poza zakresem Programu. Wystąpienie skierowano do Tramwajów Warszawskich Sp. z o.o.
				1. Zdecydowana i całkowita wymiana taboru na nowoczesny,		
				2. Obowiązkowe ograniczenie prędkości tramwajów.	N	Poza zakresem Programu. Wystąpienie skierowano do Komendy Stołecznej Policji. Problem wykracza poza zakres Programu. Sygnalizacja alarmowa pojazdów uprzywilejowanych jest używana z uwagi na tzw. „wyższą konieczność” związaną na ogół z ratowaniem życia i zdrowia obywateli.
				3. Ograniczenie nocnych wyścigów samochodowych i motocyklowych.	N	
10.	08.04.09	Marcelina Florczak	Wybrzeże Gdańskie a zwłaszcza okolice Skweru 1.Dyw. Panc. (jak i sam deptak przy Wiśle) cieszą się dużą popularnością wśród mieszkańców Warszawy i jest to idealne i bardzo lubiane miejsce spacerów, wycieczek rowerowych, tudzież wypoczynku na trawie / ławkach. Niestety nadmierny hałas samochodów poruszających się po Wiślostradzie bardzo tę przyjemność utrudnia. Wybudowanie ekranów, które tłumilyby hałas zapewne zniszczyłoby krajobraz, chyba że byłoby to niewielkie otoczone zielenią ekrany, może posadzenie większej ilości krzewów, niewielkich drzew i odro-	Wybrzeże Gdańskie a zwłaszcza okolice Skweru 1. Dyw. Panc. (jak i sam deptak przy Wiśle) odgrodzić należy ekranami akustycznymi.	N	Wniosek wykracza poza zakres Programu. Tereny skwerów i deptaków nie podlegają prawnej ochronie przed hałasem (nie mają przypisanych poziomów dopuszczalnych).
				Posadzić krzewy.		

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			dzenie bardzo ruchliwej ulicy pomogłoby cieszyć się nadwiślańskim krajobrazem, nie mając przed lub za sobą „śmigających samochodów”.			
11.	08.04.09	Tomasz Krakowiak	Jako jeden ze sposobów eliminacji głównych źródeł hałasu, czyli samochodów osobowych należy wymienić promocje roweru jako środka transportu a nie rekreacji. Wszystkie główne ulice powinny posiadać pełnowymiarowe drogi dla rowerów lub pasy rowerowe w jezdni. Na jednokierunkowych ulicach o niewielkim ruchu powinno budować się kontrapasy lub strefy "tempo 30", dopuścić dwukierunkowy ruch rowerowy.	Wszystkie główne ulice powinny posiadać pełnowymiarowe drogi dla rowerów lub pasy rowerowe w jezdni. Na jednokierunkowych ulicach o niewielkim ruchu powinno budować się kontrapasy lub strefy "tempo 30", dopuścić dwukierunkowy ruch rowerowy.	N	Wniosek wykracza poza zakres Programu.
12.	08.04.09	Jolanta Mordasiewicz	Witam, na początku chciałabym wyrazić ogromne poparcie dla stworzonego Programu ochrony środowiska przed hałasem. Mam nadzieję, że w dosyć szybkim czasie mieszkańcy odczują polepszenie komfortu życia w Warszawie, przez co mogliby wreszcie odbierać Warszawę jako Przyjazne Miasto. 1. Przedstawienie problemu: Na ulicy Płockiej (odcinek pomiędzy Wolską, a Górczewską), na której mieszkam biegnie trasa autobusowa linii miejskich a także trasa ruchu samochodowego. Efektem, czego jest odczuwalny w dużym stopniu poziom hałasu jak również nadmiar spalin powodujących choroby dróg oddechowych oraz bardzo złe samopoczucie. Powoduje to, że życie codzienne w tym rejonie jest bardzo uciążliwe, szczególnie w weekendy (od piątku wieczorem do niedzieli pory nocnej). Uważać się by zdało, że ma być to czas odpoczynku od całego tygodnia napięć związanych z pracą i odzyskiwania utraconej energii. Niestety hałas tam panujący nie pozwala na to. Ruch słyszalny nocą wpływa na zły sen. Odczuwam ciągle zmęczenie, wewnętrzne rozedrganie i ból prawego ucha. Także w przyrządzanych posiłkach odczuwam posmak metaliczny. 2. Proponowane zmiany: Proponuję, aby w okresie weekendowym (piątek od godz. 18.00 do poniedziałku do godz. 6.00) wyłączyć ten odcinek (Płocka łącząca Wolską z Górczewską) z ruchu samochodowego poprzez: - ustawienie znaku zakazu wjazdu na teren zagrożony hałasem - dla wszystkich typów samochodów (poza mieszkańcami) - zmienić trasę linii autobusowych	Proponuję, aby w okresie weekendowym (piątek od godz. 18.00 do poniedziałku do godz. 6.00) wyłączyć ten odcinek (Płocka łącząca Wolską z Górczewską) z ruchu samochodowego poprzez: - ustawienie znaku zakazu wjazdu na teren zagrożony hałasem - dla wszystkich typów samochodów (poza mieszkańcami) - zmienić trasę linii autobusowych - przez okres przejściowy (celem przyzwyczajania kierowców do zmian) ustawić patrol policji	N	Wnioski wykraczają poza zakres Programu.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			- przez okres przejściowy (celem przyzwyczajenia kierowców do zmian) ustawić patrol policji Koszty: 1. Proponowane zmiany nie wpływają zbytnio na obciążenie finansowe, jest ono zauważalne w początkowej fazie zmian (w okresie przejściowym, dostosowawczym np. stworzenie harmonogramu zmian ruchu autobusowego). Mam nadzieję, że program ochrony przed hałasem przyczyni się do rozwiązania mojego problemu - żywię ku temu nadzieję.			
13.	09.04.09	maryza@...	Mapa Starej Miłosnej jest nieaktualna. Przy ul. Dworkowej nie uwzględniono nowopowstałego osiedla Aleja Akacyja Południe / zabudowa wielorodzinna/, poza tym nie jestem pewna czy pomiary natężenia hałasu są w Starej Miłosnej aktualne /szczególnie ulica Gościniec. Chciałam zwrócić uwagę, że mnóstwo samochodów omija światła na skrzyżowaniu ulic Trakt Brzeski i ul. Piłsudskiego/Jana Pawła II osiedlową drogą - ulicą Gościniec - od ronda Jana Pawła II/Gościniec strony wschodniej do skrzyżowania ulic Gościniec i Szosa Lubelska. Robią tak nawet busy – prywatni przewoźnicy Warszawa – Lublin itd., poza tym autokary i inne również duże samochody. Jest to pewna zmiana, ponieważ jeszcze niedawno takie zdarzenia nie miały miejsca. Czy można w jakiś sposób temu zapobiec? Tym bardziej, że droga ta jest wąska, 2 samochody się nie miną, trzeba zjeżdżać na pobocze, jest to niebezpieczne i hałaśliwe. Poza tym mieszkańcom dokuczają częste loty helikopterów itd. latających z prywatnego lotniska Góraszka. Latają one raczej tylko w okresie letnim, ale tuż tuż, bardzo nisko nad blokami Aleją Akacyjną, z balkonu wszystko mi zmiata a kot chowa się po kątach - taki huk. Ma to znaczenie, że latają one tak nisko, bo wtedy hałas jest większy, poza tym większa częstotliwość tych lotów w okresie letnim sugeruje wykonywanie pomiarów właśnie w tym czasie.	Wniosek o zapobieżenie przejazdom samochodowym (w ruchu tranzytowym) ulicami osiedla	N	Mapa akustyczna wykonywana była w czasie, gdy: – Osiedle przy ul. Dworkowej było dopiero w budowie, – Ulice w „Starej Miłosnie” miały w większości charakter tymczasowy (obsługiwały tylko ruch lokalny). Zmiana organizacji ruchu jest poza zakresem Programu.
				Mieszkańcom dokuczają częste loty helikopterów itd. latających z prywatnego lotniska Góraszka. Latają one raczej tylko w okresie letnim, ale tuż tuż, bardzo nisko nad blokami Aleją Akacyjną.	N	Problem wykracza poza zakres Programu.
14.	09.04.09	Stefania Rybka, Wspólnota Mieszkaniowa Kaspro-	Jestem przedstawicielem Wspólnoty Mieszkaniowej Kaspro-72. Od dłuższego czasu zmiany, jakie zachodzą w naszym rejonie niepokoją mieszkańców zamieszkujących ten rejon. Nowo utworzona linia Metra niesamowicie pogorszyła nasze warunki zarówno estetyczne, hałasowe. Również został zakłócony nasz rewir domowy poprzez odczuwanie istniejącej linii. Wzmógł się ruch, jaki jest następstwem	Likwidacja uciążliwego hałasu i drgań związanych z eksploatacją metra (wchodzi w to także problem wentylacji linii metra).	N	Hałas instalacyjny oraz oddziaływanie drgań wychodzą poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do: – Metra Warszawskiego Sp. z o.o.,

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
		wicza 72	bliskości stacji naszych zabudowań - konkretnie stacji Wawrzyszew w odległości ok. 20 m od budynku daje odczuwalne pogorszenie naszych warunków mieszkalnych. Hałas, jaki się wydobywa podczas przyjazdu jak i podczas odjazdu kolejki metra odczuwany jest w naszych mieszkaniach. Zarówno odczuwane są wstrząsy jak i hałas, który wydobywa się z otwartych drzwi stacji. Podczas uruchomienia wentylatorów na dachu stacji dochodziło do niesamowitego dudnienia odczuwalnego przez mieszkańców. Zgłaszane było to na piśmie. Planowana wybudowa drugiej nitki ul. Kasprowicza od lasku Lindego do Huty pogorszy jeszcze bardziej spokój i tak już zakłócony. Budując tak duży budynek stacji metra Wawrzyszew nikt nie wziął pod uwagę, że przy budynku Kasprowicza 72 powstał tunel, gdzie wszelki hałas odbija się od ścian tejże stacji i z podwójną siłą jest odczuwany w mieszkaniach. Oprócz tego okna wychodzące na tą stację są usytuowane na wysokości ok. 1 m od ziemi, przez co w znacznym stopniu dobiega wzmożony hałas. Wzmożony ruch ludności dochodzących do stacji bardziej, wzmożył hałas. Odgłosy rozmów dochodzą do mieszkań, tak jakby ktoś rozmawiał w naszych mieszkaniach. Prowadzone porządki w porze nocnej zrywają nas z łóżek. A co dopiero mówić o przewidywanej budowie nowej jezdni, która będzie przebiegać w odległości ok. 10m od okien. Wiatry wiejące od strony Bemowa są skierowane w nasz budynek (Komin wentylacyjny Warszawy), który przyczynia się do jeszcze bardziej odczuwalnych skutków hałasu. Planowana budowa węzła mostu Północnego wzmoży zapewne ruch samochodowy i zwiększy jeszcze bardziej dochodzący hałas nie tylko uliczny. Prosimy o uwzględnienie naszych uwag i odpowiednie zareagowanie na tak drastyczne pogarszanie się warunków mieszkańców. Na zebraniu rocznym Wspólnoty temat ten był gorąco poruszony i wywołał ożywioną dyskusję. Obecnie z tego, co mi wiadomo Zarząd Dróg Miejskich ogłosił przetarg na projekt wybudowy nowej jezdni i na pewno nikt nie uwzględnił naszych uwag. Z poszanowaniem i nadzieją, aby coś się zmieniło na lepsze.			– Dzielnicy Bielany (w sprawie hałasu instalacyjnego).
				Zapobieganie przewidywanemu wzrostowi uciążliwości hałasowej z uwagi na poszerzenie ul. Kasprowicza.	N	Problem ten powinien zostać zgodnie z prawem rozwiązany w raporcie oddziaływania inwestycji na środowisko.
				Zapobieganie przewidywanemu wzrostowi uciążliwości hałasowej z uwagi na budowę Trasy Mostu Północnego.	N	Problem ten powinien zostać zgodnie z prawem rozwiązany w raporcie oddziaływania inwestycji na środowisko.
15.	09.04.09	Paweł Nałęcz	Chciałbym zwrócić uwagę na według mnie pomijany aspekt (w każdym razie w małym stopniu stosowany w rzeczywistości), mianowicie - na nasadzenia drzew wzdłuż ulic - nie tylko tych, wielopasmowych, ale również mniejszych. Nie dość, że wytłumiają hałas, to oczyszczają powietrze ze spalin (w jakimś stopniu), nie wspominając o zaletach wizualno-estetycznych.	Postulat szerokiego zastosowania zieleni w mieście, jako środka ochrony przed hałasem.	U	Zastosowanie roślinności w odniesieniu do ograniczenia hałasu wprowadzone zostaje uzupełniając do proponowanych rozwiązań ochrony środowiska w postaci ekranów akustycznych wraz z nasadzeniami zieleni i wałów ziemnych.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			Zaletą wzięcia pod uwagę powyższego - jest jego stosunkowo niski koszt.			
16.	09.04.09	Rafał Musz- czynko	Jestem zbulwersowany całkowitym pominięciem we wstępnej wersji Programu jednego z ważnych elementów ograniczania hałasu drogowego, jakim jest tworzenie dogodnych warunków i promocja transportu rowerowego. Nie muszę chyba zaznaczać, jaka jest różnica w emisji hałasu pomiędzy rowerem a samochodem, nawet jadącym po cichym asfalcie... Poziom emisji hałasu jest jednym z wielu czynników, które skłaniają takie aglomeracje jak Berlin czy Londyn do prowadzenia aktywnej polityki pro-rowerowej (obok braku emisji spalin i CO2, poprawy zdrowia społeczeństwa, znacznie mniejszego zapotrzebowania na przestrzeń i innych), ale w kontekście konsultowanego Programu najważniejszym. Im więcej podróży po mieście odbywa się rowerem, tym mniej podróży odbywać się będzie z wykorzystaniem samochodu i tym mniejszy poziom hałasu drogowego. Dlatego za bardzo ważny element długofalowej polityki miasta w celu ochrony środowiska przed hałasem uważam tworzenie jak najlepszych warunków do podróżowania rowerem oraz promocję tego środka transportu. Działania te powinny skupiać się nie tylko na strefie śródmiejskiej, ale obejmować cały obszar Warszawy - umożliwiając bezpieczny i wygodny ruch rowerowy zarówno na linii Śródmieście - dzielnice ościennie, jak i ruch międzydzielnicowy oraz lokalny.	Transport rowerowy - bardzo ważny element długofalowej polityki miasta w celu ochrony środowiska przed hałasem uważam. Niezbędne jest tworzenie jak najlepszych warunków do podróżowania rowerem oraz promocję tego środka transportu. Działania te powinny skupiać się nie tylko na strefie śródmiejskiej, ale obejmować cały obszar Warszawy - umożliwiając bezpieczny i wygodny ruch rowerowy zarówno na linii Śródmieście - dzielnice ościennie, jak i ruch międzydzielnicowy oraz lokalny.	N	Wniosek dotyczący systemów transportowych całego miasta, w którym transport rowerowy zająć musi należną mu rangę, wykracza poza zakres Programu. Wykonawcy Programu opowiadają się za jak najszerzym rozwojem komunikacji rowerowej, jako jednego ze środków transportu.
17.	11.04.09	Jerzy Kłosiński	W naszej stolicy są szerokie dwupasmowe ulice przechodzące przez środek osiedli mieszkaniowych, ale niestety traktowane przez kierowców, także często obecnie szybkich i głośniejszych motocyklistów, jak trasy przejazdowe, gdzie można, szczególnie w nocy - rozwinąć nieograniczoną prędkość. Do takich należy ulica Fieldorfa na Gocławiu, a przecież obok jest Trasa Siekierska, czy Ostrobramska - ulice pełniące rolę obwodnic. Dlaczego nie widziałem ani razu policji na ul. Fieldorfa, która by sprawdzała prędkość pojazdów? Przecież pojazdy rozwijające niekiedy prędkość powyżej 100 km/h robią potworny hałas. Należałoby na tej ulicy, przy której bezpośrednio stoją bloki mieszkalne, ustawić fotoradary, jeśli policja nie kwapi się do sprawdzanie prędkość pojazdów tu przejeżdżających. Jest, zatem prosty sposób ograniczenia hałasu przy jednej z bardziej zamieszkałych ulic Warszawy. Apeluje, zatem do władz stolicy o podjęcie proponowanych działań, które ograniczą hałas na ul. Fieldorfa i innych ulicach traktowanych tylko jak ciągi	Wskazana policyjna kontrola prędkości na ul. Fieldorfa, szczególnie w porze nocnej.	N	Wniosek wykracza poza zakres Programu. Przekazano jego treść do Komendy Stołecznej Policji.
				Należałoby na ulicy Fieldorfa, przy której bezpośrednio stoją bloki mieszkalne, ustawić fotoradary, jeśli policja nie kwapi się do sprawdzanie prędkość pojazdów tu przejeżdżających.	U	Montaż fotoradarów w perspektywie długookresowej.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			komunikacyjne, bez uwzględnienia skutków hałasu dla mieszkańców przy nich usytuowanych.			
18.	11.04.09	Mary-ska62@...	Problem: Odcinek ulicy Wybrzeże Kościuszkowskie pomiędzy mostami Średnicowym a Poniatowskiego, po stronie południowo-zachodniej. Samochody wyjeżdżające z tunelu generują jednostajny szum 24 godziny na dobę. Nieznośny hałas urozmaicany jest piskiem ostro hamujących maszyn, ponieważ źle wyprofilowana jezdnia wyrzuca te bardziej rozpędzone. Często, szczególnie nocą, dochodzi tu do wypadków i wtedy zderzenie z drzewem lub domem (już to się zdarzyło) lub resztkami barierek (niedawno zamontowanych) budzi wszystkich mieszkańców.	Rozwiązanie: Przedłużenie tunelu.	N	Inwestycja taka nie jest przewidywana z uwagi na potrzeby komunikacyjne miasta
				Rozwiązanie doraźne: EKRANY DŹWIĘKOCHŁONNE.	N	Po analizach zdecydowano wprowadzić ograniczenie prędkości (fotoradar) zamiast budowy ekranów akustycznych, których skuteczność trudno byłoby zapewnić w tych warunkach – perspektywa średniookresowa, Wniosek w części dotyczącej źle wyprofilowanej jezdni został przesłany do Zarządu Dróg Miejskich
19.	11.04.09	Katarzyna i Robert Hawryluk Hawranek	Witam Pracuję w centrum, okoliczni mieszkańcy skarżą się na bardzo głośną pracę wentylatorów budynków Rondo 1. Wentylatory wyją wprost na bloki mieszkalne przy ulicy Pańskiej nr.3 i 5 Ciekawe, czemu są uruchamiane najczęściej wieczorem. Może uda się Urzędowi miasta załagodzić tę niedogodność mieszkańców.	Likwidacja głośnej pracy wentylatorów budynku Rondo 1 (Pańska 3 oraz 5).	N	Poza zakresem Programu. Wniosek przekazano do Urzędu Dzielnicy Śródmieście.
20.	13.04.09	Agnieszka Szydłowska	Dzień dobry! Jestem lokatorką mieszkania przy ul. Międzynarodowej 32 w Warszawie. Chciałam zgłosić swój sprzeciw dotyczący postawienia ekranów dźwiękoszczelnych wzdłuż Trasy Łazienkowskiej. Niestety nie mogę nigdzie na Państwa stronie znaleźć miejsca, gdzie mogę wyrazić swoje zdanie dotyczące tego przedsięwzięcia. Zmuszona, więc jestem to zrobić drogą mailową.	Sprzeciw w sprawie budowy ekranów akustycznych przy Trasie Ł (okolice ul. Międzynarodowej).	N	Rozwiązanie problemów akustycznych w omawianym rejonie dokonane zostanie w ramach celów średniookresowych. Przewiduje się budowę dodatkowych ekranów.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: <i>U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony</i>	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
21.	14.04.09	M. Chojnowska	Przejrzałam materiały dotyczące planu ograniczania hałasu w Warszawie, zauważyłam, że polana przy ul. Rudzkiej jest już w tej chwili dość głośna a w najbliższych planach będzie przebudowa trasy AK. Moim zdaniem już w tej chwili powinny być podjęte działania mające na celu ograniczenie skutków wzrastającego hałasu. Jednym ze sposobów jego ograniczenia mogłoby być posadzenie szpaleru drzew i krzewów wzdłuż trasy AK w odległości uwzględniającej przyszłą granicę trasy, tak by do czasu poszerzenia, drzewa mogły podrosnąć i stanowić naturalną barierę dla hałasu i spalin. Niestety nie zauważyłam w dokumencie żadnych informacji na ten temat. Czy takie działania mogłyby być ujęte w programie?	Należy zabezpieczyć przed hałasem pochodzącym z Trasy AK polanę przy ul. Rudzkiej.	N	Trasa AK będzie modernizowana. Termin modernizacji jest uzależniony od zakończenia budowy Trasy Mostu Północnego. Projekty modernizacyjne Trasy AK przewidują m.in. instalację zabezpieczeń przeciwhałasowych w formie póżtuneli. Zakres i forma zastosowanych zabezpieczeń przeciwhałasowych wynika z raportu oddziaływania na środowisko.
22.	14.04.09	Ewa Kenig	Proszę Państwa, dlaczego uwzględniono tylko hałas komunikacyjny? Jest poważny problem hałasu robionego przez dzieci bezpośrednio pod oknami mieszkań prawie od świtu do późnego wieczoru. Jak z takim zjawiskiem można sobie poradzić? Wszak uczyniono dzieci prawie nietykalnymi, a one robią, co chcą i coraz bardziej mają za nic uwagi dorosłych. Ja sama mieszkam w takim właśnie osiedlu zamkniętym na Żoliborzu przy Marii Kazimierzy i przyznaję, że jestem już bardzo zmęczona mieszkaniem tam. Bandy młodocianych szaleją, dewastują wszystko, co się da, a dorośli udają, że tego nie widzą. Jest też problem tzw. ochrony, która pije alkohol w trakcie swojej „służby” /byłam świadkiem /i ma za nic wszelkie prośby o interwencję. Pytam, więc, za co dostają pieniądze? Wzywałam też straż miejską, ale przybyli na miejsce twierdzili, że też nic nie mogą zrobić, a szarańcza, bo trudno ich określić inaczej dalej bezkarnie rzucała w okna kamiki, wyrzywa drzewka, demoluje zieleń i wrzeszczy. Czy na dzieci wzywać policję, dzielnicowego? Czy jest w ogóle jakaś skuteczna metoda, aby ich nauczyć, że dorosłym należy się spokój w ich mieszkaniach? Obecnie jest „wychów” dzieci bezstresowy, co uważam jest kompletny nonsens. Oni nie boją się już dorosłych i stają się coraz bardziej bezkarni. A ich „rodzice” mają ich z głowy we własnych domach i nie muszą się nimi denerwować, robią to za nich inni ludzie. Pytam, więc co zrobić z takim problem, który wcale nie jest bagatelny,	Problem hałasu (i nie tylko) powodowanego przez „nietykalne” dzieci, hałasujące pod oknami.	N	Poza zakresem Programu. Wniosek przekazano do: – Komendy Stołecznej Policji, – Straży Miejskiej.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			ponieważ pisk i wrzask dzieci jest o wiele gorszy dla uszu człowieka niż szum samolotu, czy nawet uliczny hałas samochodów.			
23.	14.04.09	Dorota Bilińska	W związku z opracowaną mapą akustyczną i wnioskiem SM Międzynarodowa o ustawienie ekranów akustycznych w okolicach ulicy Międzynarodowej wnoszę o podjęcie decyzji i ustawienie ekranów również wzdłuż Trasy Łazienkowskiej, w okolicach budynków znajdujących się przy ul. Brazylijskiej. Wniosek ten jest uzasadniony najwyższym poziomem hałasu, (co wynika z mapy akustycznej) dobiegającym z ulicy Stanów Zjednoczonych. Ponadto należy podkreślić, iż w dalszej kolejności, wzdłuż ulicy Stanów Zjednoczonych znajduje się boisko szkolne i szkoła podstawowa. W związku z powyższym całkowicie zasadne byłoby ustawienie ekranów od ulicy Międzynarodowej (okolice ogródków działkowych), aż do ulicy Saskiej, z uwzględnieniem przystanku autobusowego przy ul. Międzynarodowej, który powinien być odpowiednio zabudowany, jak ma to miejsce np. przy Wale Miedzeszyńskim na Gocławiu (nie może być w takim przypadku przerwy w ekranach akustycznych, gdyż ich ustawienie stałoby się niecelowe). Biorąc pod uwagę najwyższy z możliwych poziom hałasu mam nadzieję, że podejmą Państwo właściwą decyzję i wszyscy mieszkańcy będą mogli mieszkać nie obawiając się o swoje zdrowie.	W związku z wnioskiem SM Międzynarodowa o ustawienie ekranów akustycznych w okolicach ulicy Międzynarodowej wnoszę o podjęcie decyzji i ustawienie ekranów również wzdłuż Trasy Łazienkowskiej, w okolicach budynków znajdujących się przy ul. Brazylijskiej.	U	Rozwiązanie problemów akustycznych w omawianym rejonie dokonane zostanie w ramach celów średniookresowych (cel HD4). Generalnie w ramach tych działań przewiduje się m.in.: – modernizację istniejących ekranów akustycznych, – budowę ekranów nowych.
24.	14.04.09	Michał Hordyński	Witam, Chciałbym zgłosić swoje uwagi dotyczące głośnych miejsc na Żoliborzu, które można wyciszyć, np. można by ustawić panele akustyczne / wyciszacze (nie wiem jak to się fachowo nazywa, ale np. są ustawione wzdłuż trasy Toruńskiej) w następujących miejscach: - wzdłuż Wisłostrady przy Kępie Potockiej, Cytadeli i parku przy Cytadeli (najlepiej od Cytadeli do Łasku Bielańskiego) - wzdłuż trasy Toruńskiej przy parku Kaskada – przy samym parku Kaskada na wysokości ul. Słowackiego jest prześwit gdzie nie ma ustawionych paneli wyciszających, przez co w parku Kaskada jest głośno.	Prośba o ustawienie ekranów akustycznych:	N	Ochrona takich terenów wykracza poza zakres Programu. Jest to prośba o usytuowanie ekranów akustycznych na obszarach niezamieszkałych, dla których wartość wskaźnika M = 0.
				- wzdłuż trasy Toruńskiej przy parku Kaskada – przy samym parku Kaskada na wysokości ul. Słowackiego jest prześwit gdzie nie ma ustawionych paneli wyciszających	N	Trasa AK będzie modernizowana. Termin modernizacji jest uzależniony od zakończenia budowy Trasy Mostu Północnego. Projekty modernizacyjne Trasy AK przewidują m.in. instalację zabezpieczeń przeciwhałasowych w różnej formie. Zakres i forma zastosowanych zabezpieczeń przeciwhałasowych wynika z raportu oddziały-

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
						wania na środowisko.
25.	14.04.09	Katarzyna Gowin	Zwracam się z wnioskiem o absolutnie <u>niezbędne wyciszenie Trasy Łazienkowskiej na wysokości osiedla Torwar</u>. Lekceważenie mieszkańców po lewej stronie Wisły jest karygodne i niedopuszczalne. Jak wiadomo Trasa jest jedną z najbardziej obciążonych arterii na terenie Warszawy a pomimo to władze Warszawy nie zrobiły nic, aby pomóc mieszkańcom okolicznych domów w walce z hałasem. Przy nowych inwestycjach jest to absolutnie niedopuszczalne. Skąd, więc taka ignorancja przy starych ciągach jezdnych, które jeszcze bardziej rezonują z powodu zużytych nawierzchni, starych technologicznie rozwiązań materiałowych. W takich miejscach ekrany dźwiękochłonne powinny być standardem a nie luksusem. Zwłaszcza, że ta okolica jest miejscem do życia ludzi, znajdują się tu liczne szkoły, dom kultury, boiska sportowe i stadiony oraz Agrykola jako miejsce wypoczynku dla mieszkańców całej Warszawy. Ponadto pragnę zauważyć, iż hałas dobiegający z Trasy trwa przez całą dobę i nigdy nie ustaje, gdyż jest to droga tranzytowa. W związku z tą inicjatywą obywatelską bardzo proszę o przychylenie się do mojej prośby i prośby okolicznych mieszkańców o zainstalowanie ekranów dźwiękochłonnych, które pozwoliłyby na zmniejszenie hałasu i lepsze życie dla ludzi.	Niezbędne jest wyciszenie Trasy Łazienkowskiej na wysokości osiedla Torwar w formie ekranów akustycznych	U	Cele długookresowe (HD25)
26.	14.04.09	Eugeniusz Gołębiewski	W odpowiedzi na Waszą ulotkę - przesyłam w załączonym pliku moje syntetyczne uwagi do treści w/w dokumentu. Szczególnie mnie drażni: ·TV (przez całą dobę - „wyśrubowany” poziom akustyczny reklam w stosunku do technicznie dopuszczalnego, normalnego, szczególnie w okresie wieczornym i nocnym); -Polskie Radio i TV nie przestrzega obowiązującej normy technicznej dla nadawanego poziomu audycji, wpuszczając np. w czasie filmu "reklamę" o kilkakrotnie większej mocy. Przecież te sprawy moglibyście z PRITV szybko uregulować!!! Proszę zauważyć, iż podstawowy poziom poszczególnych kanałów TV bywa również często niejednorodny. Poza tym, dość często, bardzo niejednorodny bywa poziom głosu tłumacza treści filmu. Moim zdaniem jest to ewidentna wina braku nadzoru technicznego ze strony PRITV. A może "reklamodawcy" oraz nadawcy mają w tym jakiś interes? Chciałbym, aby podczas nocnego seansu nie szukać po ciemku i panicznie sterownika, by ściszać	Skargi na hałas emitowany przez audycje radiowe i telewizyjne.	N	Wniosek wykracza poza zakres Programu.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			głos z telewizora, budzący moich sąsiadów. Na temat dręczących źródeł hałasu w Warszawie można by było dużo napisać. Wyliczyłem je tylko.			
27.			<u>Załącznik do wystąpienia:</u> Materiał pt. Uwagi do 'programu ochrony środowiska przed hałasem dla m.st. warszawy wraz z prognoza oddziaływania na środowisko'. 1. Krótkie informacje o Autorze (nie przytoczono). 2. Generalna uwaga - hałas w Warszawie jest powodowany oraz dodatkowo potęgowany przez następujące źródła: – Różne środki komunikacji miejskiej, – Lotniska w Warszawie, – TV (przez całą dobę „wyśrubowany” poziom akustyczny reklam w stosunku do technicznie dopuszczalnego, normalnego, szczególnie w okresie wieczornym i nocnym), – Radio (przez całą dobę „wyśrubowany” poziom akustyczny reklam w stosunku do technicznie dopuszczalnego, normalnego, szczególnie w okresie wieczornym i nocnym), – Samochody na ulicach z bardzo nagłościoną reklamą megafonową, – Bardzo głośna muzyka oraz komunikaty nadawane: - o Na targowiskach, - o W dużych domach handlowych, - o Na placach ze zradiofonizowana karuzelą i innymi urządzeniami rozrywkowymi, - o Stadionach, - o W miejscach „podwórkowych” występów muzyków i orkiestr. – Dzwony kościelne (konieczność ograniczenia do nadzwyczajnych uroczystości; konieczność likwidacji codziennego uruchamiania na określone msze, zwłaszcza poranne i wieczorne),	Brak konkretnych wniosków odnośnie Programu.		Dziękując za usystematyzowanie problemy stwierdzamy brak konieczności ustosunkowania się do tej części wystąpienia.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			– Istnieje również problem nagłośnienia z dużych kurantów zegarowych, – Różne manifestacje protestacyjne z petardami i syrenami, bębniami, trąbkami i nagłośnieniem dla ich „liderów”, – "Tradycyjne" używanie petard (Sylwester, Wielkanoc), – Wywołania oraz rozmowy przez telefony komórkowe, szczególnie w autobusach i tramwajach. 3. Należy mieć na uwadze, że aglomeracja warszawska posiada dość specyficzny „szum tłowy” hałasu w ciągu doby, sobót, niedziel i dni świątecznych, zależny od wielkości ruchu miejskiego oraz od samochodowych, weekendowych wyjazdów/przyjazdów z/do Warszawy.			
28.	14.04.09	Sławomir Trzeciński	Nad budynkiem Modzelewskiego 96 latają startujące i lądujące na Okęciu helikoptery. – Latają nisko i wytwarzają uciążliwy hałas. – Mogą latać nad Woronicza.	Przenieść trasy lotów śmigłowców nad ul. Woronicza.	N	Problem ustalania korytarzy lotów w przestrzeni powietrznej Warszawy wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie przekazano do organów o podmiotów zajmujących się ruchem lotniczym (PP 'Porty Lotnicze').
29.	15.04.09	Iwona Szablowska	Mieszkam na ulicy Fieldorfa przy głównym skrzyżowaniu ul. Fieldorfa i Bora Komorowskiego na Gocławiu i chciałam poruszyć temat nasilenia hałasu z dwóch różnych powodów. Pierwszym problemem jest puszczanie przez zajezdnię MZA Ostrobramska codziennie (rano od godz.6.00-7.30 i wieczorem między 20.30-22.00 od poniedziałku do piątku) starych i bardzo głośno jeżdżących autobusów Ikarusów, drugim zaś zezwalanie straży miejskiej i policji na robienie wyścigów po ul. Fieldorfa i Bora Komorowskiego przez kierowców motorów jeżdżących na jednym kole i kierowców szpanujących sportowymi, starymi /nowymi głośno jeżdżącymi samochodami. Mieszkam gdzie ruch jest olbrzymi, mam małe dziecko i spore trudności zarówno ze spaniem jak i z usypianiem dziecka zarówno rano, w ciągu dnia, jak i wieczorem. Z tego, co mi wiadomo stare Ikarusy są na wycofaniu, a są w tej chwili na częstym ich wykańczaniu i głównie puszczane są od poniedziałku do piątku, bo w weekendy jeżdżą autobusy (wozy) prawie same najnowsze i najlepsze. Jeśli chodzi o drugi problem, to po pierwsze zgłaszam problemy szpanerów na Grenadierów w Komisariacie i policja nie zrobiła totalnie nic w	Uciążliwy hałas starych, głośnych autobusów z zajezdni „Ostrobramska”,	N	Problem wymiany taboru autobusowego wykracza poza ramy Programu. Wniosek w tej sprawie skierowano do Zarządu Transportu Miejskiego oraz Miejskich Zakładów Autobusowych
				Wyścigi motocyklowe na ul. Fieldorfa i Bora Komorowskiego	N	Wniosek wykracza poza zakres Programu. Skierowano go do Komendy Stołecznej Policji
				Jeżdżące na sygnale pojazdy uprzywilejowane, w szczególności rano i wieczorem, nawet wtedy, gdy nie widać takiej potrzeby.	N	Wniosek wykracza poza zakres Programu. Sygnalizacja alarmowa pojazdów uprzywilejowanych jest używana z uwagi na tzw. „wyższą konieczność” związana na ogół z ratowaniem życia i zdrowia obywateli.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			tym temacie. Wiem również, bo też jestem kierowcą, że samochody powinny mieć jakąś ograniczoną ilość decybeli i nie powinna ona przekraczać tego hałasu, jaki nasilił się, od kiedy zrobiony został przejazd z Gocławia na trasę Siekierkowską. Chciałam dodać jeszcze jedną kwestię jeżdżących nad ranem i wieczorami (po 22.00) Głośno jeżdżących pojazdów uprzywilejowanych takich jak karetka czy policja. Wiadomo przecież, że o tych porach nie ma korków, a one jadąc wyją na pół Gocławia. Wystarczy przecież sygnał świetlny. Próbowałam również te problemy jakoś rozwiązać, ale mieszkańcami nikt się nie przejmuje. Podejrzewam, że powyższe problemy dotyczą również innych części Wa-wy i może warto byłoby trochę problemy nagłośnić i coś w tych kwestiach zrobić, bo nazwy ulicy, to nie tylko jeżdżące różne pojazdy, ale również mieszkańcy bloków, którzy chcieliby mieć, choć trochę spokoju by móc odpocząć.			
30.	15.04.09	Urszula Kapłan	Chciałam zgłosić problem hałasu przy blokach położonych przy ul. Kochanowskiego, usytuowanych wzdłuż ul. Literackiej. Bloki nasze usytuowane są między ul. Broniewskiego, Armii Krajowej (w przyszłości ma być to odcinek autostrady A-2) a ul. Powązkowską. Ruch na trasie w ciągu ostatnich lat wzrósł kilkakrotnie. Ekrany znajdujące się wzdłuż naszego odcinka nie wystarczają, żeby, choć o kilkanaście procent obniżyć hałas dochodzący z trasy. Nie tylko ustawiczny hałas, ale również drgania, na które jesteśmy stale narażeni. Na naszym odcinku znajdują się tylko 2 ekrany, jeden po jednej stronie trasy, a drugi po drugiej. Trasa posiada aż 10 pasów ruchu, położonych na różnych wysokościach. Proszę w imieniu swoim jak i mieszkańców o wyciszenie dokładnie tego odcinka trasy. Druga strona trasy, od ul. Broniewskiego w niektórych miejscach posiada nawet 6 barier chroniących mieszkańców przed nadmiernym hałasem. Często chodzę koło tych bloków i stwierdzam, że hałas jest dla nich mniej dokuczliwy. Oczywiście nie ochroni nas to przed szkodliwymi spalinami, ale odpowiednie wyciszenie jej spowoduje, że będziemy mogli żyć spokojniej w ciągu dnia, jak i nocy. Otworzyć okna, lepiej spać. Jak wiadomo ruch na trasie jest bardzo, ale to bardzo duży. Hałas jest ogromny i dokuczliwy w dzień jak i w nocy. Trasą na dobę przejeżdża ogromna liczba TIR-ów, które powodują ogromny hałas jak i bardzo duże drgania na nasze bloki. Są one bardzo odczuwalne przez Nas mieszkańców. W zasadzie nie mamy spokoju 24 godz. na dobę.	Cały odcinek Trasy AK „Broniewskiego – Powązkowska” powinno się zakryć. A jak nie to proponuję pociągnąć do końca ekrany po obu stronach zjazdu z wiaduktu, najdalej jak się tylko da. Również dać ekrany odpowiednio wysokie w środku trasy. Żeby miały kształt zakrzywienia do środka. Od ul. Literackiej do ul. Powązkowskiej pociągnąć istniejące ekrany do samego końca ul. Powązkowskiej. Oraz ich podwyższenie z materiałów przepuszczających światło.	N	Trasa AK na omawianym odcinku będzie modernizowana. Termin modernizacji jest uzależniony od zakończenia budowy Trasy Mostu Północnego. Projekty modernizacyjne Trasy AK przewidują m.in. instalację zabezpieczeń przeciwhałasowych w różnej formie (także półtunelowej). Zakres i forma zastosowanych zabezpieczeń przeciwhałasowych wynika z raportu oddziaływania na środowisko.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: <i>U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony</i>	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			Najlepiej dla nas było by cały ten odcinek zakryć. A jak nie to proponuję pociągnąć do końca ekrany po obu stronach zjazdu z wiaduktu, najdalej jak się tylko da. Również dać ekrany odpowiednio wysokie w środku trasy. Żeby miały kształt zakrzywienia do środka. Natomiast od ul. Literackiej do ul. Powązkowskiej pociągnąć istniejące ekrany do samego końca ul. Powązkowskiej. Oraz ich podwyższenie z materiałów przepuszczających światło. Mamy nadzieję, że nasz skromny głos w tej sprawie zostanie wzięty pod uwagę i nie tylko. Spowoduje, że będzie żyło nam się lepiej a przede wszystkim spokojniej.			
31.	15.04.09	Marcin Rynkowski	Serdecznie dziękuję za możliwość wypowiedzenia się w sprawie ograniczania hałasu w mieście. Zdecydowanie opowiadam się za budową ekranów akustycznych. Mogą one z łatwością podwyższyć atrakcyjność niektórych dzielnic dotkniętych obecnie problemem hałasu. Ekrany akustyczne są obecnie estetyczne i względnie tanie, jednak apeluję żeby nie ograniczać się do budowy tych ekranów wyłącznie w sąsiedztwie dróg. Ekrany można postawić również w sąsiedztwie torów kolejowych. Hałas kolejowy jest szczególnie dotkliwy np. dla mieszkańców południowego Żoliborza w okolicy C.H. Arkadia, tj. rejonów ulicy gen. Zajączka, w okolicy Dworca Gdańskiego. Znajduje się tu dużo budynków mieszkalnych w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, którymi przejeżdżają również niezwykle hałaśliwe pociągi towarowe. Jest to dokuczliwe zwłaszcza w porze nocnej. Uprzejmie proszę o rozważenie możliwości zastosowania w opisywanym rejonie ekranów akustycznych. Pozostaję do wszelkiej dyspozycji.	Uprzejmie proszę o rozważenie możliwości zastosowania w opisywanym rejonie ekranów akustycznych (rejon ul. Gen Zajączka i Dw. Gdańskiego).	N	Techniczna analiza możliwości posadowienia ekranów akustycznych w rozpatrywanym rejonie wskazuje, że z uwagi na znaczną szerokość terenów kolejowych ekrany takie byłyby nieskuteczne. Jednakże wniosek wysłano do PKP SA w celu rozważenia ewentualnie innych rozwiązań ograniczających hałas w danym rejonie.
32.	15.04.09	Joanna Kołodziejczak	Z wielkim zadowoleniem powitałam Państwa pomysł. Obejrzałam też stosowną stronę, poszukałam, pomierzyłam i nieco się rozczarowałam. Ruch uliczny i przemysł to powszechnie znani "sprawcy" hałasu, dlatego w poszukiwaniu spokojniejszego miejsca kupiłam mieszkanie na Ursynowie. Okolica nieuprzemysłowiona, od ruchliwego KEN-u oddzielają mnie rzędy domów a na Lanciego jest głównie ruch lokalny. Spodziewałam się ciszy, zwłaszcza w godzinach nocnych, niestety jest inaczej. Na rzędach bloków wybudowanych w ostatnich 5 latach umieszczono	Proponuję rozszerzyć badania o źródła uciążliwego hałasu:	N	Problem ten wykracza poza zakres Programu.
				1. Wielkie wentylatory (być może obsługujące zamknięte parkingi) w okolicach ul. Lanciego, Ruch lądujących samolotów (okresowy)		Wniosek skierowano do Urzędu Dzielnicy Ursynów. Z uwagi na okresowość przelotów samolotów w omawianym rejonie, nie występują tam przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu (wskaźniki średnio – roczne).

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			wielkie wentylatory - zapewne dotleniające podziemne garaże. Włączają się z głośnym wyciem, średnio, co 15min, a następne 15 min. pracują łomocząc jakby stary autobus, pod oknem rozgrzewał silnik. Włączają się po kolei a jest ich 6 (w moim polu widzenia). Najgorzej jest latem, przy otwartych oknach, choć i ich zamknięcie nie wycisza tych monotonnych, uciążliwych dla ucha dźwięków. Państwa pomiary zapewne też nie uwzględniają lądujących nad naszymi głowami, na szczęście tylko okresowo, samolotów. Proponuję rozszerzyć badania o wyżej opisane źródła uciążliwego hałasu.			
33.	15.04.09	Krystyna Pakulska	W odpowiedzi na apel dotyczący przekazywania uwag na temat hałasu w Warszawie, jako mieszkaniec naszego miasta, byłabym wdzięczna za uwzględnienie w przygotowywanym projekcie zapisu dotyczącego zakazu słuchania głośnej muzyki, czy innych audycji radiowo-telewizyjnych, nie tylko w czasie ciszy nocnej, ale i w ciągu dnia. Niektórym się wydaje, że zmuszanie wszystkich do wspólnego słuchania, to świetna zabawa. Żądamy: zapisu dotyczącego bezwzględnego stosowania przez firmy urządzeń zabezpieczających przed hałasem spowodowanym klimatyzacją. Warkot potrafi być nie do wytrzymania. zapisu dotyczącego ograniczenia ilości decybeli w czasie koncertów publicznych. Dobra zabawa dla obywateli nie powinna ogłuszać na wiele godzin mieszkańców okolic takich miejsc, w wyniku czy to krzyków wokalistów, zwane czasem śpiewaniem, czy rytmiczne uderzanie w perkusję.	Żądamy: - zapisu dotyczącego bezwzględnego stosowania przez firmy urządzeń zabezpieczających przed hałasem spowodowanym klimatyzacją. Warkot potrafi być nie do wytrzymania.	N	Problem wykracza poza zakres Programu Jednakże w Programie uwzględniono zapis dotyczący konieczności dotrzymania norm emisji hałasu z różnego rodzaju urządzeń.
				- zapisu dotyczącego ograniczenia ilości decybeli w czasie koncertów publicznych. Dobra zabawa dla obywateli nie powinna ogłuszać na wiele godzin mieszkańców okolic takich miejsc, w wyniku czy to krzyków wokalistów, zwane czasem śpiewaniem, czy rytmiczne uderzanie w perkusję.	N	Zagadnienie to wykracza poza zakres Programu, ponieważ wymaga odpowiednich regulacji prawnych.
34.	15.04.09	Wiesław Sobala	Praga Południe, Al. Stanów Zjednoczonych 27 róg Saskiej, Szkoła Podstawowa Nr 143 Szkoła znajduje się bardzo blisko Trasy Łazienkowskiej i panujący tam ruch powoduje, że hałas, jaki jest wokół szkoły przekracza 75 dB. Nauczyciele, jak i uczniowie bardzo skarżą się na szum, jaki występuje w szkole mimo zamkniętych okien plastikowych – bardzo utrudnione jest prowadzenie zajęć lekcyjnych. Ograniczenie hałasu w bardzo dużym stopniu zmniejszyły ekrany dźwiękoszczelne oraz nawierzchnie asfaltowe. Na tej trasie ograniczenie prędkości spowoduje zakorkowanie jej.	Dyrekcja Szkoły, Rada Rodziców oraz uczniowie bardzo proszą o wyciszenie hałasu od Al. Stanów Zjednoczonych i Saskiej.	U	Rozwiązanie problemów akustycznych w omawianym rejonie dokonane zostanie w ramach celów średniookresowych (cel: HD40

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			W w/w sprawie pisane były pisma do ZDM i BOŚ. Od nowego roku szkołą ta będzie miała klasy sportowe, które będą miały zajęcia na nowo odrestaurowanym boisku sportowym i prowadzenie zajęć w takim hałasie jest bardzo utrudnione. Do szkoły chodzi około 900 uczniów i nauczycieli. Dyrekcja Szkoły, Rada Rodziców oraz uczniowie bardzo proszą o wyciszenie hałasu od Al. Stanów Zjednoczonych i Saskiej.			
35.	15.04.09	Roman Komajda	Ochota, Kolonia Staszica, Trasa Ł, rejon okolic Sędziowska, Prokuratorska, Jesionowa, Prezydencka Bardzo uciążliwy hałas powodowany przez warszawski ruch na Trasie Łazienkowskiej. Oprócz ryku silników samochodowych, motocyklowych – zwłaszcza późnym wieczorem i w nocy również vibracje – rezonans. Który wywołuje praca silników w zakresie niskich dźwięków. Jedynym rozwiązaniem problemu, a raczej jego złagodzeniem jest w moim oraz osób zamieszkujących ten rejon, a z którymi rozmawiałam o postawieniu ekranów pochłaniających dźwięk. Staramy się o to bezskutecznie już od wielu lat.	Jedynym rozwiązaniem problemu, a raczej jego złagodzeniem jest w moim oraz osób zamieszkujących ten rejon, a z którymi rozmawiałam o postawieniu ekranów pochłaniających dźwięk. Staramy się o to bezskutecznie już od wielu lat.	U	Uwzględniono w Programie w ramach celów długookresowych (HD 18-2).
36.	15.04.09	Katarzyna Niekrasz-Swital	Trasa Ł na odcinku w granicach administracyjnych Dzielnicy Ochota Mieszkańcy Kolonii Staszica i Lubeckiego, uskarżają się na przewyższający normy hałas uliczny. W Programie ochrony m.st. Warszawy przed hałasem należy uwzględnić konieczność wprowadzenia mechanizmów ograniczających hałas. Czy na poprawę w/w opisanej sytuacji nie wpłynęłoby wyprowadzenie z Warszawy ruchu przemysłowego przez budowę obwodnicy.	W Programie ochrony m.st. Warszawy przed hałasem należy uwzględnić konieczność wprowadzenia mechanizmów ograniczających hałas od Trasy Ł (Kolonia Staszica i Lubeckiego)	U	Uwzględniono w Programie w ramach celów długookresowych (HD 18-2).
37.	15.04.09	Marcin Sławiński	Al. Armii Ludowej, róg Al. Niepodległości. Dotyczy domów nad wykopem Trasy Ł. Wielkie natężenie hałasu w zw. z: Natężeniem ruchu, prędkością samochodów, jadących wykopem Akustyką wykopu – odbiciami i ukierunkowaniem hałasu w górę Zwiększeniem się hałasu na wyższych piętrach (mój balkon to 3 piętro – jest tu głośniejsze niż na parterze).	Uważam, że koniecznym i jedynym skutecznym sposobem ochrony przed hałasem od Trasy Ł przy Al. Niepodległości jest jakaś forma zadaszenia i wykopu.	U	Uwzględniono w Programie w ramach celów długookresowych.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			Wnioski: Proszę o pomiar hałasu w mieszkaniach nad wykopem i poinformowanie mieszkańców o poziomie (dB). Uważam, że koniecznym i jedynym skutecznym sposobem jest jakaś forma zadaszenia i wykopu.			
38.	15.04.09	Wiesław Poteraj	Bemowo, Trasa S-8 od ul. Lazurowej do ul. Wieśniacza Gościnne Miasto Warszawa zaprosiło ruch tranzytowy z Madrytu, Lizbony i Północnej Europy do Moskwy, Kijowa, Mińska, Wilna do przejazdu prawie przez środek miasta. Za dwa lata tysiące tirów zamiast omijać Warszawę obwodnicami będzie mogło przejechać przez Warszawę. Nie trzeba wielkiej wyobraźni, żeby uzmysłwić ogrom hałasu emitowanego przez trasę S-8. Początkowo projektowano na w/w odcinku wykonanie tunelu. Następnie miał być wykop. Obecnie prasa donosi, że będzie to półwykop. Pominięcie problemu trasy S-8 w przedstawionym opracowaniu należy uznać za krótkowzroczność opracowania.	Pominięcie problemu trasy S-8 w przedstawionym opracowaniu należy uznać za krótkowzroczność opracowania.	N	Problem ten powinien zostać zgodnie z prawem rozwiązany w raporcie oddziaływania inwestycji na środowisko. Niniejszy Program odnosi się do stanu istniejącego, a nie do prognozowanego.
39.	15.04.09	Jolanta Pawlak	Cale miasto/Obszary Ciche 1. Brak działań przeciwdziałających rozproszeniu zabudowy na tereny peryferyjne (rozpełzaniu się) 2. Nowe tereny zabudowy generują hałas, głównie komunikacyjny. 3. Wszystkie tereny, gdzie przewidywana jest zabudowa jednorodzinna (a nie zostały wyposażone w drogi) powinny być zaliczone do obszarów cichych.	1. Brak działań przeciwdziałających rozproszeniu zabudowy na tereny peryferyjne (rozpełzaniu się) 2. Nowe tereny zabudowy generują hałas, głównie komunikacyjny. 3. Wszystkie tereny, gdzie przewidywana jest zabudowa jednorodzinna (a nie zostały wyposażone w drogi) powinny być zaliczone do obszarów cichych.	N	Problemy tego typu rozwiązywane są w ramach działań planistycznych w Mieście, a nie w ramach programu ochrony Środowiska przed hałasem, proponującego konkretne rodzaje zabezpieczeń. Zagadnienia tego nie rozwiąże się metodami akustycznymi, choć jego rozwiązanie byłoby korzystne także z akustycznego punktu widzenia. Czasowo, do chwili rozwiązania problemów metodycznych, zrezygnowano w Programie z wyznaczania obszarów cichych.
40.	16.04.09	Agata Krzysztof Sawiccy	Hałas tu (wiadukt Mostu Poniatowskiego) przekracza chyba wszelkie normy: na moście tramwaje, autobusy i samochody; pod oknami budynku dwukierunkowa ulica. Jeżeli można tu jakoś wyciszyć, mieszkańcy będą dożywotnie wdzięczni!	Prośba o ograniczenie hałasu pochodzącego od ruchu po wiadukcie Mostu Poniatowskiego	N	W omawianym rejonie dokonano poprawy nawierzchni drogowej oraz wyłączono jeden pas ruchu wyłącznie dla autobusów, co ogranicza przelotowość ulicy (dalsze rozwiązania zapisano

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
						w celu dodatkowym HD 66) Z uwagi na zaawansowane prace dotyczące przepraw mostowych w Warszawie obecnie nie ma możliwości rozszerzania gamy przedsięwzięć przeciwhałasowych, polegających na ograniczeniach ruchu.
41.	16.04.09	Lidia Pietrasik – SM „Nad Potokiem”	My mieszkańcy bloku Łukowa 9 prosimy o ekrany wyciszające hałas dochodzący ze skrzyżowania, który znacznie się nasilił po uruchomieniu Trasy Siekierskiej.	My mieszkańcy bloku Łukowa 9 prosimy o ekrany wyciszające hałas dochodzący ze skrzyżowania, który znacznie się nasilił po uruchomieniu Trasy Siekierskiej.	N	Analizy techniczne wskazują, że postulowane ekrany nie byłyby w tym rejonie skuteczne. Niemniej w perspektywie długookresowej przewidywane są działania ograniczające hałas wzdłuż ciągu ulic od ul. Rzymowskiego do skrzyżowania ul. Witosa z ul. Czerniakowską. Działania te doprowadzą także do zmniejszenia poziomów hałasu w rejonie ul. Łukowskiej.
42.	16.04.09	Miroslaw Suski	Jestem właścicielem mieszkania i od 40 lat mieszkańcem osiedla Wrzeciono - jednego z 2 bloków, zwróconych bezpośrednio na węzeł komunikacyjny przy Hucie Warszawa (dziś Metro-Młociny). Węzeł ten - największy w kraju (i powód do dumy władz Warszawy) powstał w ramach projektu wspieranego ze środków unijnych. Pomimo to, (jeżeli nie liczyć szpaleru kilku nowo posadzonych, pewnie karłowatych drzewek) dla ochrony mieszkańców przed istniejącym od lat hałasem nie zaprojektowano żadnych żywopłotów (ani bariery z wyższej roślinności), która mogłaby się rozrosnąć, zanim przez to miejsce zostaną wkrótce przepuszczone wiadukty i jezdnie Trasy Mostu Północnego. Obecnie (według mapy) zmierzone poziomy hałasu na ścianie budynku, w którym mieszkam to: – 65-70 dB hałasu drogowego, – 55-60 dB hałasu od tramwajów, – 45-50 dB hałasu przemysłowego. Wkrótce powstaną nowe źródła hałasu i zanieczyszczeń, spowodowanych przez kawałki tramwajów, sam. osobowych i autobusów z Białoleki, co spowoduje znaczny wzrost poziomu hałasu wszelkiego rodzaju. Wprowadzenie zieleni - już obecnie mogłoby się także przyczynić do poprawy walorów widokowych tego - często przecież fotografowanego i odwiedzanego miejsca w Warszawie. Proszę o dalsze informacje i odpowiedź mailem na pytanie:	W związku z tym postuluję: 1) pilnie uzupełnić (w miejscach, które nie ulegną degradacji podczas budowy TMP) zieleń ochronną - zarówno od tramwajów jak i istniejących jezdni, tak, aby miała ona szansę jak najszybciej się rozrosnąć i służyć mieszkańcom,	N	Problem ten wykracza poza zakres Programu. Projekt zieleni musi stanowić element projektu budowy Trasy Mostu Północnego
				2) w ramach inwestycji TMP przewidzieć wymianę na dźwiękoszczelne okien w 2 budynkach, położonych najbliżej węzła Młociny i zwróconych w stronę planowanej TMP,	N	Działanie takie powinno wynikać z analizy porealizacyjnej, ponieważ w ramach raportu oddziaływania inwestycji na środowisko przewidziane będą wszelkie dostępne rozwiązania ochronne.
				3) przewidzieć na etapie projektu i wykonać - wraz z planowaną inwestycją TMP (etap 1+) wszelkiego rodzaju osłony i środki ochronne p/hałasowi (prognoza poziomu hałasu i akustyczny projekt przeciwdziałania) jak np. osłony, zieleń niska i wysoka, w tym pełną obudowę (w postaci ekranów akustycznych) wiaduktów, których zbudowanie pod oknami naszych domów	N	Realizacja tego postulatu jest obligatoryjna w ramach raportu oddziaływania na środowisko.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			Jakie środki zaradcze zostaną przez Miasto (teraz i w przyszłości) zastosowane, dla zapobieżenia złej od lat ciągle pogarszającej się sytuacji akustycznej tego miejsca? O ile, bowiem na hałas pochodzenia przemysłowego (Huta Warszawa) wpływ miasta może być ograniczony, to na nowoprojektowane i realizowane rozwiązania komunikacyjne jest pełny. Tak jak i odpowiedzialność przed mieszkańcami za ich kształt oraz powodowane przez nie skutki.	zostało zaplanowane.		
43.	16.04.09	Janusz Ogniewski	Obecnie, tj. od około 01.02.2009r. prowadzona jest modernizacja i przebudowa Al. Wilanowskiej w Warszawie. Pewnym problemem jest nadmierny poziom hałasu w porze dziennej i w porze nocnej. Powyższy stan poziomu hałasu potwierdza opracowanie techniczne p.t. „Aneks do raportu o oddziaływaniu na środowisko planowanego przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie al. Wilanowskiej...” opracowaną przez firmę „ARCADIS”, Wrocław. Modernizacja i przebudowa w/w ulicy prowadzona jest w oparciu o „NIELEGALNĄ” dokumentację techniczną o sygnaturze: „AM-BK/7353/119/08- Aleja Wilanowska” z dnia 17.03.2008r. opracowaną przez Biuro Projektów „AZET”, ul. Algierska 15, W-wa. Wg tej dokumentacji budynki rozmieszczone wzdłuż Al. Wilanowskiej nie są w ogóle zagrożone hałasem, a inwestor wszelkimi sposobami stara się wykręcić od zainstalowania ekranów akustycznych i stolarki okiennej. Wg inwestora najkorzystniej byłoby zamurować okna w budynkach. W/w sprawa obecnie jest wniesiona do rozpatrzenia przez Wojewódzki Sąd Administracyjny w Warszawie.	Brak wniosków.	N	Sprawa jest przedmiotem rozpatrywania przez Wojewódzki Sąd Administracyjny, więc nie może być wprowadzona do Programu. Patrz także poniższe rozszerzenie uwag tego samego Autora datowane 29 kwietnia 2009.
44.	17.04.09	Wiesława Mońko	Chciałabym prosić o zajęcie się sprawą wyciszenia ulicy Al. Sikorskiego przy Potoku Służewieckim. Mieszkam na ul. Łukowej 3 m 29. Kiedy sprowadziłam się tu z rodziną w 1979 r. przejeżdżało od zmiany świateł do zmiany świateł 16 samochodów. W chwili obecnej 160 i więcej. Jaki jest hałas można sobie wyobrazić. Mieszkańcy Łukowej interweniowali w Spółdzielni z prośbą o sadzenie drzew i takie akcje zostały przeprowadzone. Jednak szum jest coraz gorszy, denerwujący wręcz przygnębiający - a kurz jest wszechobecny	Prośba o ograniczenie hałasu w rejonie Al. Sikorskiego przy Potoku Służewieckim	U	W perspektywie długookresowej (HDm 5)

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			w każdym mieszkaniu, jest mialki, lepki, który wycierany codziennie nie daje się zwalczyć. Mieszkańcy nie interweniowali ostatnio, ponieważ miała rozpocząć się budowa tunelu lub osłon w 2009 r., ale nic się nie dzieje. Interweniujecie proboszcz kościoła św. Katarzyny też bez rezultatu. Po tej ulicy przejeżdżają karetki, pogotowie ratunkowe b. często - w stronę Kabat. Przeróżne sygnały dobiegają do okien. Można chyba zmienić sygnały na przyjazne dla ucha lub nie tak głośne, chyba tylko w Polsce tak wyją. Mam nadzieję, że Państwo coś zdecydują i zmieniają, by móc żyć normalnie. Do wiadomości: Spółdzielnia Mieszkaniowa Służew nad Dolinką			
45.	17.04.09	Jarosław Czuby WM „Mickiewicza”	Mieszkańcy naszego budynku skarżą się na hałas wywołany przez tramwaje przejeżdżające w odległości kilku metrów od ściany kamienicy. Jest on szczególnie dokuczliwy dla mieszkańców niskiego parteru. Od lat informowaliśmy o tym problemie władze dzielnicy, BOŚ i ZTM. Kilka lat temu, na nasz wniosek ZTM ograniczył na wspomnianym odcinku prędkość tramwajów do 20km/h (ograniczenie jest rzadko respektowane przez motorniczych) oraz umieścił przy szynach gumowe klocki (dość niechlujnie ułożone). Wspomniany problem zwiększa również lokalizacja przystanku tramwajowego – hamujące tuż pod oknami pojazdy dodatkowo potęgują hałas. Pragniemy zwrócić uwagę, że nasz odcinek ulicy i torów tramwajowych nie różni się zasadniczo (pod względem konfiguracji terenu i warunków akustycznych) od ulicy Słowackiego, na której ZTM zastosował bardziej zaawansowane techniczne rozwiązania, mające ograniczyć hałas. Ulica Słowackiego została uwzględniona w Programie Ochrony Środowiska przed hałasem tramwajowym. Uprzejmie prosimy o podjęcie stosownych działań także w naszym przypadku.	Ulica Słowackiego została uwzględniona w Programie Ochrony Środowiska przed hałasem tramwajowym. Uprzejmie prosimy o podjęcie stosownych działań także w naszym przypadku (ul. Mickiewicza).	N	Obecnie trwają prace dotyczące przebudowy odcinka trasy wzdłuż ulic Andersa - Mickiewicza. Obecnie realizowane jest zadanie związane z remontem wiaduktu nad torami kolejowymi. Wnioskowane problemy powinny zostać uwzględnione w następnych etapach realizacji zadania. Wniosek został przesłany do Tramwajów Warszawskich i Zarządu Transportu Miejskiego.
46.	17.04.09	Iwona Wawer	Mieszkam przy ul. Rzymowskiego. Czy hałas z niej dobiegający tak w dzień jak i w nocy można jakoś ograniczyć? Np. poprzez ekrany akustyczne lub, chociaż nasadzenie roślinności?	Prośba o ewentualne ograniczenie hałasu na ul. Rzymowskiego przy pomocy ekranów akustycznych i zieleni.	N/U	Analizy techniczne wskazują, że przy istniejącej konfiguracji terenu i wysokich budynków mieszkalnych tradycyjne ekrany akustyczne nie będą skuteczne prawie w ogóle. Zastosowanie zieleni w rozpatrywanym rejonie nie przyniesie pozytywnych skutków w zakresie obniżenia hałasu. W ramach celu HD 6-1, w perspektywie średniookresowej zaproponowano 'cichą nawierzchnię'.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
						zastosowanej, której może przynieść zauważalny efekt. W ramach celu długookresowego problem nadmiernego hałasu będzie rozwiązywany jako efekt oddawania do użytku poszczególnych fragmentów obwodnic warszawskich.
47.	17.04.09	Remigiusz Jabłoński	Chciałbym zgłosić problem, jakim jest uciążliwość przejeżdżających tramwajów przez ulice Radiową na warszawskim Bemowie. Kiedy tramwaj przejeżdża przed oknami a szczególnie w porze wieczorowo-nocnej w bloku przy ulicy Gołuchowskiej nie można usnąć, oglądać telewizora, słuchać radia, po prostu hałas w tym bloku jest tak duży, że prosiłbym o postawienie ekranów dźwiękoszczelnych. Poprawiłoby to odpoczynek mieszkańców, dla których ten hałaśliwy jazgot wydobywający się, gdy tylko przejedzie pojazd szynowy jest bardzo słyszalny i niekiedy zakłóca spokój śpiącym już lokatorom.	Prośba o instalację ekranów akustycznych w celu ochrony przed hałasem tramwajowym.	U	W ramach celów długookresowych podjęte zostaną działania ograniczające hałas tramwajowy. Wniosek przekazano do Tramwajów Warszawskich.
48.	17.04.09	Adam Gniewecki	Mieszkam na Krakowskim-Przedmieściu przy Placu Zamkowym (między ul. Miodową i Pl. Zamkowym). To, co dzieje się tutaj w weekendy, pod względem akustycznym, jest okrutne, niehumanitarne oraz łamie podstawowe prawa człowieka i obywatela, a także zasady konstytucyjne. Wiosną, latem i jesienią na Placu Zamkowym i na Krakowskim-Przedmieściu przy Placu Zamkowym, we wszystkie weekendy, odbywają się imprezy z elektronicznym nagłośnieniem o ogromnej mocy. Koncerty, spotkania, demonstracje, biegi itp., na które zapewne wydaje zgodę Ratusz. Siła dźwięku jest taka, że przy zamkniętych podwójnych oknach w mieszkaniach wibrują meble. Nie sposób słuchać radia, oglądać telewizji, rozmawiać, spać ani przebywać w lokalach mieszkalnych. System nerwowy i uszy nie wytrzymują. Jest to tortura zadawana od lat w majestacie zgody władz miasta, bez oglądania się na najbardziej podstawowe zasady współżycia czy etyki, ani prawa czy normy. Wszystkie soboty i niedziele – oprócz okresu zimowego – są okazją do urządzania tak głośnych imprez mimo faktu, że odrobina wyobraźni mogłaby podsunąć myśl, co muszą przeżywać mieszkańcy okolicznych domów. To nie jest skansen, stadion ani muszla koncertowa – to żywa część miasta! Ludzie narzekają, płaczą, cierpią i czują się bezsilni... Na przykład, przed dwoma tygodniami, próby mikrofonów i aparatury nagłaśniającej prowadzono od godz. 6-tej rano w sobotę i niedzielę.	Ograniczyć uciążliwość hałasu powodowanego różnego rodzaju imprezami na wolnym powietrzu w rejonie Pl. Zamkowego i ul. Krakowskie Przedmieście.	N	Problem ten wykracza poza zakres Programu. Postulaty skierowano do Biura Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			Przecież Warszawa ma parki, tereny rekreacyjne, stadiony i sale koncertowe. Ulice z budynkami mieszkalnymi nie są miejscem do stałych, hucznych imprez, podczas, których (jestem pewien) natężenie dźwięku w mieszkaniach i na zewnątrz znacznie przekracza dopuszczalne normami granice. Z nadzieją na zainteresowanie i interwencję, łączę wyrazy szacunku.			
49.	17.04.09	Krzysztof Daniluk	Jestem mieszkańcem Warszawy na Ursynowie w bliskiej okolicy ulicy Pileckiego. Chciałbym prosić o rozpatrzenie propozycji ustawienia ekranów na ulicy Pileckiego. Ruch na ulicy Pileckiego jest bardzo duży z tego względu, że jest to jedna z dwóch ulic wylotowych z Ursynowa do ulicy Puławskiej. Jadąc ulicą Pileckiego do ulicy Puławskiej, po prawej stronie jest krótka skarpa ziemna, po czym jest niezagospodarowany pas ziemny w odległości kilkuset metrów od ulicy Puławskiej. Bardzo duży ruch na ulicy Pileckiego powodujący bardzo męczący hałas dla mieszkańców w bliskim sąsiedztwie ulicy Pileckiego uzasadnia ustawienie ekranów w tym miejscu. Proszę o pozytywne rozpatrzenie tej sprawy	Propozycja ustawienia ekranów na ulicy Pileckiego.	U	Jako rozszerzenie działań w obszarze HD 29
50.	17.04.09	Arkadiusz Ciupak	Od kilku lat jestem mieszkańcem najbardziej wysuniętego na wschód osiedla Warszawy - Starej Miłosnej (dzielnica Wesoła) Moje osiedle położone jest na skrzyżowaniu dwóch głównych dróg krajowych nr 2 i nr 17, które obecnie spełniają rolę tras tranzytowych ze wschodu na zachód i z północy na południe. Z roku na rok narasta ruch samochodowy, główne drogi notorycznie się korkują a kierowcy je omijają wąskimi drogami wewnętrznymi. Najczęściej zupełnie do tego nie dostosowaną ulicą Gościńiec. Ta odcinkowo bardzo wąska ulica (z trudem mijają się na niej auta osobowe) jest dość gęsto zabudowana domami i budynkami wielorodzinnymi, nie posiada żadnych ograniczeń prędkości ani ograniczeń dla ciężkich pojazdów. Myślę, że jedynym rozwiązaniem do czasu wybudowania Wschodniej Obwodnicy Warszawy i modernizacji Traktu Brzeskiego jest wprowadzenie zakazu skrętu z Szosy Lubelskiej w lewo w ulicę Gościńiec. Zakaz ten ograniczy ruch tranzytowy przez osiedle w znaczny sposób zmniejszając hałas, poprawiając bezpieczeństwo mieszkańców oraz jakość ich życia.	Jedynym rozwiązaniem w zakresie ograniczenia hałasu w Starej Miłosnej do czasu wybudowania Wschodniej Obwodnicy Warszawy i modernizacji Traktu Brzeskiego jest wprowadzenie zakazu skrętu z Szosy Lubelskiej w lewo w ulicę Gościńiec. Zakaz ten ograniczy ruch tranzytowy przez osiedle w znaczny sposób zmniejszając hałas.	N	Zmiana organizacji ruchu jest poza zakresem Programu.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: <i>U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony</i>	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
51.	17.04.09	Marcin Zawadzki	Chciałbym zapytać jak walczy się z hałasem pochodzenia ludzkiego. Chodzi mi podwórka, gdzie regularnie jest słyszana muzyka, w promieniu kilkunastu bloków, docierająca często do mieszkań. O ile mogę unikać hałasu ulicznego, to o tyle dużo gorzej unikać tego typu hałasu, a nie da się reagować, bo nie mam ciszy nocnej.	Brak wniosku	N	Nie sprecyzowano wniosków, które mogłyby być włączone do Programu. Należy przy okazji komentowania tego wniosku bardzo mocno podkreślić najczęściej pomijany aspekt zwalczania niepotrzebnie wytwarzanego hałasu, które polega na powstrzymaniu się od jego wytwarzania. W tym zakresie działać mogą i powinni wszyscy, a działania te są prostą konsekwencją osobistej kultury i wrażliwości na potrzeby współobywateli i sąsiadów.
52.	18.04.09	Antonina Arkuszewska	W programie nie znalazłam nic na temat ochrony przed hałasem użytkowników komunikacji, natomiast niesprawność instalacji (elektrycznej) w samych wagonach metra czy tramwajów, brak śrubek czy inne usterki są źródłem hałasu niezwykle uciążliwego, gdyż całkowicie nieuzasadnionego.	Zapewnić ochronę przed hałasem użytkowników komunikacji miejskiej, szczególnie w wagonach metra i tramwajowych.	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wnioski przekazano do Metra Warszawskiego Sp. z o.o. oraz do Tramwajów Warszawskich Sp. z o.o..
			Równie nieuzasadniony jest hałas jeżdżących platform reklamowych czy związanych, z jakimi? imprezami. Wnoszę o włączenie obu tych zagadnień do programu ochrony środowiska przed hałasem i objęcie ich jak najszybciej jakąś regulacją.	Ograniczyć hałas pochodzący od mobilnych reklam (na samochodach).	N	Problem wykracza poza zakres Programu.
53.	18.04.09	Agata Zuber-Mucha	Poziom hałasu na całej ulicy Radzywińskiej jest porównywalny z poziomem hałasu na Trasie Toruńskiej. W programie zaproponowano jedynie w planach średnioterminowych ograniczenie prędkości na małym odcinku. To rozwiązanie nie przyniesie żadnych zmian. Ograniczenie prędkości realizowane poprzez sygnalizację świetlną już istnieje (w okolicach ul. Kraśnickiej przy OBI). Oprócz generowania korków nie przynosi rezultatów. Konieczne jest zastosowanie ekranów wyciszających, zwłaszcza na odcinku od ul. Bukowieckiej, aż za ul. Łodygową. Na tym odcinku dominuje niska zabudowa przy ul. Radzywińskiej i wyższa wielorodzinna w głąb osiedli. Przy niskiej zabudowie bezpośrednio przy ruchliwej arterii, hałas roznosi się daleko. Mieszkańcy wyższych kondygnacji narażeni są na hałas z Radzywińskiej. W późniejszym okresie wskazana byłaby sukcesywna wymiana nawierzchni na "cichą", wprowadzenie nowoczesnej trakcji tramwajowej od dworca Wileńskiego do granic Warszawy, celem zmniejszenia ilości autobusów, które są w chwili obecnej jedynym środkiem komunikacji miejskiej na Radzywińskiej.	Konieczne jest zastosowanie ekranów wyciszających, zwłaszcza na odcinku od ul. Bukowieckiej, aż za ul. Łodygową.	N	Większość zabudowy w pierwszej linii ul. Radzywińskiej to zabudowa związana z usługami. Jest to korzystny trend, a ekran akustyczny w wielu przypadkach mógłby odcinać poszczególne posesje od ulicy. W Programie zaproponowano działania w kierunku stworzenia jak najbardziej ciągłej pierzei wzdłuż rozpatrywanego odcinka ulicy. Taka pierzeja jest znacznie bardziej korzystnym rozwiązaniem w zakresie ochrony przed hałasem niż tradycyjny ekran akustyczny. Ekran mogą być rozpatrywane ewentualnie uzupełniając.
				W późniejszym okresie wskazana byłaby sukcesywna wymiana nawierzchni na "cichą".	N	Jako lepsze w tym przypadku proponuje się ograniczenie ruchu pojazdów ciężkich oraz synchronizację sygnalizacji świetlnej (częściowo taka synchronizacja ma miejsce już obecnie,

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: <i>U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony</i>	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
						jednakże w dalece niewystarczającym zakresie)
				Wskazane byłoby wprowadzenie nowoczesnej trakcji tramwajowej od dworca Wileńskiego do granic Warszawy, celem zmniejszenia ilości autobusów	N	Problem ten wchodzi w skład polityki transportowej miasta i nie można go rozwiązać w ramach Programu ochrony środowiska przed hałasem.
54.	18.04.09	Agata Zuber-Mucha	ul. Topazowa na Targówku ma podobne przekroczenie norm akustycznych, jak ul. Głębocka. Ponieważ nie jest jeszcze wyasfaltowana, można na etapie jej realizacji zadbać o odpowiednie wyciszenie: zastosowanie cichej nawierzchni. Wyasfaltowana w roku 2008 ul. Wschodnia (łącząca Topazową z Łodygową) niestety ma tak samo złe parametry akustyczne. Obie ulice są zbyt wąskie, żeby zastosować ekrany wyciszające. Ponieważ pokrycie nawierzchnią ul. Topazowej jest przewidziane na rok 2010, należałoby od razu pokryć ją cichą nawierzchnią, zamiast stosować nawierzchnię standardową, którą następnie trzeba będzie wymienić. W chwili obecnej średniodobowy poziom hałasu wynosi ty 68-73 dB (zgodnie z mapami akustycznymi), a trzeba zauważyć, że po jej wyasfaltowaniu znacznie zwiększy się ruch na tej drodze. Przy ul. Topazowej usytuowane jest oprócz domów jedno i wielorodzinnych, także przedszkole dla dzieci 2,5-6 letnich działające w godz. 7-20 8 dni w tygodniu.	Ponieważ pokrycie nawierzchnią ul. Topazowej jest przewidziane na rok 2010, należałoby od razu pokryć ją cichą nawierzchnią, zamiast stosować nawierzchnię standardową, którą następnie trzeba będzie wymienić.	N	Problem zostanie rozwiązany w ramach planowej inwestycji bez uwzględnienia położenia nawierzchni cichej, ponieważ – jak wskazują wyniki analiz- nawierzchnia cicha nie będzie tam spełniała swej roli.
55.	18.04.09	Agata Zuber-Mucha	Zgodnie z opisem planów poszerzenia ul. Łodygowej przewidziane jest zainstalowanie na niej ekranów wyciszających ruch uliczny, ale tylko od północy, ponieważ z tej strony znajdują się budynki wielorodzinne. Wnioskuję o zainstalowanie ekranów wyciszających także od strony południowej. Wprawdzie bezpośrednio przy ul. Łodygowej od tej strony dominuje zabudowa niska, ale ok. 200m dalej przy ul. Lewinowskiej znajdują się pięciokondygnacyjne budynki wielorodzinne. Z uwagi na duże obciążenie ul. Łodygowej ruchem ciężarówek, poziom hałasu, który generuje, przekraczający w chwili obecnej normy, po jej posze-	Rozpatrzyć budowę ekranów akustycznych na ul. Łodygowej od strony południowej.	N	Zgodnie z Raportem oddziaływania środowisko, opracowanym w październiku 2008 do projektu budowlanego i wykonawczego ul. Łodygowej, wykonanego przez ILF Consulting Engineers ⁶ , na ul. Łodygowej zostaną wybudowane ekrany akustyczne, po stronie północnej.

⁶ Treść raportu można znaleźć na stronie internetowej Stowarzyszenia SISKOM: <http://siskom.waw.pl/materialy/lodygowa/>

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			rzeniu zapewne się jeszcze podwyższy.			
56.	19.04.09	Jan Giska – WM Wandy 2	Zwracamy się z uprzejmą prośbą o uwzględnienie w badaniach a w konsekwencji wyciszenie terenu wokół Al. St. Zjednoczonych na odcinku od ul. Saskiej (za przystankiem autobusowym Saska) do ul. Paryskiej od strony ul Wandy. Dobrym i oczekiwanym rozwiązaniem byłoby podwyższenie istniejących, ale niewystarczających, ekranów do wyższej wysokości -choćby do takiej jak na pobliskich zjazdach przy ul. Wał Miedzeszyński. Dodatkowo wyciszenie przez nasadzenie części ochronnej w postaci pasa ochronnego zieleni na istniejących nasypach. Odpowiednia zieleń mogłaby stanowić dodatkowe wyciszenie jak to często robione jest w innych państwach UE i poprawić warunki życiowe mieszkańców okolicznych bloków i estetykę całej okolicy zniszczonej ruchem kołowym na Trasie Łazienkowskiej. Chętnie weźmiemy udział w dalszych konsultacjach i fazie projektowej. Projekt ten mógłby zostać wzięty wspólnie pod uwagę w ramach projektu rewitalizacji tego terenu w zgłoszonym przez nas do Zarządu Dróg Miejskich. Rewitalizacja ul Francuskiej została po naszych działaniach poszerzona i przekazana do lokalnego programu rewitalizacji.	Prośba o wyciszenie terenu wokół Al. St. Zjednoczonych na odcinku od ul. Saskiej (za przystankiem autobusowym Saska) do ul. Paryskiej od strony ul Wandy, np. w postaci podwyższenia ekranów akustycznych i zastosowania dodatkowo zieleni o charakterze izolacyjnym.	U	Rozwiązanie problemów akustycznych w omawianym rejonie dokonane zostanie w ramach celów średniookresowych. (cel: HD4)
57.	19.04.09	Sandra Kostecka	Chciałam zwrócić uwagę na ogromnie uciążliwy hałas tramwajowy przy Pl. Konstytucji, gdzie znajduje się mnóstwo mieszkań, których okna wychodzą jedynie na ulicę. Zapewniam, że ruch samochodowy jest niczym z hałasem, jaki powodują przejeżdżające tramwaje. Mieszkańcy z utęsknieniem czekają na te kilka godzin w nocy, kiedy tramwaje przestają jeździć. Czy nie można wyciszyć torów w tym rejonie?	Czy nie można wyciszyć torów w rejonie Pl. Konstytucji?	U	Wniosek ten uwzględniono w celach długoterminowych (HT 25) oraz przekazano Tramwajom Warszawskim Sp. z o.o..
58.	19.04.09	Czesław Dobijański	Przeczytałem Waszą ulotkę dotyczącą programu walki z hałasem w Warszawie i poczułem pewien niedosyt! Otóż nikt nawet słowem nie wspomniał o koszmarnym hałasie "produkowanym" w czasie niektórych koncertów! Uważam, że nadawanie w miejscach publicznych koncertów o głośności przekraczającej chyba 149 decybeli, (która notabene jest szkodliwa dla zdrowia) jest ograniczaniem wolności ludzi, których w	Ograniczyć hałas wytwarzany podczas niektórych koncertów.	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wniosek przekazano do Biura Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			promieniu kilku kilometrów zmusza się do słuchania muzyki, w której nie gustują, i przed którą nie ma ucieczki w swojej dzielnicy - trzeba uciekać dalej! Ja nie bardzo wiem jak w tym potwornym hałasie można usłyszeć i zrozumieć muzykę! I dlaczego produkuje się potencjalnych klientów na aparaty słuchowe w przyszłości. O ile mi wiadomo już w niektórych krajach ustawowo ograniczono dopuszczalną głośność na koncertach i w dyskotekach! I jest ona sprawdzana przez niejawnych kontrolerów!!!			
59.	19.04.09	Wojciech Domysławski	Cieszę się, że nareszcie ktoś się zabrał za nieludzki hałas w naszych warszawskich obejściach. Ludzie nie zdają sobie zupełnie sprawy z tego, że hałas i życie w stresie są podstawowymi czynnikami wywołującymi groźne choroby. Sąsiedzi, głównie młodzi, ale nie tylko sądzą, że przed godziną 22-gą mogą w swoich mieszkaniach i na ulicach grzmieć jak chcą. Mój sąsiad, gdy zwrócono mu uwagę skwitował - " mieszkam to gram". Jak prosiłem Straż Miejską o pomoc to ich w świetle prawa nie wpuszczał. Oni byli bezradni. Hałas to nie tylko ulice. To także podwórka i mieszkania. Mam nadzieję, że i tym problemem Państwo się zajmą.	Zgłaszam kilka tematów do łaskawego rozpatrzenia.	N	Poza zakresem Programu.
				1. Alarmy samochodowe i używanie przez kierowców zabronionych w mieście sygnałów dźwiękowych. Przy byle okazji kierowcy pouczają innych kierowców, że popełnili, jakiś błąd jazdy. Wielu kierowców włącza sygnał alarmu samochodowego z mocnym dźwiękiem. Często kilkakrotnie.	N	Poza zakresem Programu Każdy pojazd zobowiązany jest do poddania się corocznie badaniom technicznym.
				2. Tłumiki w samochodach, motocyklach i motorynkach. Problem jest dosyć znany, ale chciałbym zwrócić uwagę na motorynki. Taki mały "komar" potrafi bardziej nahałasować rozwołując pizzę niż kilka samochodów.	N	Poza zakresem Programu. Z uwagi na fakt, iż teren jest zamknięty, sprawy tutaj poruszane rozwiązać jest władny zarządzający obiektem w porozumieniu z mieszkańcami.
			3. Brak placów do gry w piłkę dla młodzieży. Tak się złożyło, że mamy duże podwórko. Prawie dorosła młodzież z okolicy przychodzi codziennie by przez wiele godzin kopać piłkę. Administracja sobie z tym nie radzi, mimo ochrony. Straż Miejska nie chce interweniować, bo mamy zamknięty teren z ochroną.	Sądzę, że rozsądnym wyjściem byłoby dopuszczenie do gry w piłkę na podwórkach dla dzieci do lat 8. Dlaczego do ośmiu? Takie małe		

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: <i>U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony</i>	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
				dzieci nie przeklinają pod oknami, a i siła ich wykopu jest dziecinna i nie tak hałaśliwa. Dorastająca młodzież nie może grać w piłkę pod oknami. I musi być sposób na egzekwowanie tego przepisu.		
				4. Radia samochodowe. To jest straszne. Czasem pod moim oknem ok. godz. 23-ciej staje samochód i bębni przez wiele minut. Drżą szyby.	N	Poza zakresem Programu.
				5. Karetka pogotowia. Prócz oczywistej potrzeby sygnalizacji i pierwszeństwa przejazdu podejrzewam szpanowanie. Jeżeli późnym wieczorem, na pustej Żelaznej lub Chmielnej jedzie karetka i grzmi dwoma rodzajami alarmu to już przesada. Potrafi stanąć przed bramą i jeszcze trochę pohałasować. Gdy trzeba to trzeba. Ale nie zawsze trzeba. Jak jedzie po torowisku, to też może tylko na jednej syrenie.	N	Poza zakresem Programu. Sygnalizacja alarmowa pojazdów uprzywilejowanych jest używana z uwagi na tzw. „wyższą konieczność” związana na ogół z ratowaniem życia i zdrowia obywateli.
				6. Samoloty nad miastem. Nie wiem, kto lata nad Centrum Warszawy i po co. Powinien być całkowity zakaz. Jak latała Milicja obserwując pochody Solidarności to w ich mniemaniu latali słusznie. Teraz takich powodów brak. Można oblecieć miasto wokół. To nie tak długo.	N	Problem ustalania korytarzy lotów w przestrzeni powietrznej Warszawy wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie przekazano do Urzędu Lotnictwa Cywilnego.
				7. Radio i telewizja w domu i samochodzie. Może bardziej propagować słuchawki.	N	Poza zakresem Programu.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
60.	19.04.09	Adam Dziubiński	W ramach konsultacji społecznych, na temat projektu: "Program ochrony środowiska przed hałasem dla m.st. Warszawy." Zgłaszam propozycję zainstalowania ekranów dźwiękowych na ul. Wał Miedzeszyński na odcinku od trasy Siekierkowskiej do ul Fieldorfa, zauważyłem, że za ul. Fieldorfa niedawno postawiono ekrany, co dało się odczuć, również proponuje wyciszenie Mostu Siekierkowskiego. Jestem mieszkańcem bloku na ul. Kwiatkowskiego 1 i potwierdzam hałas jest nie do zniesienia, wg mapy akustycznej poza dopuszczalną normą. Z nadzieją na szybką poprawę mieszkamiec Gocławia.	Zgłaszam propozycję zainstalowania ekranów dźwiękowych na ul. Wał Miedzeszyński na odcinku od trasy Siekierkowskiej do ul Fieldorfa	N	Analizy techniczne wskazują, że ekrany akustyczne w odniesieniu do zabudowy wysokiej na ul. Kwiatkowskiego nie będą skuteczne.
61.	19.04.09	Wiesław Studencki	Program nie obejmuje jednego, nadzwyczaj ważnego aspektu hałasu: IMPREZ na otwartym powietrzu. Huk z nieproporcjonalnie wielkich kolumn głośnikowych jest nie do wytrzymania, a przenikliwość niskich dźwięków - nadzwyczaj duża. Dudnienie, WOŚP, która grała kilka lat temu na Woronicza, słychać było na Sadybie - w odległości ca 4 km, Za jakie grzechy mieszkańcy, Pl. Konstytucji zostali ukarani ostatnio zabawą sylwestrową? Jakim prawem Pole Mokotowskie bywa zawłaszczane przez estrady z gigakolumnami, które słychać w promieniu kilometra? Piszę w imieniu mniejszości, ale nie jest przecież tak, że mniejszość ma być demokratycznie terroryzowana przez większość. Rzecz w tym, że przed hałasem NIE MOŻNA SIĘ UKRYĆ. Nie ma ucieczki przed dźwiękami o niskiej częstotliwości. To znaczy jest - trzeba dosłownie uciekać z własnego mieszkania. A to jest gwałcenie podstawowego prawa. Proszę, więc zrobić pomiary, (jeśli to konieczne) w czasie dowolnego "koncertu" i proszę wziąć pod uwagę interesy ludzi nieznoszących terroru kolumn.	Hałas imprez okolicznościowych. Należy wykonać pomiary podczas koncertów.	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wniosek skierowano do Biura Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego
62.	20.04.09	Daniel Skotnicki	Poziom hałasu przy ulicy Jugosłowiańskiej (od Fieldorfa) jest dużo większy dla mieszkańców wyższych pięter z uwagi na to, że nie ma tam naturalnej lub sztucznej przeszkody dla dźwięków dochodzących z Wału Miedzeszyńskiego i Mostu Siekierkowskiego. Dlatego konieczna jest budowa szczególnie w takich miejscach tuneli/półtuneli akustycznych lub innych skutecznych rozwiązań ograniczających rozchodzenie się dźwięku w kierunkach górnych poziomów okolicznych budynków.	Na ul. Jugosłowiańskiej (od Fieldorfa) konieczna jest budowa tuneli/półtuneli akustycznych lub innych skutecznych rozwiązań ograniczających rozchodzenie się dźwięku w kierunkach górnych poziomów okolicznych budynków.	N	W warunkach ulic miejskich takich, jak np. ul. Jugosłowiańska zastosowanie ekranów akustycznych nie jest dobrym (skutecznym rozwiązaniem) ochrony środowiska przed hałasem szczególnie w sytuacjach, gdy mamy do czynienia z budownictwem wysokim. Ruch w rejonie osiedli wyznaczanych ulicami Umińskiego, Meissnera, Jugosłowiańską wraz z odcinkami ulic Fieldorfa oraz Bora – Komorowskiego podczas realizacji mapy akustycznej nie był stabilny, ponieważ w tym okresie kończono budowę odcinka Trasy S od wału Miedzeszyńskiego do ul. Płowieckiej. Stąd obraz stanu klimatu akustycznego na mapie akustycz-

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
						nej jest obrazem chwilowym, który już obecnie uległ zmianom. W części opisowo – uzasadniającej Programu zapisano kilka rejonów do ponownej, szczegółowej analizy w ramach nowelizacji mapy akustycznej w latach 2011/12. W wyniku tej analizy zostaną ponownie rozpatrzone możliwe do zastosowania rozwiązania ochronne.
63.	20.04.09	Anna Blińska – osiedle na Służewcu	Uważam, że przede wszystkim należałoby zacząć w ramach ochrony środowiska przed hałasem od zlikwidowania parkingów (lub też miejsc postojowych, jak kto woli) spod okien budynków mieszkalnych. Parkujące samochody w odległości ok. 300 m, nawet mniej od okien nie tylko powodują hałas (długo pracujący silnik-, że też ludziom nie szkoda benzyny, bądź też włączone na cały regulator radio samochodowe nawet w trakcie ciszy nocnej (23:50), a także bez sensu włączający się alarm, na który i tak właściciele nie reagują.)), ale również zanieczyszczają powietrze spalinami (zwłaszcza, że większość ludzi parkuje rurą wydechową w stronę okien, swoją drogą w takiej odległości od okien to nie ma znaczenia i tak jest smród spalin w mieszkaniu). Efekt jest taki, iż w mieszkaniu osadza się tłusty kurz, dodatkowo codziennie wdychamy swoją porcję spalin. Uważam, że miejsca do parkowania(lub też postoj) powinny być przeniesione na obrzeża osiedla z dala od okien. Myślę, że moje uwagi będą wzięte pod uwagę i coś zacznie być robione w tym kierunku. Parkujące samochody pod oknami to jest zmore wielu osiedli.	Uważam, że przede wszystkim należałoby zacząć w ramach ochrony środowiska przed hałasem od zlikwidowania parkingów (lub też miejsc postojowych, jak kto woli) spod okien budynków mieszkalnych.	N	Problem wykracza poza zakres Programu Administrowanie parkingami należy do zarządzających osiedlem (np. Wspólnoty)
64.	20.04.09	Katarzyna Mazur	Chciałam się dowiedzieć, czy coś będzie wynikało z tych konsultacji społecznych. Mieszkam na Jelonkach - Lazurowa 26. Poziom hałasu drogowego jest bardzo duży -na mapie zaznaczony kolorem fioletowym. Nie można praktycznie otworzyć okien w mieszkaniu od strony ulicy Lazurowej. Tylko czy coś z tych pomiarów wyniknie, jak np. postawienie ekranów akustycznych? Bo, że żyjemy w hałasie powyżej normy, to wiemy własnego doświadczenia i mapa tu nic nie zmienia, ani nowego nie wnosi. Proszę o konkretne informacje na temat działań, jakie zostaną podjęte w celu polepszenia warunków życia mieszkańców.	Poziom hałasu drogowego jest bardzo duży, na mapie zaznaczony kolorem fioletowym. Nie można praktycznie otworzyć okien w mieszkaniu od strony ulicy Lazurowej. Tylko czy coś z tych pomiarów wyniknie, jak np. postawienie ekranów akustycznych?	N	Zgodnie z Wieloletnim Planem Inwestycyjnym m.st. Warszawy na lata 2009-2013 (Inwestycje Ogólnomiejskie – Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych – w gestii Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych znajduje się budowa ul. Nowolazurowej na odcinku od skrzyżowania z Trasą AK do Al. Jerozolimskich (inwestycja na lata 2005-2016, z zapewnieniem finansowania do r. 2013). Posesja Lazurowa 26 znajduje się w otoczeniu budowanego odcinka. Rozwiązania ochrony środowiska przed hałasem zostały zapisane w Raporcie oddziaływania na środowisko; sugero-

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
						wano w nim realizację ekranów półtunelowych. Konieczne jest wykonanie analiz porealizacyjnych, sprawdzających skuteczność zaproponowanych środków ochrony przed hałasem.
65.	20.04.09	Mirosław Suski	Chciałem zapytać, jakie środki ochronne przed hałasem zostaną zastosowane podczas budowy Trasy Mostu Północnego, a dokładniej TMP wzdłuż ulicy Tomasza Nocznickiego (na Bielanych)? Na odcinku od ulicy Balcerzaka do ulicy Kaliszówka (okolice węzła Młociny) projektowana Trasa - ulica Nocznickiego pozbawiona jest jakichkolwiek środków ochronnych, pomimo istotnego sumowania się w tym obszarze hałasu drogowego, od tramwajów oraz przemysłowego - z Huty Warszawa. Po doprowadzeniu w to miejsce (wiaduktami!) TMP hałas drogowy i tramwajowy lawinowo się zwiększa, a w zaprezentowanych planach nie ma najmniejszej wzmianki o zastosowaniu w tym miejscu niezbędnych środków ochronnych. Proszę zwrócić uwagę, że na ul. T. Nocznickiego - na odcinku od ul. T. Gajcego do ul. Kaliszówka nie ma żadnych naturalnych (zieleni) ani sztucznych barier ochronnych przed hałasem (od torów i jezdni - w poziomie terenu), nie mówiąc o koniecznej ochronie od hałasu pojazdów na planowanych wiaduktach. Proszę o przewidzenie w planach inwestycyjnych niezbędnych zabezpieczeń - w dostępnym technicznie i ekonomicznie wymiarze: - wymiana okien na dźwiękoszczelne (na elewacji zachodniej budynków), -ekrany przy jezdniach, -osłony typu półtunelowego - na estakadach, - bariery z zieleni niskiej i wysokiej - przy jezdniach i torowiskach (w poziomie terenu). Wskazany obszar ulicy Nocznickiego jest niewielki, zatem - przy planowaniu w inwestycji środków ochronnych nie powinno być bariery typu finansowego. Prosimy także zwrócić uwagę na (pokazane na mapie) poziomy hałasu na ścianach istniejących budynków (50, 60 i 70 dB) - zmierzone jeszcze przy nieobecności węzła Metro-Młociny i bez wpływu planowanych wiaduktów oraz nasilonego ruchu samochodowego i tramwajowego (z	Proszę o przewidzenie w planach inwestycyjnych niezbędnych zabezpieczeń - w dostępnym technicznie i ekonomicznie wymiarze: - wymiana okien na dźwiękoszczelne (na elewacji zachodniej budynków), -ekrany przy jezdniach, -osłony typu półtunelowego - na estakadach, - bariery z zieleni niskiej i wysokiej - przy jezdniach i torowiskach (w poziomie terenu).	N	Trasa Mostu PN jest objęta planami inwestycyjnymi Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych (ZMID). Wszystkie zagadnienia ochrony środowiska, w tym – przed hałasem, powinny być rozwiązane w ramach postępowania administracyjnego podczas przygotowywania inwestycji (raport oddziaływania na środowisko) oraz zrealizowane podczas budowy. W sprawie właściwego dopilnowania poruszanych tutaj problemów wystąpienie skierowano do Inwestora (ZMID).

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			Tarchomina, Bródna i Białoleki) oraz na trwającą budowę osiedla budownictwa mieszkaniowego (nowe bloki wielorodzinne) na tym terenie!			
66.	20.04.09	Tadeusz Piszewski	Mieszkam przy trasie AK na wysokości ul. Marka Hłaski. Hałas jest niemiłosierny. Zrealizowanie ekranów akustycznych wzdłuż trasy podniosło falę dźwiękową o wysokość ekranu. Mieszkam na czwartym piętrze. Przed zbudowaniem ekranów było ciszej niż obecnie. Nie rozumiem, dlaczego nie zbudowano ekranu między stacją paliwową Neste a ul. Marka Hłaski. Nie rozumiem, dlaczego budując ekrany nie pochylono ich, chociaż o 5 st. w kierunku trasy. Fizyka rozchodzenia się dźwięków jest nieubłagana. Zapraszam do mnie na pomiary. Gwarantuję w środku mieszkania 90 dB przy uchylonych oknach.	Mieszkania przy trasie AK na wysokości ul. Marka Hłaski. Nie zrozumiałe, dlaczego budując ekrany nie pochylono ich, chociaż o 5 st. w kierunku trasy.	N	Pochylenie ekranów w stronę Trasy nie spełniłoby oczekiwań. Być może należałoby zastosować pochylenie, lecz właśnie w drugą stronę – „od trasy”. Ponadto: Trasa AK będzie modernizowana. Termin modernizacji jest uzależniony od zakończenia budowy Trasy Mostu Północnego. Projekty modernizacyjne Trasy AK przewidują m.in. instalację zabezpieczeń przeciwhałasowych w formie półtuneli. Zakres i forma zastosowanych zabezpieczeń przeciwhałasowych wynika z raportu oddziaływania na środowisko.
67.	20.04.09	Bartosz Mleczko	Ciekawy projekt, słuszną inicjatywę. Skoro można zgłosić uwagi to chętnie to zrobię. Najważniejszym problemem, jeżeli chodzi o hałas w Warszawie to nie są samochody (one są na drugim miejscu), ale wszelkiego typu pojazdy uprzywilejowane. Mieszkaliśmy z żoną swego czasu na Jana Pawła. W lecie spałem w zatyczkach do uszu. To jest masakra. Nawet o 3.00 nad ranem, gdy nie było żywego ducha na ulicach straż pożarna z ul. Elektoralnej wyjeżdżała na sygnale. Karetkę zaś można było słyszeć od ronda ONZ aż do ronda Babka, gdy zaś podjeżdżała pod nasze okna musieliśmy przerywać rozmowę (tak samo w lecie jak w zimie). Ja mam nawet taką teorię że ci panowie za kółkiem to sobie lubią tak maksymalnie potraścić, bo to im dodaje autorytetu. Co z tego, że uratują jedną osobę jak za kilka lat kilka tysięcy warszawiaków trafi, do psychiatryka.	Generalnie – krytyczne uwagi odnośnie hałasu powodowane przez pojazdy uprzywilejowane w ruchu, (gdy jadą z włączonymi sygnałami)	N	Poza zakresem Programu. Sygnalizacja alarmowa pojazdów uprzywilejowanych jest używana z uwagi na tzw. „wyższą konieczność” związaną na ogół z ratowaniem życia i zdrowia obywateli.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			Dodajmy do tego dużą ilość kolorowych bodźców w ciągu dnia (plakaty, ulotki, reklamy), białe noce w nocy (neony tak świecą, że w mieszkaniu na Jana Pawła można było nie używać oświetlenia) i nie ma się, co dziwić, że nasze dzieci będą miały ADHD. Proszę porównać odgłos karetki pogotowia z lat 80-tych i współczesny. Przy dzisiejszych sygnałach tamte syreny to rowerowy dzwoneczek. Ja wiem, że dziś ruch samochodowy jest o wiele większy, ale wzmocnienie sygnału syreny niewiele daje. Ja np. będąc kierowcą często nie wiem, z której strony nadjeżdża karetka, bo sygnał jest tak potężny, że się odbija od bloków i słychać go wszędzie. Często też słychać go o dwa skrzyżowania dalej, co oznacza, że przejazd karetki "mobilizuje" i alarmuje więcej osób niż powinien. Czasami mam ochotę zajechać drogę takiej karetce i nastukać wszystkim w niej siedzącym, z pacjentem włącznie. To był żart, ale te dźwięki latające po mieście naprawdę nie nastrajają pozytywnie. Po pierwsze rodzą agresję z powodu naruszenia spokoju (głośnym dźwiękiem można naruszyć spokój osoby). Po drugie przypominają ciągle, że coś złego się na mieście stało, że miasto to strach, niebezpieczne wypadki, przestępstwa itp. Przecież z jakiegoś powodu używanie sygnałów (klaksonów) w mieście jest zakazane. Nota bene, jeżeli jest zakazane to, dlaczego "Family Frost" wciska te swoje mrożonki ze swoją głupią melodią obdzwaniając całą dzielnicę (mieszkam na Żoliborzu).			
68.	21.04.09	Aldona Jankowska	Bardzo mnie cieszy ta inicjatywa. Jestem mieszkanką budynku przy ul. Jana Krysta 3. Mieszkam tu od niespełna roku i zauważam okresowo, co kilka dni, pojawiający się nad ranem lub w nocy intensywny hałas/huk, którego źródła nie jestem w stanie ustalić. Hałas trwa od kilku do kilkunastu godzin i myślę, że pochodzi z okolic ul. Redutowej, pojawia się nieregularnie w odstępach 4-10 dniowych. Byłabym niezmiernie wdzięczna za ustalenie jego źródła i wyeliminowanie go lub, chociaż zmniejszenie intensywności. Hałas budzi mnie,	Byłabym niezmiernie wdzięczna za ustalenie niezidentyfikowanego źródła hałasu i wyeliminowanie go lub, chociaż zmniejszenie intensywności.	N	Poza zakresem Programu. Wystąpienie skierowano do Zarządu Dzielnicy Wola

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: <i>U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony</i>	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			bowiem ok. 3- 4 nad ranem.			
69.	21.04.09	Roman Wasiuk	Niniejszym wnoszę poniższe uwagi do opracowania Programu ochrony środowiska przed hałasem dla m.st. Warszawy: - Opracowanie nie realizuje celu, jaki był zakładany „Celem tej mapy jest wskazanie terenów w granicach Miasta Stołecznego Warszawy z uwzględnieniem ich funkcji oraz przyporządkowanymi wartościami dopuszczalnymi dźwięku. Strategiczne mapy akustyczne udostępniane w niniejszym serwisie stanowią narzędzie do długoterminowego planowania walki z hałasem w aglomeracji warszawskiej”. - Jaki poziom hałasu będzie wynosił w strefie planowanego Mostu północnego, Węzła CHOMICZÓWKA i TRASY S7 i S8 w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej (bloków mieszkalnych)? Problem hałasu dla mieszkańców bezpośrednio sąsiadujących z trasą o natężeniu ruchu powyżej 100 000 pojazdów na dobę jest dla tej firmy opracowującej nie ważny. - To opracowanie jest przestarzałe, oparte na pomiarach z 2007 roku i nie uwzględnia zakładanego rozwoju i planów i nie może służyć, jako narzędzie do długoterminowego planowania walki z hałasem w aglomeracji warszawskiej - Biuro Ochrony Środowiska bez sensu może wydać na to opracowanie publiczne pieniądze. - Należy opracować aktualny program i tak zaprojektować przebieg tras S7 i S8, aby ochronić mieszkańców gęstej zabudowy blokowej przed zabójczym hałasem a nie z nim bezsensownie walczyć po niewczasie.	Opracowanie nie realizuje celu, jaki był zakładany „Celem tej mapy jest wskazanie terenów w granicach Miasta Stołecznego Warszawy z uwzględnieniem ich funkcji oraz przyporządkowanymi wartościami dopuszczalnymi dźwięku. Strategiczne mapy akustyczne udostępniane w niniejszym serwisie stanowią narzędzie do długoterminowego planowania walki z hałasem w aglomeracji warszawskiej”.	N	Wniosek nie dotyczy niniejszego opracowania. Celem konsultacji jest Program ochrony środowiska przed hałasem, a nie mapa akustyczna, opracowana w r. 2007.
				Jaki poziom hałasu będzie wynosił w strefie planowanego Mostu północnego, Węzła CHOMICZÓWKA i TRASY S7 i S8 w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej (bloków mieszkalnych)? Problem hałasu dla mieszkańców bezpośrednio sąsiadujących z trasą o natężeniu ruchu powyżej 100 000 pojazdów na dobę jest dla tej firmy opracowującej nie ważny.	N	W świetle obowiązujących procedur prawnych. Wnioskodawca porusza problem planowanych inwestycji drogowych (ich negatywny wpływ na środowisko), co jest przedmiotem opracowań Raportów oddziaływania na środowiska w momencie przystępowania do procesu inwestycji.
				To opracowanie jest przestarzałe, oparte na pomiarach z 2007 roku i nie uwzględnia zakładanego rozwoju i planów i nie może służyć, jako narzędzie do długoterminowego planowania walki z hałasem w aglomeracji warszawskiej	N	Zgodnie z przepisami Unii Europejskiej oraz polskiej ustawy Prawo ochrony środowiska w określonym czasie wykonywana jest mapa akustyczna, a na jej podstawie sporządzany jest Program ochrony środowiska przed hałasem.
				Należy opracować aktualny program i tak zaprojektować przebieg tras S7 i S8, aby ochronić mieszkańców gęstej zabudowy blokowej przed zabójczym hałasem a nie z nim bezsensownie walczyć po niewczasie.	N	Projektowanie dróg znajduje się poza zakresem Programu. W ramach konsultowanego opracowania znalazł się Program ochrony środowiska przed hałasem, a nie Program (czy projekt) budowy nowych dróg (patrz – odpowiedź wyżej).Projektowanie dróg jest poza zakresem Programu.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: <i>U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony</i>	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
70.	21.04.09	M. Karłowicz	Wzdłuż ulicy Solidarności od pl. Bankowego w stronę Pragi znajdują się pasy zdewastowanych trawników, które można obsadzić krzewami rosnącymi wysoko np. forsycja, spirea (biała kaszka). Spełnią one rolę zarówno filtra spalin jak i hałasu, jednocześnie nie ograniczając widoczności. Myślę, że takich miejsc jest w Warszawie o wiele więcej np. przy Wisłostradzie czy ul. Sikorskiego.	Wzdłuż ulicy Solidarności od pl. Bankowego w stronę Pragi znajdują się pasy zdewastowanych trawników, które można obsadzić krzewami rosnącymi wysoko np. forsycja, spirea (biała kaszka).	N	Działanie wykracza poza zakres Programu.
71.	21.04.09	Zdzisław Śliwiński	Zachęcony publikacjami w warszawskim "Echo Miasta" i "Metrze" na temat hałasu, jako mieszkaniec przy al. Niepodległości / Odyńca chciałbym pokrótce podzielić się kilkoma uwagami. Otóż, nie można hałasu jako skutków cywilizacji z naszego życia całkowicie wyeliminować. W mieście jako skupisku ten problem jest wyraźnie widoczny. Ale można go ograniczać. Najtaniej - przede wszystkim przepisami. A są u nas albo nieżyłowe, albo nieegzekwowane. Jeśli chodzi o transport, to na pewno bardzo dokuczliwe są pojazdy o nadmiernej emisji hałasu - motocykle i samochody z tzw. tuningiem silników. Ta grupa kierowców nie tylko ma przyjemność z jazdy, ale niestety jak małe dzieci lubuje się, jak są podziwiani za ich dodatkowe efekty akustyczne. Odpowiednio wysokie podatki ekologiczne od hałasu rozwiązałyby ten problem wręcz samoczynnie. Inne zagadnienie też tematycznie pochodne, to nadużywanie sygnałów wielotonowych przez pojazdy uprzywilejowane. Nierzadko w środku nocy używane są syreny, zamiast wykorzystywać z dala w ciemności widoczne światła migające. Zachodzi w związku z tym nawet uzasadnione podejrzenie o nadużywanie czyjeś cierpliwości. Będąc przez 11 lat mieszkańcem Wiednia, zawsze z podziwem obserwowałem szacunek służb zaopatrzonych w te zapomniane u nas akcesoria. Wyjątkiem są tam tylko ruchliwe skrzyżowania. Dla przyjeźdźcy po długiej przerwie do Warszawy, to miasto jawi się akustycznie bez przesady niczym Chicago z lat 20-30 ubiegłego wieku z okresu walki z przestępczością zorganizowaną! Ostatnia grupa hałasujących, niczym u siebie we wsi pod lasem to właściciele psów! Ojcowie miasta Wiednia zadbali o to, aby pieski były zamykane w domu od 21:00 do 7:00. Niby pies to przyjaciel człowieka, ale nie sąsiad. Obserwuje, jak niektórzy właściciele wyprowadzają swoich pupilków nawet po pierwszej w nocy. Psy uganiają się po podwórkach i oczywiście ujadają, gdy zauważa coś niepokojącego w ciemności. Kompletny brak Straży Miejskiej i Pogotowia Policji - to dodatkowy problem wyłaniający się przy okazji. Na zakończenie problem zupełnie wysublimowany z racji przechodzą-	Bardzo dokuczliwe są pojazdy o nadmiernej emisji hałasu - motocykle i samochody z tzw. tuningiem silników; urealnić i egzekwować przepisy.	N	Problem zmiany przepisów leży w gestii ustawodawcy. W odniesieniu do egzekwowania istniejących przepisów – wystąpienie przekazano do Komendy Stołecznej Policji oraz Straży Miejskiej
				Nadużywanie sygnałów wielotonowych przez pojazdy uprzywilejowane.	N	Poza zakresem Programu.
				Następna grupa hałasujących, to właściciele psów!	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie przekazano do Straży Miejskiej
				Linia metra i słyszalne infradźwięki. Nie wystarczy okresowe przetażanie kół wagonów. Trzeba też zadbać o nawierzchnie szyn, czyli je szlifować.	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Metra Warszawskiego Sp. z o.o..

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			cej o 70 m ode mnie linii metra. Niestety, słyszę Was! Infradźwięki to też hałas i to bardzo podstępny, bo o dużej energii. Nie wystarczy okresowe przetaczanie kół wagonów. Trzeba też zadbać o nawierzchnie szyn, czyli je szlifować. Tu pochwalam starania Tramwajów Warszawskich.			
72.	21.04.09	Maciej Cisko	Uprzejmie proszę o informację, dlaczego homologacja udzielana jest pojazdom znacznie przekraczającym normy hałasu, takim jak ciężkie motocykle? Dlaczego te wehikuly legalnie jeżdżą po mieście? Jak z nimi walczyć?	Dlaczego homologacja udzielana jest pojazdom znacznie przekraczającym normy hałasu, takim jak ciężkie motocykle? Dlaczego te wehikuly legalnie jeżdżą po mieście? Jak z nimi walczyć?	N	Brak wniosków do Programu. Homologacja udzielana jest przez odpowiednie organy powoływane przez poszczególne kraje, w oparciu o przepisy międzynarodowe, wprowadzone do prawa krajowego.
73.	21.04.09	Bożena Janusik	Źródła i rodzaje hałasu: -lotniczy – pomimo licznych protestów mieszkańców Służewa i Ursynowa, kanał lotniczy wytyczono nad tymi osiedlami!!! -drogowy – wielką uciążliwość stanowią: warkot motocykli zwłaszcza jadących w grupach; wycie karetek pogotowia, konwojów policyjnych, na sygnale”; hałas autobusów – zwłaszcza zdezelowanych (pisk hamulców, wysokie, drażniące dźwięki zużytych autobusów przegubowych); tramwajowy (pisk hamowania); hałas emitowany przez śmieciarki i kontenery (bardzo rano, często o 5:30); wyjące autoalarmy samochodowe i klaksony; przejazd ciężkich pojazdów jak tiry; stały hałas samochodów, o dużym natężeniu, (skrzyżowanie ruchliwych ulic). -przemysłowy – bardzo wysokie, stałe dźwięki (pisk) niezidentyfikowanego pochodzenia – może są to wentylatory sklepu „Mokpol” lub szpitala „Damiana”; dźwięki wydawane przez szlifierkę w małym warsztacie prywatnym usytuowanym tuż pod blokiem. Aby obraz sytuacji był pełny, podam krótko inne, niezwykle uciążliwe źródła hałasu, trapiące mieszkańców bloku przy ulicy Wałbrzyskiej 15 i 19 oraz bloków okolicznych. Są to: ciągle prace remontowe w budynku, na dachu i w osiedlu oraz remonty mieszkań prywatnych; latem ciągłe koszenie trawy, starymi, bardzo głośnymi (znów warkot) kosiarkami oraz dużych partii trawników tzw. podkaszarkami; wiosna cięcie drzew i krzewów (warkot elektrycznych pił); po osiedlu jeżdżą traktorem; placzy zabaw pod blokiem – na małym terenie 50-60osób – pisk i płacz dzieci, okropne dźwięki wydawane przez sprzęt zainstalowany do zabawy – to w dzień, a nocą pijackie wrzaski, śpiew, kłatwy, itp.; koncerty na torze wyścigów konnych – potworne nagłośnienie i pokazy sztucznych ogni (huk, zatrucie powietrza, płoszenie ptaków), i często do godz. 24:00	Pomimo licznych protestów mieszkańców Służewa i Ursynowa, kanał lotniczy wytyczono nad tymi osiedlami!!!	N	Problem ustalania korytarzy lotów w przestrzeni powietrznej Warszawy wykracza poza zakres Programu.
				Wielką uciążliwość stanowią: warkot motocykli zwłaszcza jadących w grupach; wycie karetek pogotowia, konwojów policyjnych „na sygnale”; hałas autobusów – zwłaszcza zdezelowanych (pisk hamulców, wysokie, drażniące dźwięki zużytych autobusów przegubowych); tramwajowy (pisk hamowania); hałas emitowany przez śmieciarki i kontenery (bardzo rano, często o 5:30); wyjące autoalarmy samochodowe i klaksony; przejazd ciężkich pojazdów jak tiry; stały hałas samochodów, o dużym natężeniu, (skrzyżowanie ruchliwych ulic)	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Sygnalizacja alarmowa pojazdów uprzywilejowanych jest używana z uwagi na tzw. „wyższą konieczność” związana na ogół z ratowaniem życia i zdrowia obywateli.
				Bardzo wysokie, stałe dźwięki (pisk) niezidentyfikowanego pochodzenia – może są to wentylatory sklepu „Mokpol” lub szpital „Damiana”; dźwięki wydawane przez szlifierkę w małym warsztacie prywatnym usytuowanym tuż pod blokiem	N	Problem wykracza poza zakres Programu.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			bicie w dzwony w kościołach; ujadanie psów puszczonej samopas; orkiestry uliczne i głośnie muzyka w mieszkaniach prywatnych (np. kolumny głośników wystawione na balkon). Wszystkie te dźwięki kumulują się i rozchodzą, jak miernie, w różnych kierunkach, lecz największą uciążliwość stanowią dla mieszkańców wyższych pięter (i dla mnie osobiście), gdyż nie ma tu żadnych barier jak np. drzewa, które by je tłumili.	Niezwykle uciążliwe źródła hałasu, trapiące mieszkańców bloku przy ulicy Wałbrzyskiej 15 i 19 oraz bloków okolicznych. Są to: ciągle prace remontowe w budynku, na dachu i w osiedlu oraz remonty mieszkań prywatnych; latem ciągle koszenie trawy, starymi, bardzo głośnymi (znów warkot) kosiarkami oraz dużych partii trawników tzw. Podkaszarkami; wiosna cięcie drzew i krzewów (warkot elektrycznych pił); po osiedlu jeżdżą traktorem; plac zabaw pod blokiem – na małym terenie 50-60osób – pisk i płacz dzieci, okropne dźwięki wydawane przez sprzęt zainstalowany do zabawy – to w dzień, a nocą pijackie wrzaski, śpiew, kłótwy, itp.; koncerty na torze wyścigów konnych – potworne nagłośnienie i pokazy sztucznych ogni (huk, zatrucie powietrza, płoszenie ptaków), i często do godz. 24:00 bicie w dzwony w kościołach; ujadanie psów puszczonej samopas; orkiestry uliczne i głośnie muzyka w mieszkaniach prywatnych (np. kolumny głośników wystawione na balkon)	N	Problem wykracza poza zakres Programu, a jest związany z kulturą współżycia na osiedlu.
74.	21.04.09	Piotr Ulicki	Juz od wielu lat na terenie Warszawy poziom hałasu przekracza wskaźniki maksymalne. Widać to dokładnie na mapach akustycznych. W związku z tym proszę o spowodowanie instalacji ekranów akustycznych wzdłuż ul. Sobieskiego (po obu stronach ulicy)- szczególnie na odcinku Nałęczowska - Bonifacego. Na ul. Sobieskiego normy hałasu są przekroczone a dodatkowo powstające gigantyczne "miasto - osiedle mieszkaniowe Wilanów" spowodowało bardzo duży wzrost ruchu samochodów na ul. Sobieskiego.	Wniosek o instalację ekranów akustycznych wzdłuż ul. Sobieskiego oraz Bonifacego	U	Ekrany takie zostały przewidziane w ramach celów długookresowych (HD 24) w postaci wspólnych kompozycji: – ekranów akustycznych (sztucznych), – wałów ziemnych, – pasów zieleni.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: <i>U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony</i>	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			Liczę na Państwa zaangażowanie, pomoc i informacje zwrotna w tej kwestii.			
75.	21.04.09	Katarzyna Urbanowicz	Mapa jest kompletnie nieczytelna!!!! Szukałam ul. Bacha - odpowiedź przysłoniła mapę. Podanie adresu - Bacha 10 - wynik odpowiedzi 0. Mapa jest zbyt mała. Tak naprawdę nic na niej nie widać. Nawiasem mówiąc moja ulica (Bacha 10) jest bardzo cicha - z wyjątkiem godzin 5-6 rano i hałasu dochodzącego z Nowoursynowskiej. Ale niezależnie od tego powiększenie jest zbyt małe, żeby obejrzeć okolicę i zorientować się w poziomie hałasu. Bubeł !!!	Brak wniosku	N	Wystąpienie dotyczy niekonsultowanego opracowania, lecz opracowania mapy akustycznej z r. 2007. Stwierdzono, że na mapie akustycznej zamieszczono ulicę Bacha. Szczegółowy wydruk mapy akustycznej można uzyskać w BOŚ.
76.	21.04.09	Danuta Poniatowska	Mieszkam w Warszawie przy ul. Orlej 4 m. 25. Obydwa okna mojego mieszkania wychodzą na prostokątne podwórko tego budynku, dzielone z posesją przy ul. Elektoralfnej 4/6. Domy posadowione przy wschodniej ścianie graniczą ze ślepa" ścianą wysokiego budynku, o którym nie wiem, do kogo należy. Na tej właśnie ścianie, zdecydowanie górującej nam moim podwórkiem, na znacznej wysokości umiejscowione są stare, zdezelowane klimatyzatory. W ubiegłym roku pracowały one w dzień i w nocy przez całe lato, czyniąc potworny hałas. Hałas tak wielki, że ciszej było na ulicach, okalających obie posesje, niż na podwórku. Hałas, przed którym nie było ucieczki. Nie mam w domu klimatyzacji i jedynym sposobem na wywietrzenie mieszkania jest otwarcie okna, ale jak to uczynić, skoro dręczący, jednostajny szumo-jazgot klimatyzatorów, wdzierają się do mieszkania? Hałas ten jest najbardziej dotkliwy dla mieszkańców domów na północnej ścianie podwórka. Jeśli można, proszę o wzięcie pod uwagę tego miejsca przy pracach nad wyciszeniem Warszawy.	Ograniczyć hałas wentylatorów na budynku od ul. Elektoralfnej 4/6	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Urzędu Dzielnicy Śródmieście.
77.	21.04.09	Anna Zbonik	Po uważnym przeczytaniu w/w programu stwierdzam, że dotyczy mnie kod obszaru HD 29 tj. ul. Pileckiego z ul. Puławska – 170 m na południe od skrzyżowania ul. Puławskiej z ul. Dolina Służewiecka. Z załączonych map wygląda jednak jakby ekran akustyczny kończył się przy ul. Romera, a od ul. Romera do ul. Pileckiego nie widzę nic na rysunku. Nasza Spółdzielnia Domków Jednorodzinnych BASZTA od lat postuluje ustawienie ekranów akustycznych na skrzyżowaniu ul. Puławskiej z ul. Pileckiego (i na wiadukcie) – bezskutecznie. Mapy hałasu z 2007r. w	Prośba o instalację ekranów akustycznych na skrzyżowaniu ul. Puławskiej z Pileckiego (także na wiadukcie).	U	Jako rozszerzenie działań w obszarze HD 29. Ekran na wiaduktach przewidziane w perspektywie długoterminowej.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			tym rejonie wykazują przekroczenie dopuszczalnych norm hałasu. Od tego czasu puszczono ruch z lotniska Okęcie na Ursynów – hałas jeszcze wzrósł (na ul. Poleczki ustawiono ekrany, na skrzyżowaniu z ul. Puławską - nic). Teraz planuje się przedłużenie południowej obwodnicy Warszawy od lotniska do ul. Puławskiej, dalszy ruch pojedzie na kilka lat ul. Puławska – poziom hałasu jeszcze wzrośnie. Prosimy o pilne potwierdzenie, że na skrzyżowaniu ul. Puławskiej z ul. Pileckiego przewidziane są ekrany akustyczne.			
78.	21.04.09	Agnieszka Wójcik	Jestem mieszkanką osiedla mieszkaniowego, konkretnie bloku tuż przy sześciopasmowej ulicy Sobieskiego (pomiędzy Dolną a Kostrzewskiego). Z wielką nadzieją oczekiwałam dokumentu, którego rekomendacje mogłyby wpłynąć na jakość mojego życia. Niestety jestem całkowicie zawiedziona. Pomimo, że mapa wskazuje na bardzo wysoki poziom hałasu na omawianym odcinku, który upodobali sobie kierowcy zarówno wiele, jak i jednośladow z ogromnymi silnikami, rekomendacja badaczy, mająca na celu ograniczenie hałasu, jest całkowicie błędna!!! W celu ograniczenia hałasu autorzy programu zalecają wymianę nawierzchni - co jest zupełnie nieprzemyślanym zaleceniem, gdyż nawierzchnia na tym odcinku była wymieniana w minionym roku!!!! oraz o ograniczeniu prędkości, co jest kolejną bzdurą, gdyż nie ma możliwości wygzekwować od kierowców, rozwijających prędkość do 100-120 km/h, by poruszali się z zaleconą prędkością. Według mojej oceny autor nie zwrócił uwagi na środki, które mogłyby faktycznie polepszyć komfort życia tego kilkutysięcznego osiedla. Należą do nich EKRANY AKUSTYCZNE oraz MASZTY DO INSTALACJI FOTORADARU na kładce znajdującej się na wysokości Sobieskiego 99 i Kostrzewskiego. Zwłaszcza drugi środek wydaje się być bardzo tani w stosunku do efektu, który może zostać osiągnięty, zmuszając kierowców do ograniczenia prędkości. Ow maszt powinien zostać zamontowany po dwóch stronach ulicy. Oczywiście najlepszym środkiem ograniczającym hałas są ekrany akustyczne. I według mnie tego typu rozwiązanie powinno znaleźć się w dokumencie. Serdecznie zapraszam do mojego mieszkania, by zmierzyć poziom hałasu, panujący w jednym z moich pokoi. Niektórzy mieszkańcy blo-	Postulaty budowy ekranów akustycznych oraz masztów do fotoradarów na ul. Sobieskiego między Dolną a Kostrzewskiego	U/N	Ekrany akustyczne w proponowanej lokalizacji nie będą skuteczne. W omawianym rejonie, w ramach Programu zaproponowano ograniczenia prędkości przy pomocy kombinacji fotoradarów oraz synchronizacji sygnalizacji świetlnej.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			ków posiadają mieszkania, których wszystkie okna wychodzą na Sobieskiego - oni również chętnie zaprezentują swoje warunki życia. Zapewniam Państwa, nie jest możliwa normalna rozmowa przy otwartym oknie - wrażenie jest takie jakby samochody (ogromna ich liczba) przejeżdżały przez moje mieszkanie.			
79.	22.04.09	Monika Felsz - Pusłowska	Od Al. Niepodległości/Wawelska do Parku Wielkopolskiego lub LO im. Słowackiego. „Program” nie uwzględnił 20-letnich starań mieszkańców Kolonii Staszica o umieszczenie ekranów dźwiękochłonnych wzdłuż ul. Wawelskiej. Kolonia Staszica składa się z przedwojennych domków z ogródkami, które są objęte ochroną konserwatorską, z których masowo wyprowadzają się właściciele a lokale przeznaczają na wynajem, gdyż hałas i brud czyni życie niemożliwym. Domki ulegają dewastacji, ogródki są opustoszałe. Założyliśmy kilkanaście lat temu Stowarzyszenie KOLONIA STASZICA W CELU WYWALCZENIA ZAŁOŻENIA EKRANÓW. MAMY GRUBE SEGREGATORY DOKUMENTÓW, było wiele spotkań w Gminie. Radni uzyskali mandaty dzięki obietnicy zajęcia się tą sprawą, efekt jak widzimy. PROSZĘ O WYJAŚNIENIE- JESTEŚMY ZBULWERSOWANI.	„Program” nie uwzględnił 20-letnich starań mieszkańców Kolonii Staszica o umieszczenie ekranów dźwiękochłonnych wzdłuż ul. Wawelskiej.	U	Zawarte w Programie propozycje ograniczenia hałasu z trasy Ł. zostały rozszerzone o wskazany we wniosku rejon (przykrycie wylotów z tunelu – perspektywa długoterminowa) oraz ekrany (perspektywa długoterminowa, HD 18-2)
80.	22.04.09	Zbigniew Miedzik	1.) Pragnę oficjalnie zgłosić ogromnie uciążliwy dla mieszkańców okolicznych bloków spółdzielczych, problem nadmiernego hałasu generowanego przez pociągi warszawskiego metra, wyjeżdżające na powierzchnię na stacji postojowej metra w okolicach skrzyżowania ul. Kabackiej i ul. Kabacki Dukt na warszawskich Kabatach. Ten hałas pochodzi z trzech źródeł. Pierwsze z nich, to hałas wytwarzany przez koła przejeżdżających pociągów na zwrotnicach torów. Są to bardzo głośne, przenikliwe, wysokie dźwięki słyszalne jako kilkuninutowy ciąg zgrzytania, skrzypienia i pisków powodowanych przez kilkadziesiąt kół każdego pociągu na kilkadziesiąt zwrotnicach w miejscach, gdzie pojedyncze tory prowadzące z podziemnej linii metra, rozdzielają się na powierzchni na kilkadziesiąt odnóg, z których każda prowadzi do osobnej bramy wjazdowej do hał postojowych pociągów. Drugi rodzaj hałasów to turkot kół pociągów na złączach szyn, znany	Ograniczyć hałas przy stacji postojowej metra w Kabatach, a w tym: – Hałas przejeżdżających pociągów, w szczególności przez zwrotnice, – Hałas podczas hamowania, – Używanie sygnałów dźwiękowych przez obsługę pociągów na stacji postojowej, z uwzględnieniem ekranowania akustycznego.	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Metra Warszawskiego Sp. z o.o.. Należy dodać, że przy tej szerokości obiektu (torowiska), ustawienie ekranu akustycznego na granicy obszaru stacji postojowej nie będzie skuteczne.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			np. każdemu pasażerowi PKP, wizz kół pociągów podczas hamowania oraz specyficzny hałas pracujących silników pociągów odbierany jako zmienny, głośny łoskot, doskonale znany pasażerom metra. Każdy pasażer wie, że podczas wjazdu metra na stację, niemożliwa jest rozmowa, tak ogromny hałas wytwarza jadący i hamujący pociąg! Trzeci rodzaj hałasu to hałas świadomie i z pełną premedytacją generowany przez maszynistów prowadzących pociągi na terenie stacji postojowej metra. Otóż ci maszyniści - niezależnie od pory dnia, niezależnie od obowiązującej w godz. 22.00 - 6.00 ciszy nocnej, niezależnie od zapisanego w Ustawie "Prawo o ruchu drogowym" zakazu używania sygnałów dźwiękowych w terenie zabudowanym - bardzo często używają przeraźliwych, przenikliwych, bardzo głośnych, wysokotonowych sygnałów dźwiękowych, w które wyposażone są lokomotywy pociągów metra oraz lokomotywy manewrowe. Używają tych przeraźliwie głośnych sygnałów pomimo tego, że teren stacji postojowej metra graniczy z Rezerwatem Przyrody, jakim jest ponad 900 hektarowy Las Kabacki im. Prezydenta Warszawy Stefana Starzyńskiego. Używają tych przeraźliwych sygnałów pomimo tego, że cały tabor metra wyposażony jest w supernowoczesny, wielokanałowy system łączności bezprzewodowej, zakupiony za wiele milionów złotych. Nie dość, że ci maszyniści w XXI wieku, w stolicy dwumilionowego państwa porozumiewają się w sposób całkowicie archaiczny, XIX - wieczny, z początków ery lokomotyw parowych, to jeszcze zdarza się, że w środku nocy odgrywają swoiste koncerty, np. melodię kibiców Legii Warszawa: ta-ta, ta-ta-ta, ta-ta-ta-ta, ta-ta! Wyeliminowanie opisanych powyżej źródeł hałasu jest pilną koniecznością. Władze warszawskiego metra chyba nie zauważyły, że w ich najbliższym sąsiedztwie powstało mnóstwo nowych bloków mieszkalnych. Kabaty przestały już być pustynią, w ostatnich kilku latach zostały całkowicie zabudowane, a z powodu wysokiej ceny gruntów, gęstość zabudowy jest tu najwyższa w Polsce. Mieszka tu kilkadziesiąt tysięcy młodych ludzi i małych dzieci! Z tego względu, opisane powyżej źródła hałasu muszą natychmiast zostać maksymalnie ograniczone! Proponuję zacząć od maszynistów i osobników używających sygnałów dźwiękowych na terenie gęsto zamieszkałych Kabat zwalniać z pracy ze skutkiem natychmiastowym. Właśnie tak władze warszawskiego metra postąpiły niedawno z maszynistą, który w trakcie jazdy pod ziemią z prędkością kilkudziesięciu kilometrów na godzinę, między stacjami metra, otworzył wszystkie drzwi w pociągu pełnym pasażerów...	Należy ograniczyć drugi, bardzo uciążliwy rodzaj hałasu dokuczającego mieszkańcom okolic skrzyżowania ul. Kabackiej i ul. Kabacki Dukt. Ten hałas pochodzi od pracujących wysokoprężnych silników diesla, zamontowanych w autobusach linii 166, która jako jedyna linia autobusowa, ma pętlę przy wejściu do stacji postojowej metra, w pobliżu skrzyżowania ul. Kabackiej i ul. Kabacki Dukt. Kierowcy tych autobusów nie wyłączają silników podczas postojów i tym samym nagminnie łamią przepisy Ustawy "Prawo o Ruchu Drogowym", która wyraźnie zakazuje kierowcom pojazdów silnikowych postoju w terenie zabudowanym, z włączonym silnikiem, powyżej 1 minuty.	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Miejskich Zakładów Autobusowych oraz do Komendy Stołecznej Policji.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			Cały teren stacji postojowej metra, gdzie pociągi metra wyjeżdżają na powierzchnię musi zostać odizolowany solidnymi, wysokimi, ekranami dźwiękochłonnymi od pobliskich osiedli mieszkaniowych. Dotychczas, bowiem mieszkańcy najbliższej położonej ulicy Kabackiej są traktowani przez władze metra gorzej niż zwierzęta! Tak, gorzej niż zwierzęta! Otóż zwierzęta w Lesie Kabackim odgradzono od terenu stacji postojowej metra wysokim, około dziesięciometrowym, szczelnym, ogrodzeniem z grubych, żelbetonowych płyt. A czym są osłonięci od przeraźliwych dźwięków mieszkańcy domów znajdujących się z drugiej strony stacji postojowej, w okolicach skrzyżowania ul. Kabackiej i ul. Kabacki Dukt? Niczym! Pilna konieczność budowy wysokich, szczelnych ekranów dźwiękowych wzdłuż ulicy Kabackiej, graniczącej z terenem stacji postojowej metra, wynika także z rozpoczynającej się na terenie tej stacji potężnej rozbudowy systemu torów dla pociągów przyszłej, drugiej linii metra, o wartości robót około 60 milionów złotych. W załączeniu przedstawiam dwie informacje prasowe potwierdzające fakt tej rozbudowy. Z tych artykułów wynika, że z powodu podwojenia liczby torów wjazdowych do hal postojowych, władze metra planują zbudować ekrany dźwiękochłonne tylko wzdłuż ul. Wilczy Dół. Ale przecież, co łatwo sprawdzić na planie Warszawy, każdy z pociągów metra - jest ich obecnie trzydzieści, a po zbudowaniu drugiej linii metra będzie sześćdziesiąt -, aby dojechać w okolice ul. Wilczy Dół, musi najpierw wyjechać z tunelu na powierzchnię i przejechać kilkaset metrów wzdłuż ul. Kabackiej!!! To już obecnie daje 30 wyjazdów pociągów od godz. 4.00 rano plus 30 powrotów do godz. 2.00 w nocy, a za kilka lat będzie to odpowiednio 60 od wczesnego rana plus 60 do późnej nocy, czyli 120 przejazdów pociągów dziennie wzdłuż ul. Kabackiej!!! Członkowie mojej Spółdzielni Mieszkaniowej "SAM-81", której spółdzielcze bloki i place zabaw dla dzieci znajdują się wzdłuż ul. Kabackiej, najbliższej stacji postojowej metra, przegłosowali w trakcie Walnego Zgromadzenia w 2006r. wniosek obligujący zarząd naszej Spółdzielni do wystąpienia do Metra Warszawskiego Sp. z o.o., o podjęcie zdecydowanych kroków w celu maksymalnego ograniczenia emisji hałasu z terenu stacji postojowej metra, wobec powstałej, gęstej zabudowy mieszkaniowej w bezpośrednim sąsiedztwie stacji postojowej. I co? Nic! Lakoniczna odpowiedź władz metra ograniczyła się do przypomnienia, że metro na tym terenie było pierwsze, w związku z tym niczego nie będzie wyciszać... Taki paternalistyczny sposób "dialogu" spółki należącej do miasta			

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			Warszawy, z mieszkańcami Warszawy (a więc pośrednio - z właścicielami metra), jest nie do przyjęcia w XXI wieku! Współcześni warszawianie nie są średniowiecznymi chłopami pańszczyźnianymi, a władze metra nie są feudałami, panami życia i śmierci swoich poddanych! Wobec wszystkich powyższego faktów, wnoszę do Władz Warszawy, na czele z Panią Prezydent Hanną Gronkiewicz-Waltz, jako organem założycielskim i nadzorującym Warszawskie Metro Sp. z o.o., o pilne spowodowanie zainstalowania solidnych, wysokich, co najmniej takich, jakie zainstalowano dla ochrony zwierząt w Lesie Kabackim im. Prezydenta Warszawy Stefana Starzyńskiego - dziesięciometrowych, skutecznych ekranów dźwiękochłonnych wzdłuż ogrodzenia terenu stacji postojowej metra na Kabatach, biegnącego równolegle do ul. Kabackiej położonej na zachód od ul. KEN. 2) Pragnę oficjalnie zgłosić drugi, bardzo uciążliwy rodzaj hałasu dokuczającego mieszkańcom okolic skrzyżowania ul. Kabackiej i ul. Kabacki Dukt oraz ich dzieciom, zatrutowym na pobliskim placu zabaw przez spaliny. Ten hałas pochodzi od pracujących wysokoprężnych silników diesla, zamontowanych w autobusach linii 166, która jako jedyna linia autobusowa, ma pętlę przy wejściu do stacji postojowej metra, w pobliżu skrzyżowania ul. Kabackiej i ul. Kabacki Dukt. Kierowcy tych autobusów nie wyłączają silników podczas postojów i tym samym nagminnie łamią przepisy Ustawy "Prawo o Ruchu Drogowym", która wyraźnie zakazuje kierowcom pojazdów silnikowych postoiu w terenie zabudowanym, z włączonym silnikiem, powyżej 1 minuty. W zimie silniki autobusów stojących na pętli hałasują i zatruwają okolicznych mieszkańców trującymi spalinami, bo kierowcom jest zimno. W lecie hałasują i trują, bo kierowcom gorąco. Wiosną i jesienią hałasują i trują z przyzwyczajenia. Wielokrotne interwencje telefoniczne w Zarządzie Transportu Miejskiego, prośby o kontrole i kary finansowe dla kierowców łamiących obowiązującą ustawę - pozostają bezskuteczne. Istniejący bałagan i bezprawie potęguje fakt, że ta jedna, jedyna linia 166 obsługiwana jest i przez Miejskie Zakłady Autobusowe i przez PKS Grodzisk Mazowiecki i przez firmę Michalczewski w zależności od pory roku, porę dnia i Bóg raczy wiedzieć, od czego jeszcze...			

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			Wobec powyższego wnoszę do Władz Warszawy, na czele z Panią Prezydent Hanną Gronkiewicz-Waltz, jako organem nadzorującym ZTM, MZA, Straż Miejską i współpracującym z Policją - o wykazanie maksimum inicjatywy, skuteczności w działaniu, konsekwencji i stanowczości, aby ten haniebny fakt wieloletniego, bezkarnego gwałcenia Ustawy "Prawo o Ruchu Drogowym" przez kierowców linii 166 na pętli przy stacji postojowej metra - wypłenić, wykorzeni i skończyć raz na zawsze za pomocą najprostszych i najskuteczniejszych środków: najwyższych mandatów! Niech ursynowska Straż Miejska i Policja otrzymają zadanie częstego kontrolowania, czy kierowcy na tej pętli wyłączają silniki i w przypadku stwierdzenia złamania w/w Ustawy - niech bezwzględnie karzą kierowców autobusów, którzy przecież są profesjonalistami i z pewnością łamią prawo z premedytacją, a nie z nieświadomością!			
81.	22.04.09	Piotr Krze- miński	Do mapy akustycznej trzeba też zaliczyć nielegalne schronisko dla psów znajdujące się przy ulicy Kosodrzewiny 7/9 w Falenicy. Schronisko to generuje taki hałas, że nie da się wytrzymać przy otwartym oknie. Jestem przekonany, że wszelkie normy są tam przekroczone. Niestety mieszkam w pobliżu i odczuwam skutki hałaśliwości schroniska dla psów. Bardzo proszę uwzględnić w programie to miejsce i pomóc mieszkańcom w ochronie przed hałasem.	Proszę uwzględnić w programie ochrony przed hałasem nielegalne, bardzo uciążliwe schronisko dla psów znajdujące się przy ulicy Kosodrzewiny 7/9 w Falenicy	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Biura Ochrony Środowiska - Wydział ds. Zwierząt.
82.	22.04.09	Ka- sia_kasia20 @...	Chciałabym zgłosić swoje uwagi odnośnie projektu, mającego na celu zmniejszenie wpływu hałasu na mieszkańców Warszawy. Sama mieszkam poza Warszawą, ale mimo to spędzam w niej dużo czasu, gdyż tu studiuję. Mapy akustyczne, które planują Państwo zainstalować w Stolicy zapewne przyczynią się do zmniejszenia wpływu hałasu na nasze zdrowie, większego komfortu dla mieszkańców. Jednak myślę, że jest jeszcze jeden sposób, który można by zastosować. Ponieważ codziennie poruszam się komunikacją miejską w Warszawie, dobrze wiem, co się dzieje na drogach w godzinach szczytu. Czasami przejechanie bardzo małego odcinka zajmuje 2 lub nawet 3 razy więcej czasu, niż powinno. Gdyby ludzie z większą rozwagą korzystali z pojazdów na pewno byłoby znacznie mniej samochodów na drodze, a tym samym - uniknęłoby się korków. Pisząc "z większą rozwagą" mam na myśli m.in. to, że w wielu sytuacjach, gdy mamy do przejechania odległość 5 czy 10 km niekoniecznie musimy pokonywać ją samochodem. Zawsze	Postulat zintensyfikowania wykorzystywania rowerów jako środka komunikacji krótkodystansowej (5 – 10 km)	N	Problem wykracza poza zakres Programu i jest związany z koncepcją rozwoju systemów transportowych miasta.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			można zastąpić go np. rowerem. Rodzi to wiele korzyści dla mieszkańców Warszawy. Przekłada się to głównie na zdrowie. Jak wiadomo, coraz więcej osób prowadzi siedzący tryb życia, nie uprawiając przy tym żadnego sportu, a często - nie chodząc nawet na spacer. Taki tryb życia sprzyja powstawaniu wielu schorzeń, jak chociażby nadwaga czy problemy z kręgosłupem. Codzienne korzystanie z roweru nawet przez kilkanaście minut zapewniłoby ruch, tak bardzo potrzebny dla zdrowia, ponadto lepsze samopoczucie, lepszą kondycję fizyczną. Ruch jest również jednym ze sposobów radzenia sobie ze stresem, który również w nadmiernej ilości może przyczyniać się do wielu chorób, chociażby takich, jak nadciśnienie tętnicze, czy nawet zawał serca. Mimo to, jak wiadomo, bardzo niewiele osób korzysta w Warszawie z roweru. Jest to spowodowane tym, że ścieżki rowerowe nie są wystarczająco rozbudowane, tak, więc poruszanie się po mieście rowerem rodzi bardzo duże prawdopodobieństwo wypadku. Należałoby zastanowić się nad tym, jak to zmienić. Uważam, że takie rozwiązanie zmniejszyłoby znacznie emisję zanieczyszczeń, zachęciłoby ludzi do korzystania z ruchu, zmniejszyłoby znacznie korki na drogach. Pozdrawiam serdecznie,			
83.	22.04.09	Michał Grzybowski	Na Rozdrożu do Ronda Jazdy Polskiej ulica= Al. Armii Ludowej. Odcinek Trasy Łazienkowskiej od pl. Na Rozdrożu do Ronda Jazdy Polskiej nie jest i nigdy nie był wyposażony w jakąkolwiek infrastrukturę ograniczającą hałas. Brak tutaj pochłaniaczy hałasu, oddzielenia jezdni takim wygłuszeniem. Nawierzchnia posiada wiele spękań wzdłużnych potęgujących hałas podczas toczenia się pojazdu. Jest to arteria o bardzo dużym natężeniu dobowym ruchu, który nie ma szans na zmniejszenie się w przyszłości z racji funkcji jak± trasa pełni. ZDM posiada gotowe studium wykonalności dla tego odcinka stworzone przez firmę APIA XXI, sfinansowane za pieniądze Hiszpanii. Kwestia przykrycia trasy i połączenia funkcjonalnego Pól Mokotowskich z Łazienkami i Skarpą Warszawską powraca od wielu lat do dyskusji i na niej się zatrzymuje (głównie z powodu kosztów). Skutek jest taki, że w kwestii wytłumienia od początku istnienia trasy nie zrobiono nic.	Propozycja przykrycia wykopu Trasy Ł. na odcinku od pl. Na Rozdrożu do Ronda Jazdy Polskiej.	U	Uwzględniono w Programie. Perspektywa długookresowa (HD 18-2).
84.	22.04.09	Irmina Daszkowska	Chciałabym poruszyć sprawę hałasu w okolicach portu lotniczego na Okęciu. Mój budynek znajduje się w prostej linii do pasa startowego, około 800m. Każdy lądujący i startujący samolot przelatuje nad naszym budynkiem. Samoloty latają bardzo nisko i późno w nocy. Cóż z tego, że ustanowiono obszary ograniczonego użytkowania, które dla nas mieszkańców nic nie wnoszą. Chętnie zaproszę Państwa na kawkę, posiedzenie i zobaczycie sami jak nam jest wspaniale mieszkać. Jak dotąd nikt nie chce nam pomóc, w kontaktach z P.P. Porty Lotnicze,	Może Państwo znajdziecie radykalny środek na rozwiązanie problemu hałasu od lotniska Okęcie.. A może jednak przenieść lotnisko w miejsce z dala od miasta.	N	Problem przeniesienia międzynarodowego portu lotniczego w inne miejsce wykracza zdecydowanie poza zakres Programu ochrony środowiska przed hałasem. W celu skutecznego rozwiązywania problemu hałasu lotniczego wokół warszawskiego lotniska Okęcie ustanowiono Obszar Ograniczonego

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			pozostaje jedynie Sąd, na który normalnych ludzi nie stać. Rzekomo robiono pomiary hałasu, ale ja nigdy nie widziałam żadnych pomiarów na naszej ulicy. Mieszkam tu od urodzenia, czyli od 1940 r. i gdybym miała rzetelną informację, że lotnisko pozostanie w tym miejscu na pewno bym w tej okolicy nie stawiała budynku mieszkalnego. Nie możemy otrzymać żadnego odszkodowania za uciążliwość lotniska, aby wyciszyć nasze budynki wymienić okna na bardziej szczelne, pozostajemy bez żadnej pomocy. Spotkania w Urzędzie Gminy w sprawie hałasu też nie wiele dają. Dziennikarze piszą różne artykuły o lotnisku i jego uciążliwości, ale na propozycję spotkania na miejscu i zobaczenia jak naprawdę to wygląda nabierają wody w usta i nie ma odzewu na nasze propozycje. Może Państwo znajdziecie radykalny środek na rozwiązanie tego problemu. A może jednak przenieść lotnisko w miejsce z dala od miasta.			Użytkowania. Obszar taki nie jest oczywiście rozwiązaniem ograniczającym hałas, lecz rozwiązaniem stanowiącym o tym, jakie należy podejmować działania organizacyjno techniczne, aby sukcesywnie rozwiązać problem hałasu lotniczego na OOU. Działania te wynikają z Rozporządzenia nr 50 Wojewody Mazowieckiego. Każdy mieszkaniec OOU, niezadowolony z ograniczenia możliwości nieskrępowanego użytkowania jego własności może dochodzić przed sądem rekompensaty (odszkodowania). Odszkodowanie to w szczególności może zostać przeznaczone na instalację rozwiązań chroniących przed hałasem lub też na czynności związane z przeniesieniem swej siedziby. Powyższa procedura jest zgodna z aktualnym systemem prawnym w naszym kraju. Wniosek skierowano do Portu Lotniczego Okęcie.
85.	22.04.09	Marta Duryńska	W ramach ostatnio podjętego programu ochrony Warszawy przed hałasem, chciałabym zwrócić się o podjęcie komplementarnych kroków zmierzających w celu przez Urząd założonym. Moja prośba wynika z faktu podejmowania przez urząd decyzji o budowie Trasy Tysiąclecia w pobliżu budynków zamieszkałych przez znaczną liczbę ludzi, a te skutkować będą wzrostem poziomu hałasu. W trosce o dobro mieszkańców, proszę o rozważenie sugestii zaniechania wyżej wymienionego projektu, bowiem klóci się on z podjętym przez Urząd planem ochrony przed hałasem. W związku z tym zwracam się o podjęcie zintegrowanych działań, które będą mogły zamierzenie to zrealizować. Uważam, że mnożenie w mieście tras tranzytowych i szybkiego ruchu, nie rozwiązuje problemów komunikacyjnych, bowiem na te alternatywą jest dobrze zorganizowana komunikacja publiczna (z wydzielonymi pasami ruchu), nie zaś budowa dróg przelotowych przez osiedla. Tak chaotycznie podejmowane działania powodują jedynie uciążliwości dla mieszkańców oraz utrudnienia w ruchu, nie rozwiązują zaś istoty problemu. W załączeniu pozwalam sobie przesłać list, skierowany w tej sprawie do instytucji odpowiedzialnych.	Zgłoszenie sprzeciwu w związku z budową Trasy Tysiąclecia.	N	Rozbudowa systemu transportowego miasta zawarta została w Polityce zrównoważonego rozwoju transportowego, a przebieg poszczególnych korytarzy transportowych został zapisany w poprzednich i istniejących planach zagospodarowania przestrzennego, a w szczególności w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy, które jest obligatoryjną wytyczną tworzenia nowych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
86.	22.04.09	Jakub Skarżyński	Proszę o zwrócenie uwagi na hałas związany z Techniczną Stacją Metra Warszawskiego. Obecnie wskazywany poziom hałasu jest określony w programie jako nieznaczący, ale jest dokuczliwy dla okolicznych mieszkańców szczególnie latem ze względu na bardzo głośną wentylację budynku stacji. Ponadto w godzinach nocnych przetaczane są składki metra przez lokomotywę - sygnały dźwiękowe, pisk hamowania, itp. Dodatkowo, ze względu na planowaną rozbudowę Stacji hałas wzrośnie: częstsze przetaczanie, szczególnie po stronie zachodniej stacji. Dlatego też dziwi opinia zawarta w planach rozbudowy Stacji, że nie wpłynie ona na wzrost hałasu.	Należy ograniczyć hałas związany z działalnością stacji postojowej Metra.	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Metra Warszawskiego Sp. z o.o.
87.	22.04.09	Marcin Skrzypczak	Mieszkam na rogu KEN i Herbsta. Z moich obserwacji wynika, że najbardziej uciążliwe są ruszające autobusy emitujące niski dźwięk o bardzo dużym natężeniu, co powoduje dudnienie. Nieco mniej uciążliwe są: motory, samochody osobowe ze sportowymi tłumikami, startujące samoloty. Jeśli udałoby się coś zrobić z głośnością autobusów byłbym bardzo zadowolony.	Zmniejszyć uciążliwość ruszających autobusów.	N	Problem eksploatacyjny odnośnie użytkowanego taboru. Problem wykracza poza zakres Programu.
88.	22.04.09	Hanna i Zbigniew Sztranc	Z zaciekawieniem zapoznaliśmy się z Państwa inicjatywa stworzenia mapy akustycznej Warszawy. Mieszkamy w sąsiedztwie ul. Górczewskiej gdzie prawdziwa plaga są motocykle rozpędzające się na odcinku pomiędzy Wola Parkiem a ul. Powstańców Śląskich. May nadzieje ze Państwa prace przyczynia się do ograniczenia uciążliwości spowodowanej hałasem komunikacyjnym	Problem hałasu motocyklowego	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Komendy Stołecznej Policji.
89.	22.04.09	Jacek Zieliński	Jestem mieszkańcem osiedla przy ul. Ostrobramskiej. Z nadzieją przeczytałem informację o programie walki z hałasem. Na pewno takich jak ja jest wielu. Jak do tej pory z przykrością stwierdzałem, że tylko nowe inwestycje mogą liczyć na ekrany dźwiękoszczelne - kompletnie zapomniano o już istniejących drogach, przez które "biegną" tysiące pojazdów. Mam nadzieję, że może się to wkrótce zmienić. Oczywiście wnioskuję o budowę ekranów przy ul. Ostrobramskiej od Przyczółka Grochowskiego do ul. Fieldorfa, choć na pewno innych podobnych wniosków jest wiele, ale może ten rejon będzie potraktowany jako jeden z pierwszych (za czym przemawia mapa akustyczna Warszawy).	Wprowadzić ekrany akustyczne wzdłuż ul. Ostrobramskiej.	U	W długookresowej perspektywie przyjęto inne rozwiązania ochronne z uwagi na występującą w omawianym rejonie zabudowę wysoką.
90.	22.04.09	Elżbieta Chomentowska, Danuta Brzeska,	Ul. Saska na północ od St. Zjednoczonych Opinia: Przedstawiono bardzo duży materiał, trudny do załadowania (~100 Mbajtów) i trudny do przeczytania (kilkaset stron). Z pobieżnej lektury i oglądu map wynikają dla mieszkańców domu Saska 57 i okolicznych (w tym szkoły	Scenariusz HD 4 nie zakłada zastosowania ekranów akustycznych	U	Rozwiązanie problemów akustycznych w omawianym rejonie dokonane zostanie w ramach celów średniookresowych.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
		Wojciech Brzeski (Wspólnota Mieszkaniowa)	podstawowej) następujące wnioski: 1. HD4 przewiduje 3 warianty, żaden z nich nie zakłada ekranów i żaden z nich nie przewiduje działań w ciągu ul. Saskiej, w szczególności na niezwykle uciążliwym wiadukcie. 2. W przedstawionych materiałach nie znaleźliśmy żadnych informacji dotyczących szczególnie uciążliwego sąsiedztwa Centralnej Stacji Krwiodawstwa, a co za tym idzie wyjątkowo dużej częstotliwości przejeżdżania w obu kierunkach ulicą Saską karetek transportujących krew. 3. Inspekcja budowlana stwierdziła uszkodzenia budynku spowodowane drganiami, w tym hałasem. Zakwestionowała ona także celowość ocieplenia budynku dostępnymi (kosztowo) dla Wspólnoty Mieszkaniowej technologiami, ze względu na trwałość mocowania elementów izolujących i tynków. Zdaniem Inspekcji tylko ekrany na wiadukcie poprawić mogą sytuację. 4. Dla mieszkańców bloków usytuowanych przy ul. Saskiej to właśnie ruch na tej ulicy (wiadukcie !!!), a nie tylko wzdłuż Al. Stanów Zjednoczonych, jest głównym źródłem hałasu. Dotyczy to zwłaszcza odcinka Saskiej od skrzyżowania z Al. Stanów Zjednoczonych na południu do skrzyżowań z ul. Kujańskiej (zachodnia strona Saskiej) i Brazylijską (wschodnia strona Saskiej). Nie wypowiadamy się na temat odcinka ul. Saskiej na południe od Stanów Zjednoczonych. 5. Wspólnota Mieszkaniowa "SASKA 57" występowała w sprawie ograniczenia poziomu hałasu do Prezydenta Warszawy i do Zarządu Dróg i Mostów. Otrzymaliśmy odpowiedź wyjaśniającą, że nie planuje się działań na naszym wiadukcie z powodu braku funduszy, których brakuje na inne, priorytetowe inwestycje. 6. Nie wiemy, do kogo jeszcze możemy adresować nasze wnioski	Szczególne uciążliwe sąsiedztwo Centralnej Stacji Krwiodawstwa (sygnały karetek)	N	Problem wykracza poza zakres Programu.
				Uszkodzenia budynku Saska 57 na skutek drgań. Zakwestionowanie przez Inspekcję Budowlaną celowość ocieplenia budynków.	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Program nie obejmuje problematyki drgań, a także ocieplenia budynków
				Najistotniejsze źródło hałasu dla mieszkańców domu ul. Saska 57 to ruch na wiadukcie w ciągu ul. Saskiej.	U	Rozwiązanie problemów akustycznych w omawianym rejonie dokonane zostanie w ramach celów średniookresowych (HD-4)
91.	22.04.09	Magdalena Braksator	Z wielkim entuzjazmem przeczytałam informacje dot. stworzenia mapy akustycznej naszego miasta. Jak wiele miast Europejskich i Warszawa powinna być miastem przyjaznym dla wszystkich, ludzi biznesu, osób tu pracujących i zamieszkujących teren miasta. Ostatnio zastanawiałam się właśnie, gdzie można byłoby zgłosić i jak rozpocząć akcję "wyciszenia" ul. Puławskiej, jako, że jest to jedna z najdłuższych ulic tego miasta, jest również bardzo ruchliwa i głośnie, a przecież wzdłuż niej znajduje się setki domów mieszkalnych. Niestety hałasu tramwajów, czy samochodów, nie można zmniejszyć - ale chciałabym poruszyć tu problem "ścigaczy" motocyklistów, których odgłos w decybelach jest z pewnością nie do przyjęcia, szczegól-	Zakaz jazdy motocyklem po ul. Puławskiej w porze nocnej.	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Komendy Stołecznej Policji. Należy nadmienić, że w odniesieniu do różnych fragmentów ul. Puławskiej proponowane są w Programie różne scenariusze działań.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: <i>U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony</i>	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			<u>nie na przełomie wiosny i lata.</u> Nie są w żaden sposób karani, jeżdżą do woli, robiąc różne akrobacje, w niedozwolonych prędkościach, co tylko potęguje hałas. Niestety w nocy, kiedy jest to wspaniała ulica - długa i prosta, wykorzystują to do woli. Myślę, że KAŻDY, kto mieszka przy ul. Puławskiej - złożyłby swój podpis i byłby za zakazem jazdy dla motocyklistów nocą tą ulicą. Uważam, że jest to cenna uwaga i z chęcią zajęłabym się organizowaniem właśnie takiej petycji. Proszę o odpowiedź i wskazówki.			
92.	22.04.09	Aleksander Domański	Zwracam się o rozpatrzenie możliwości nasadzenia żywopłotu wzdłuż istniejącego ogrodzenia między ul. Stanisława Augusta a terenem SM Waszyngtona nieruchomości Grochowska. Uzasadnienie: Ul. Tysiąclecia, zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 8 lipca 2008r., jest wpisana na listę przedsięwzięć Euro 2012. Przedmiotowe przedsięwzięcia są "zawarte w ofercie przyjętej przez Unię Europejskich Związków Piłkarskich (UEFA) oraz objęte zobowiązaniami i gwarancjami Rady Ministrów lub jednostek samorządu terytorialnego." (Ustawa z dnia 7 września 2007r. o przygotowaniu finałowego turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012). Karta informacyjna przedsięwzięcia - pn. "Budowa ul. Tysiąclecia na odcinku od węzła "Żaba" do ul. Grochowskiej" Lokalizację terenów zabudowy mieszkaniowej w najbliższym sąsiedztwie planowanej inwestycji Zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna (rejon ul. Bliskiej, Mińskiej, Grochowskiej, Stanisława Augusta) Po obu stronach trasy na długości ok. 500 m Tabelę wykonano na podstawie danych ze "Studium techniczno-ekonomicznego przebiegu wschodniego zamknięcia Obwodnicy Śródmiejskiej" Zabudowa ta znajduje się w odległości mniejszej od obliczonych maksymalnych zasięgów izolacji hałasu $L_{Aeq} = 60$ dB (w porze dziennej) i $L_{Aeq} = 50$ dB (w porze nocnej) - patrz rozdział 9.3 - Emisje hałasu. Na etapie eksploatacji najprawdopodobniej nie będzie możliwe dotrzymanie obowiązujących standardów jakości klimatu akustycznego na niektórych terenach. Dotyczy to szczególnie wysokich kondygnacji budyn-	Zwracam się o rozpatrzenie możliwości nasadzenia żywopłotu wzdłuż istniejącego ogrodzenia między ul. Stanisława Augusta a terenem SM Waszyngtona nieruchomości Grochowska.	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Sposób zabezpieczeń akustycznych i szczegóły techniczne zostaną określone zgodnie z procedurami prawnymi na etapie projektu budowlanego. Projekt budowlany jest zawsze uzupełniony projektem zieleni. W takim projekcie powinien znaleźć się omawiany żywopłot i ewentualnie inne rozwiązania. Problem ten powinien znaleźć swe odzwierciedlenie podczas konsultacji społecznych związanych z inwestycją pn. Budowa ul. Tysiąclecia.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			ków oraz budynków mieszkalnych, które nie mogą być chronione ekranami akustycznymi. Decyzja o zastosowaniu ekranów akustycznych zostanie podjęta po przeprowadzeniu szczegółowej analizy akustycznej. Na obecnym etapie można jednak stwierdzić rozwiązanie trasy jako drogi zbiorczej ogranicza możliwość zastosowania ekranów akustycznych jako środka ochrony otoczenia przed uciążliwością. Jest to spowodowane faktem, że z uwagi na ilość powiązań z ulicami drugorzędnego układu komunikacyjnego ewentualne ekrany byłyby stosunkowo krótkie, a co za tym idzie nieefektywne przypadku budynków wysokich ekran usytuowany przy jezdni chroniłby zabudowę jedynie do wysokości 2-3 kondygnacji; obudowanie drogi ekranami powoduje odcięcie jej przestrzennie od otoczenia, w szczególności ograniczając dostęp do obiektów handlowych i usługowych. Z uwagi na ograniczoną możliwość zastosowania skutecznej ochrony przed hałasem za pomocą ekranów akustycznych, ewentualne zabezpieczenie przed hałasem mogą stanowić okna ze zwiększoną izolacyjnością. Sposób zabezpieczeń akustycznych i szczegóły techniczne zostaną określone na etapie projektu budowlanego. Proszę o potwierdzenie odbioru listu.			
93.	22.04.09	Joanna Urban	Chciałabym prosić o zwrócenie uwagi na skrzyżowanie Łukowskiej z Zamieniecką. Budowa kolejnych bloków przy skrzyżowaniu zwiększyła natężenie hałasu przez ograniczenie możliwości jego rozchodzenia się, dodatkowo od czasu otwarcia mostu Siekierkowskiego wzmożeniu uległ ruch uliczny na Zamienieckiej, którą kierowcy jadą od mostu do Grochowskiej, przez co w godzinach szczytu zawsze stoi korek a nocami z jazgotem gnają motocykliści i pojazdy uprzywilejowane. Ulicami Łukowską i Zamieniecką kursują liczne linie autobusowe, a o stanie technicznym pojazdów MZA szkoda w ogóle mówić. Ponadto przy skrzyżowaniu ulic Zamienieckiej z Bełżecką znajduje się warsztat samochodowy, który jest źródłem znacznego hałasu cały dzień, co jest wybitnie uciążliwe w okresie letnim, gdyż urzędują przy otwartych drzwiach.	Ograniczyć zwiększanie się poziomów hałasu z uwagi na wzrost intensywności zagospodarowania rejonu ul. Łukowskiej i Zamienieckiej, w szczególności autobusów.	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Zarządu Transportu Miejskiego, Miejskich Zakładów Autobusowych.
				Hałas motocyklowy w porze nocnej	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Komendy Stołecznej Policji
				Hałaśliwy zakład samochodowy na skrzyżowaniu ul. Zamienieckiej i Bełżeckiej.	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Urzędu Dzielnicy Praga Południe.
94.	22.04.09	Jacek K. Appelt/ SM OGNIKO	Lokalizacja problemu (dzielnica, rejon/obszar, ulica): CENTRUM – Al. Niepodległości 210 – 214 –narożnik Armii Ludowej Zwracamy się z prośbą o uwzględnienie w programie sytuacji naszych mieszkańców, którzy mieszkają w jednym z najbardziej górnych rejonów miasta, w którym hałas przekracza 80 decybeli. Źródłem hałasu	Prosimy o ograniczenie hałasu Trasy Ł. przez przykrycie, chociaż częściowe, wylotów trasy z tunelu.	U	Zawarte w Programie propozycje ograniczenia hałasu z trasy Ł. zostały rozszerzone o wskazany we wniosku rejon (przykrycie wylotów z tunelu) oraz ekrany (perspektywa długoterminowa).

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: <i>U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony</i>	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			jest nie tylko Trasa Łazienkowska, ale także Al. Niepodległości, a zwłaszcza ich skrzyżowanie. Narażeni jesteśmy nie tylko na hałas, ale także na wibracje wywołujące pękanie ścian i wysokie stężenie toksycznych spalin. Pragniemy zwrócić uwagę, że instalacja ekranów akustycznych w tym przypadku mija się z celem, gdyż nasz budynek (Al. Niepodległości 210) „wisi” nad Trasą Ł. Ograniczyć hałas mogłoby przykrycie, chociaż częściowe, wylotów trasy z tunelu.	Być może więcej zieleni – drzew pozwoliłoby na obniżenie uciążliwości. Drzewa powinny rosnąć na poziomie chodnika, a nie w podniesionych misach, który powodują ich usychanie!	U	W miarę możliwości – rozwiązania chroniące przed hałasem będą uzupełniane zielenią; jak zapisano w wyszczególnieniu przedsięwzięć chroniących środowiska – zastosowaniu ekranów akustycznych będzie towarzyszyło zastosowanie uzupełniające zieleni tam, gdzie będzie to możliwe..
95.	23.04.09	Ewa Kamela	Mieszkam na Rakowcu. To bardzo ładne osiedle, niestety bardzo hałaśliwe. Po ulicy Żwirki i Wigury jeżdżą "ryczące" motocykle. Nie mam nic przeciwko samym motocyklom, ale kierowcy chcąc jak najszybciej osiągnąć dużą prędkość (najczęściej powyżej dozwolonej) maksymalnie dociskają pedał przyspieszenia, co powoduje ogromny hałas. Druga sprawa to sprzątanie chodników i placów zabaw. Już nikt nie używa miotły natomiast w powszechnym użyciu są silnikowe dmuchawy powodujące straszny hałas. Nawet w parku nie można w ciszy odpocząć, bo liście są sprzątane również w ten sposób. Na pewno jest to łatwiejsza i szybsza metoda, ale nie zrekompensuje ona strat w zdrowiu spowodowanych hałasem.	Hałas motocyklowy przy bardzo dużych przyspieszeniach na ul. Żwirki i Wigury.	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Komendy Stołecznej Policji.
				Sprzątanie chodników i placów zabaw przy pomocy hałaśliwych urządzeń mechanicznych	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Zarządu Oczyszczania Miasta (ZOM).
96.	23.04.09	Eugeniusz Cezary Król	Lotnisko Warszawa Bemowo, formalnie zarządzane przez MSWiA, podnajęło teren i urządzenia kilku firmom komercyjnym, który rozkręciły interes polegający na wynajmowaniu samolotów entuzjastom srebrnych skrzydeł. Nie byłoby w tym nic nagannego, gdyby nie fakt, że samoloty te (jedno- i dwusilnikowe, także takie, które wynoszą szybkość) robiła bardzo duży hałas, przelatując arbitralnie wybranym kanałem powietrznym m.in. nad Żoliborzem. Liczba lotów przekracza, zwłaszcza w	Żądanie usunięcia lotnictwa sportowo-komercyjnego z lotniska Bemowo, względnie skierowanie toru przelotów w kierunku od Warszawy, a nie jak teraz do Warszawy (na wschód od lotniska).	N	Problem ustalania korytarzy lotów w przestrzeni powietrznej Warszawy wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie przekazano do organów i podmiotów zajmujących się ruchem lotniczym (Urząd Lotnictwa Cywilnego), a także do zarządzającego Lotniskiem Bemowo.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: <i>U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony</i>	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			weekendy 70 dniowe, loty odbywają się od wczesnego ranka do późnego wieczora. Jest to hałas uciążliwy również w tym sensie, że słychać go również dolotowo i odlotowo w tak z natury ciągle jeszcze cichej i spokojnej dzielnicy, jaka jest Żoliborz. Wszelkie prośby i zadania, mające na celu ukrócenie względnie ucywilizowanie tego procederu, natrafiają na opór kierownika lotniska Bemowo (Zbigniew Mrozek), względnie obojętność Urzędu Lotnictwa Cywilnego (prezes Grzegorz Kruszyński). Minister MSWiA nie raczył w ogóle odpowiedzieć na list w tej sprawie. Domagam się jako obywatel Dzielnicy Żoliborz, płacący regularnie coraz wyższe podatki, respektu dla mojego i moich sąsiadów prawa do spokoju i bezpieczeństwa (zdarzyły się w ostatnich latach już 2 wypadki z 3 ofiarami). Władze lotniska nie uzgadniały pomysłu na dodatkowe źródło dochodów z samorządem i władzami Dzielnicy Żoliborz. W tym sensie traktuję wyczyny entuzjastów lotnictwa za niezgodne z prawem i zadam ich ukrócenia. Konkretnie chodzi o usunięcie lotnictwa sportowo-komercyjnego z lotniska Bemowo, względnie skierowanie toru przelotów w kierunku od Warszawy, a nie jak teraz do Warszawy (na wschód od lotniska). Wszelkie mapy hałasu będą miały jedynie sens teoretyczny, jeśli nie będzie się w sposób konsekwentny usuwało źródeł niepotrzebnego hałasu. Druga sprawa to ryczące motocykle, przekraczające z pewnością dopuszczalny poziom decybeli. Dlaczego dopuszcza się takie maszyny do ruchu? Albo, dlaczego nie ściga się z żelazną konsekwencją tych motocyklistów, którzy dokonują przeróbek, powodujących lub wzmagających hałas. Przecież technicznie jest to sprawa prosta. Dysponując stosownym urządzeniem, zatrzymuje się delikwenta i sprawdza poziom emitowanego hałasu przez jego ryczącą maszynę. Dalej wszystko jasne... Jakoś nie zauważyłem tego rodzaju działań ze strony policji lub Straży Miejskiej. Regularnie takie zjawiska występują w ul. Marszałkowskiej w kierunku do skrzyżowania z Al. Jerozolimskimi, także na ul. Potockiej, Mickiewicza, w Al. Armii Krajowej itd. - w dzień i w nocy. Mam nadzieję, że nie skończy się tylko na inicjatywie massmedialnej, ale i na podjęciu realnej, ciężkiej i konsekwentnej walki z ludźmi o "drewnianych" uszach i ociężałych umysłach.	Hałas ryczących motocykli, przekraczających z pewnością dopuszczalny poziom decybeli. Regularnie takie zjawiska występują na ul. Marszałkowskiej w kierunku do skrzyżowania z Al. Jerozolimskimi, także na ul. Potockiej, Mickiewicza, w Al. Armii Krajowej itd. - w dzień i w nocy.	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Komendy Stołecznej Policji oraz Straży Miejskiej
97.	23.04.09	Andrzej Anczura	1. Jestem mieszkańcem bloku nr 12 przy ul. Idzikowskiego, tuż przy skrzyżowaniu z ul. Witosa. Poziom hałasu ulicznego dobiegający z ulicy Witosa z roku na rok jest coraz wyższy wraz ze zwiększającym	Brak ekranów akustycznych przy budynku przy ul. Idzikowskiego 12.	U	Cele długookresowe (HD 75).

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			się ruchem samochodowym. W trakcie budowy trasy Siekierkowskiej z niewiadomych, przynajmniej nam mieszkańców, przyczyn nie wybudowano przed naszym i sąsiednim blokiem ekranów. O dziwo, takie ekrany zostały umieszczone przy kolejnym skrzyżowaniu. O poziomie hałasu trudno dyskutować nie mając odpowiedniego sprzętu pomiarowego, jedynie drastycznie pogarszające się warunki życia mówią mi że należałoby bardziej ochronić nas przed hałasem. Na co bardzo liczę. 2. Sprawa bardziej ogólna - poziom hałasu generowany przez pojazdy mechaniczne, konkretnie przez motocykle, oczywiście nie wszystkie. Nie znam się na przepisach, ale zapewne istnieją regulacje dotyczące dopuszczalnego poziomu hałasu "wytwarzanego" przez pojazdy mechaniczne. Jeśli tak, to wydaje się, że należy poinformować o istnieniu takowych Policję. Nie zdarzyło mi się widzieć funkcjonariuszy Policji lub Straży Miejskiej reagujących na "ryczące" motocykle, szczególnie w godzinach nocnych. Czyżby kolejny problem nie do rozwiązania?	Uciążliwy hałas motocyklowy.	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Komendy Stołecznej Policji.
98.	23.04.09	Marlena Drygas	Chciałabym zgłosić ulicę Kasprzaka na odcinku pomiędzy Płocką a trasą A-K, gdzie hałas drogowy jest bardzo uciążliwy nie tylko w godzinach szczytu, ale także w nocy przez motocyklistów. Pomimo dotychczasowych próśb do miasta o postawienie na odcinku, gdzie znajdują się domy mieszkalne, ekranów dźwiękoszczelnych albo, chociaż nasadzeń odpowiednich roślin, nic nie zostało zrobione w tym kierunku. Mam nadzieję, że tworzona mapa akustyczna wesprze działania w kierunku zmniejszenia uciążliwości hałasu w mieście.	Prośba o ekrany akustyczne przy ul. Kasprzaka na odcinku Płocka – Trasa AK. (prawdopodobnie chodzi o Al. Prymasa 1000-lecia, a nie Trasę AK).	N	Ekrany akustyczne w omawianym rejonie nie będą skuteczne ze względu na niski wskaźnik M.
				Uciążliwy hałas motocyklowy.	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Komendy Stołecznej Policji.
99.	23.04.09	Elżbieta Krokwa	Witam, Mieszkam w budynku przy ul. Ogólnej 7 w bezpośrednim sąsiedztwie trasy AK (praktycznie pod oknami). Okna 3 pokoi wychodzą na stronę trasy. Ogromnym problemem jest hałas pojawiający się zaraz po otwarciu okien, najbardziej dokuczliwy w porze letniej, gdy zwyczajnie trzeba mieć, chociaż uchylone okna. Do późnych godzin nocnych słyszeć odgłosy ciężarówek, szalejących motocykli, a także szum samochodów nagminnie stojących w gigantycznym korku, w godzinach szczytu. Mam wrażenie, że zainstalowane ekrany praktycznie nic nie pomagają, zwłaszcza mieszkańcom 4 piętra, do których się zaliczam.	Ograniczyć hałas od Trasy AK przy ul. Ogólnej.	N	Trasa AK będzie modernizowana. Termin modernizacji jest uzależniony od zakończenia budowy Trasy Mostu Północnego. Projekty modernizacyjne Trasy AK przewidują m.in. instalację zabezpieczeń przeciwhałasowych w formie półtuneli. Zakres i forma zastosowanych zabezpieczeń przeciwhałasowych wynika z raportu oddziaływania na środowisko.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			W związku z powyższym (nie wspominając aspektu ekologicznego - spaliny) poważnie zakłócony zostaje odpoczynek nocny mojej rodziny, w tym 2 małych dzieci. Wyrażam swoje absolutne poparcie dla wszelkich projektów mających na celu skuteczną poprawę jakości życia mieszkańców Warszawy najbardziej narażonych na hałas.			
100.	23.04.09	Arkadiusz Szostakiewicz	W związku z trwającymi konsultacjami społecznymi dotyczącymi <i>Programu ochrony środowiska przed hałasem dla m. st. Warszawy</i> wnoszę następujące uwagi i sugestie: 1. W celu obniżenia wysokiego poziomu hałasu szczególnie w centrum Warszawy, gdzie nie ma możliwości ustawiania ekranów akustycznych przy drogach, należałoby jak najszybciej uruchomić elektroniczny system opłat za wjazd samochodów prywatnych (dzielnica Śródmieście), najlepiej z chwilą uruchomienia centralnego odcinka II linii metra, jak również jednocześnie przeanalizowanie rozkładów tras autobusów miejskich i tramwajów dowożących/przejeżdżających przez dzielnicę Śródmieście. Dobrze skomunikowanie "satelitarnych" dzielnic Warszawy z dzielnicą Śródmieście pozwoliłoby na wyeliminowanie uwag kierowców wynikających z ograniczeniem wjazdu dla samochodów prywatnych. 2. Zwiększenie opłat za parkowanie samochodów w strefie płatnego parkowania. Zwiększenie jednak powinno dotyczyć szczególnie opłat za parkowanie samochodu do 8h, przy obniżeniu opłaty w przypadku pozostawienia samochodu na 8h i więcej. Pozwoliłoby to zmniejszenie ruchu samochodów w zakresie osób przyjeżdżających do centrum w celu załatwienia pewnych spraw (zakupy, spotkania, itp.). Te osoby w pewnym stopniu mogłyby skorzystać z komunikacji miejskiej. Kierowcy podróżujący do pracy w mniejszym stopniu parkowaliby w niedozwolonych miejscach. 3. Centrum Warszawy w większym stopniu narażony jest na hałas nie tylko ze strony ruchu prywatnych samochodów, ale również ze strony komunikacji miejskiej, dlatego należy rozważyć obowiązek poruszania się po centrum autobusów "cichych", na pewno nie diesle. 4. Działania miasta nie powinny być skierowane wyłącznie na zmianach w infrastrukturze drogowej, bądź kolejowej. Ograniczenie hałasu można uzyskać w prostszy sposób, chociażby wyegzekwowanie przestrzegania przez kierowców dopuszczalnej prędkości poprzez ustawianie	Jak najszybciej uruchomić elektroniczny system opłat za wjazd samochodów prywatnych (dzielnica Śródmieście), najlepiej z chwilą uruchomienia centralnego odcinka II linii metra, jak również jednocześnie przeanalizowanie rozkładów tras autobusów miejskich i tramwajów dowożących/przejeżdżających przez dzielnicę Śródmieście.	N	Problematyka wykracza poza zakres Programu.
				Zwiększenie opłat za parkowanie samochodów w strefie płatnego parkowania. Zwiększenie jednak powinno dotyczyć szczególnie opłat za parkowanie samochodu do 8h, przy obniżeniu opłaty w przypadku pozostawienia samochodu na 8h i więcej	N	Problematyka wykracza poza zakres Programu.
				Należy rozważyć obowiązek poruszania się po centrum autobusów "cichych", na pewno nie diesle	N	Problematyka wykracza poza zakres Programu.
				Wyegzekwowanie przestrzegania przez kierowców dopuszczalnej prędkości poprzez ustawianie "inteligentnych kamer", które oprócz pomiaru prędkości służyłyby do jak to się odbywa teraz to pomiaru natężenia ruchu i obserwowania ruchu ulicznego dla użytku chociażby policji.	N	Problematyka wykracza poza zakres Programu.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			"inteligentnych kamer", które oprócz pomiaru prędkości służyłyby do jak to się odbywa teraz to pomiaru natężenia ruchu i obserwowania ruchu ulicznego dla użytku chociażby policji. Można byłoby wykorzystać system kamer Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem. 5. Na drogach lokalnych taki system kamer również byłby wskazany. Można by było zlikwidować "garby", które de facto nie uspokajają ruchu, wręcz przeciwnie, kierowcy po przejechaniu "garba" natychmiastowo przyspieszają powodując tym samym nagły wzrost hałasu i wzrost spalin w związku z brakiem zachowania płynnej jazdy. System kamer ustawiony na drogach nawet lokalnych miałby lepszy efekt i jest to wydatek jednorazowy. Miasto miałoby wiele korzyści z takiego systemu, a kierowcy czując możliwość zapłacenia kilku mandatów w dużym stopniu przestrzegaliby przepisów ograniczenia prędkości i jazda byłaby znacznie płynniejsza.	Na drogach lokalnych taki system kamer również byłby wskazany. Można by było zlikwidować "garby", które de facto nie uspokajają ruchu, wręcz przeciwnie, kierowcy po przejechaniu "garba" natychmiastowo przyspieszają powodując tym samym nagły wzrost hałasu i wzrost spalin w związku z brakiem zachowania płynnej jazdy.	N	Problematyka wykracza poza zakres Programu.
101.	23.04.09	Iwona Bielawska (Naczelnik Wydziału Ochrony Środowiska dla Dzielnicy Włochy)	Lokalizacja problemu (dzielnica, rejon/obszar, ulica): Dzielnica Włochy, rejon ulicy Ryżowej na odcinku od ulicy Bolesława Chrobrego do ulicy Zapustnej. Krótkie przedstawienie problemu, wnioski: Ulica Ryżowa na terenie Dzielnicy Włochy jest ulicą asfaltową o szerokości ok. 6 m, nie posiada odwodnienia i ma wąski pas przyuliczny od strony budynków o numerach nieparzystych. Ulica ta komunikacyjnie łączy dzielnicę Ursus z centrum Warszawy, co powoduje, że przez tą ulicę przejeżdża aż siedem linii autobusowych, a oprócz tego samochody ciężarowe i osobowe. Z uwagi na to, iż wzdłuż ulicy Ryżowej budowane są lub są w planach obiekty użyteczności publicznej oraz budynki mieszkalne, wskazane jest, już na dzień dzisiejszy, ograniczenie uciążliwości tej drogi. Mieszkańcy ulicy Ryżowej skarżą się na hałas drogowy oraz intensywne zanieczyszczenie powietrza spalinami samochodowymi. Układ drogi (zabudowania wzdłuż ulicy) powoduje, że rozprzestrzenianie zanieczyszczeń ma charakter tunelowy. Wzdłuż ulicy Ryżowej dominuje przede wszystkim zabudowa jedno i wielorodzinna, dlatego ciągły ruch samochodów na tej ulicy jest bardzo uciążliwy dla mieszkańców. Pomimo wprowadzenia częściowego zakazu przejazdu ciężarówek powyżej 16 ton w godzinach od 7-10 i 16-20, zakaz ten nie jest respektowany przez kierowców. Przede wszystkim zmniejszenie uciążliwości drogi może dotyczyć ograniczenia ilości pojazdów i modernizacji drogi poprzez zastosowanie	Proszę o uwzględnienie w Programie rozwiązań ograniczających uciążliwość ul. Ryżowej.	U	W programie zaproponowano kierunki rozwiązań problemu hałasowego na terenie „Starych Włoch”, obejmujących także odcinek ul. Ryżowej do ul. Dzieci Warszawy Wniosek skierowano do Komendy Stołecznej Policji oraz do Zarządu Dróg Miejskich.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			nakładki nawierzchni wyciszzonej. Ponadto na spotkaniu w dniu 15.04.2009 r. z udziałem mieszkańców pan dr Kucharki zaproponował wprowadzenie na ulicy Ryżowej jednokierunkowego ruchu pojazdów. Proszę o uwzględnienie w Programie rozwiązań ograniczających uciążliwość ul. Ryżowej. Lokalizacja problemu (dzielnica, rejon/obszar, ulica): Dzielnica Włochy, ul. Hynka – na długości 450 m na zachód od skrzyżowania ul. Hynka z ul. Żwirki i Wigury. Krótkie przedstawienie problemu, wnioski: Modernizacja ul. Hynka na ww. odcinku oznaczona jest identyfikatorem HD5 i przewiduje zmianę nawierzchni na wyciszoną, ograniczenie prędkości i całkowitą redukcję pojazdów ciężkich. Zwracam się z prośbą o rozpatrzenie jeszcze jednego elementu, który przyczyniłby się do ograniczenia emisji hałasu, a dotyczącego ekranów akustycznych. Mieszkańcy zgłaszają uciążliwość ul. Hynka na wysokości wiaduktu, prosząc o wymianę ekranów akustycznych na wyższe i nowocześniejsze.			
102.	23.04.09	Iwona Bielawska (Naczelnik Wydziału Ochrony Środowiska dla Dzielnicy Włochy)		Mieszkańcy zgłaszają uciążliwość ul. Hynka na wysokości wiaduktu, prosząc o wymianę ekranów akustycznych na wyższe i nowocześniejsze	N	Ekrany akustyczne były wymieniane ok. 1,5 roku temu. W ramach aktualizacji mapy akustycznej Warszawy problem skuteczności nowych ekranów zostanie zweryfikowany.
103.	23.04.09	Barbara Szulc (Stowarzyszenie Mieszkańców Obszaru Ograniczonego Użytkowania)	Zgodnie z zamieszczonymi w projekcie programu mapami akustycznymi, jednym z najbardziej i najsilniej narażonych na hałas obszarem na terenie miasta jest rejon lotniska Okęcie. Obszar ponadnormatywnego hałasu obejmuje dzielnice Włochy, Ursus i Ursynów. W tekście programu walki z hałasem problem hałasu generowanego przez lotnisko Okęcie prawie nie występuje. Zdaniem autorów projektu, problem rozwiązuje utworzenie rozporządzeniem wojewody mazowieckiego obszaru ograniczonego użytkowania. Zwracamy uwagę, że na terenie obszaru użytkowania wokół lotniska Okęcie mieszka i ma nieruchomości ok. 100 tys. ludzi. Decyzja administracyjna, polegająca na utworzeniu OOU, w niczym nie zmienia ich sytuacji. Cały czas narażeni są na nadmierny hałas lotniczy. Wykorzystanie uprawnień zapisanych w art. 129 i nast. Prawa ochrony środowiska wymaga od nich wytoczenia kosztownego procesu sądowego Przedsiębiorstwu Państwowemu Porty Lotnicze, ponieważ z reguły PPL odmawia wypłaty jakichkolwiek odszkodowań czy wykupów nieruchomości. <u>Wnioski Stowarzyszenia do programu walki z hałasem w Warszawie:</u> 1. Zakaz lotów nocnych nad terenami zabudowanymi i zamieszkałymi. Praktycznie oznacza to całkowity zakaz lotów w godzinach, kiedy obowiązuje cisza nocna (22:00 - 6:00). 2. Stały nacisk władz miasta Warszawy na Ministerstwo Infrastruktury w kwestii budowy nowego lotniska dla Warszawy, a przynajmniej lotniska zapasowego (uzupełniającego), na które przeniosłby się szczególnie	Zakaz lotów nocnych nad terenami zabudowanymi i zamieszkałymi.	N	Praktycznie zastosować wymagane ograniczenia, aby obszar zagrożeń nocnych nie wykraczał poza obszar określony dla pory dziennej (narzędzie – System Monitoringu Hałasu) W tej sprawie skierowano wystąpienie do PP „Porty Lotnicze”.
				Stały nacisk władz miasta Warszawy na Ministerstwo Infrastruktury w kwestii budowy nowego lotniska dla Warszawy, a przynajmniej lotniska zapasowego (uzupełniającego), na które przeniosłby się szczególnie uciążliwe loty (nocne, cargo, wojskowe)	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do PP „Porty Lotnicze”.
				Kontrola ze strony Biura Ochrony Środowiska przestrzegania procedur startu i lądowania na lotnisku Okęcie, takich jak: dokładne trzymanie się korytarzy powietrznych, przestrzeganie zasady krótkiego startu, przestrzeganie zasady nie-	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Biuro Ochrony Środowiska nie ma technicznych możliwości ingerencji w ruch lotniczy; priorytetem jest tutaj oczywiście bezpieczeństwo lotów, jak i mieszkańców obszarów, nad którymi loty są

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: <i>U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony</i>	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			uciążliwe loty (nocne, cargo, wojskowe) 3. Kontrola ze strony Biura Ochrony Środowiska przestrzegania procedur startu i lądowania na lotnisku Okęcie, takich jak: dokładne trzymanie się korytarzy powietrznych, przestrzeganie zasady krótkiego startu, przestrzeganie zasady niewłączania ciągu wstecznego bez koniecznej potrzeby, równomierne rozłożenie lotów na wszystkie drogi startu i lądowania. 4. Monitorowanie ze strony Biura Ochrony Środowiska stacji na granicach OOU w związku z poważnymi podejrzeniami, że przekroczenia norm hałasu występują na obszarze większym niż obszar ograniczonego użytkowania 5. Opracowanie planu przesiedlenia mieszkańców (właścicieli nieruchomości) zainteresowanych wyprowadzką z OOU wraz z analizą kosztów takiej operacji	włączania ciągu wstecznego bez koniecznej potrzeby, równomierne rozłożenie lotów na wszystkie drogi startu i lądowania.		wykonywane. Wystąpienie skierowano do PP „Porty Lotnicze”.
				Monitorowanie ze strony Biura Ochrony Środowiska stacji na granicach OOU w związku z poważnymi podejrzeniami, że przekroczenia norm hałasu występują na obszarze większym niż obszar ograniczonego użytkowania	N	Biuro Ochrony Środowiska nie ma technicznych możliwości prowadzenia efektywnej, bieżącej kontroli monitoringowej hałasu lotniczego. Natomiast zgodnie z aktualnymi przepisami prawnymi, wyniki monitorowania hałasu lotniczego są obligatoryjnie przekazywane cyklicznie (miesięcznie) do Urzędu m.st. Warszawy
				Opracowanie planu przesiedlenia mieszkańców (właścicieli nieruchomości) zainteresowanych wyprowadzką z OOU wraz z analizą kosztów takiej operacji	N	Problem wykracza poza zakres Programu.
104.	23.04.09	Artur Zieliński	Nasilenie ruchu drogowego w związku z budową kompleksu sportowo-wystawienniczo-handlowego w tym Stadionu Narodowego (impresje sportowe), budowa stacji metra Stadion. Nasilenie ruchu powodować będzie wzrost poziomu hałasu. Co Urząd Miasta zamierza zrobić, aby uchronić mieszkańców domów osiedla Skaryszewska/ Lubelska przed wzrostem poziomu hałasu. Czy możliwe by było dostanie dotacji na wyciszenie domów przylegających do ruchliwych ulic?	Co Urząd Miasta zamierza zrobić, aby uchronić mieszkańców domów osiedla Skaryszewska/ Lubelska przed wzrostem poziomu hałasu w związku z budową kompleksu sportowo-wystawienniczo-handlowego w tym Stadionu Narodowego	N	Problem wykracza poza zakres Programu; odnosi się bowiem nie do sytuacji z mapy akustycznej, lecz do sytuacji po realizacji szeregu inwestycji. Zgodnie z przepisami prawa problem ochrony obszarów narażonych na oddziaływanie nowych inwestycji musi zostać rozwiązany w ramach raportów oddziaływania na środowisko.
				Czy możliwe by było dostanie dotacji na wyciszenie domów przylegających do ruchliwych ulic?		Pytanie, a nie wniosek. Prawo nasze nie przewiduje udzielania dotacji na zwiększenie izolacyjności akustycznej okien.
105.	23.04.09	Aleksandra Godina	Uciążliwy hałas, drgania, zanieczyszczenie powietrza na zabytkowej ulicy Tamka. Bez względu na skargi dotyczące tych problemów oraz próśb o wykonaniu odpowiednich pomiarów. Poza tym sytuacja nie została uwzględniona w Programie Ochrony przed Hałasem. Rozwiązania: Zredukowanie linii autobusowej po ul. Tamka między ul. Kopernika, a ul. Kruczkowskiego.	Zredukowanie linii autobusowych po ul. Tamka między ul. Kopernika, a ul. Kruczkowskiego.	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Zarządu Transportu Miejskiego.
				Obniżenie i wymuszenie przestrzegania przez kierowców limitów prędkości.	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Komendy Stołecznej Policji.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			Obniżenie i wymuszenie przestrzegania przez kierowców limitów prędkości. Budowa tunelu, albo estakady łączącej ul. Świętokrzyską z Mostem Świętokrzyskim			Należy dodać, że podstawowym problemem w wielu przypadkach jest w rejonie omawianym nie nadmierna prędkość, lecz zwiększone obciążenie silników pojazdów poruszających się pod górę.
				Budowa tunelu, albo estakady łączącej ul. Świętokrzyską z Mostem Świętokrzyskim	N	Plany takie były uprzednio rozpatrywane. Z uwagi na znaczną ingerencję w warunki środowiskowe (skarpa) oraz warunki zabudowy (konieczność 'przebijania się przez zabudowę przy ul. Bartoszewicza, zrezygnowano wtedy z budowy estakady.
106.	23.04.09	Hanna Gawrońska	Kod obszaru 29- skrzyżowanie Puławska/Pileckiego – nie uwidoczniłoby propozycji instalacji ekranów dźwiękochłonnych. Mieszkańcy od lat postulują instalację ekranów. Proponuję uwzględnienie w Programie instalacji ekranów bezpośrednio na skrzyżowaniu i w najbliższej okolicy skrzyżowania Puławska/Pileckiego.	Proponuję uwzględnienie w Programie instalacji ekranów bezpośrednio na skrzyżowaniu i w najbliższej okolicy skrzyżowania Puławska/Pileckiego	U	Jako rozszerzenie działań w obszarze HD 29
107.	23.04.09	Kunegunda Pielat	Śródmieście, ul. Tamka, Hałas jest tak duży, że latem nie można otworzyć okna, ponieważ nie można rozmawiać.	Ul. Tamka, Hałas jest tak duży, że latem nie można otworzyć okna, ponieważ nie można rozmawiać.	N	W ramach Programu nie ma technicznych możliwości istotnej poprawy sytuacji. Możliwości takie mogłyby się pojawić przy szerzej zakrojonych działaniach związanych z modernizacją systemu transportowego miasta i modyfikacją połączeń komunikacyjnych. Jednym ze sposobów złagodzenia sytuacji byłoby zastosowanie na liniach autobusowych biegnących ul. Tamka odpowiednio wyciszonego taboru.
108.	23.04.09	Zbigniew Kwiatkowski	Jestem mieszkańcem przy Al. Jana Pawła II od czterdziestu lat. Jest to ciąg komunikacyjny dawniej zwany trasą „N5”. Nasilenie ruchu w obu kierunkach było zawsze duże. Ilość decybeli w czasie ciągłym, przewyższała rejon przylotniskowe (Okęcie). Od kilkunastu lat wraz z rozwojem motoryzacji, hałas stał się złą. Aleja J.P.II od ronda „Babka” w kierunku południowym w godzinach porannych jest kompletnie zakorkowana i po południu do godz. 20.00 w odwrotnym kierunku. Pomiędzy pasami ruchu, położone są tory tramwajowe. Torowiska te wypełnione są tłuczonym kamieniem. Uważam, że w te miejsca można położyć segmenty betonowe lub wylać asfalt. Torowiska te mogą być przejezdne dla karetek pogotowia i straży pożarnej. Byłoby to korzystne	Uważam, że na torowiska tramwajowe w Al. Jana Pawła II można położyć segmenty betonowe lub wylać asfalt. Torowiska te mogą być przejezdne dla karetek pogotowia i straży pożarnej. Byłoby to korzystne dla oczekujących na ich pomoc. Zmniejszyłoby się koszty przejazdów tych jednostek no i mniej hałasu.	N	Wystąpienie w tej sprawie skierowano do Tramwajów Warszawskich, do rozpatrzenia w ramach remontu, czy modernizacji wzmiankowanego torowiska.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: <i>U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony</i>	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			dla oczekujących na ich pomoc. Zmniejszyłaby się koszty przejazdów tych jednostek no i mniej hałasu na „mojej” al. J.P.II. Zapewne i „On” by to pochwalił.			
109.	23.04.09	Marcin Jackowski	Nieznosny hałas lotniczy emitowany przez awionetki z lotniska Babice. Samoloty te: - naruszają obszary poza wyznaczoną trasą - nie przestrzegają pułapu 300m Wnoszę o pilne uregulowanie tej kwestii, także z uwagi na bezpieczeństwo. Znanych jest kilka przypadków katastrof lotniczych i nie można czekać na kolejne. Awionetki zakłócają spokój tysiącom osób na Bielanach. W pogodne dni, wolne od pracy, kiedy ludzie chcą odpocząć, pójść na spacer – nie ma warunków na odpoczynek – co 10-15 min. Pojawia się kolejny samolot w miejscu, gdzie nie powinno go być. Wnoszę o pilne zbadanie naruszeń tras, wysokości lotów i poziomów hałasu na Bielanach.	Nieznosny hałas lotniczy emitowany przez awionetki z lotniska Babice. Wnoszę o pilne zbadanie naruszeń tras, wysokości lotów i poziomów hałasu na Bielanach.	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Lotniska Babice.
110.	23.04.09	Zbigniew Wieczniński	Od wiosny 2008 nad tym terenem w powietrzu, ćwiczą – przeprowadzają loty ćwiczebne samoloty sportowe; codziennie: w niedzielę i święta, m.in. Święto Zmarłych, od wczesnych godz. rannych do późnych nocnych, wytwarzając hałas, który w pobliskich pomieszczeniach mieszkalnych zmusza do stosowania środków ochrony słuchu. Panowie Urzędnicy, zapraszam do wizji w okolicach Marymontu, Lasku Bielańskiego i wymienionych osiedli.	W okolicach Marymontu, Lasku Bielańskiego loty ćwiczebne przeprowadzają samoloty sportowe; codziennie: w niedzielę i święta, m.in. Święto Zmarłych, od wczesnych godz. rannych do późnych nocnych, wytwarzając hałas.	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Zarządzającego Lotniskiem Babice.
111.	23.04.09	Józef Kaziński	Silne hałasy od ruchu lotniczego szczególnie w miesiącach lipiec/sierpień przy przekierowaniu ruchu lotniczego na pas w kierunku Ursynowa- hałas trudny do wytrzymania. Samoloty latają tuż nad głową. Dlaczego ten rejon nie jest uwzględniony jako szczególnie uciążliwy? Ponadto bardzo dokuczliwe są hałasy od ul. Puławskiej. Czy planowana jest budowa ekranów akustycznych? Jakie są kryteria budowy ekranów?	Silne hałasy od ruchu lotniczego szczególnie w miesiącach lipiec/sierpień przy przekierowaniu ruchu lotniczego na pas w kierunku Ursynowa	N	Na tym kierunku samoloty latają okresowo w zależności od warunków atmosferycznych. Oceny hałasu lotniczego są wykonywane zgodnie z prawem w oparciu o poziomy średnioroczny. Stąd też omawiany rejon nie jest objęty Obszarem Ograniczonego Użytkowania.
				Ponadto bardzo dokuczliwe są hałasy od ul. Puławskiej. Czy planowana jest budowa ekranów akustycznych?	N	Z uwagi na niską wartość wskaźnika M (w stosunku do innych rejonów) omawiany rejon nie został objęty działaniami programowymi ograniczenia hałasu.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
112.	23.04.09	Jan Owsieński	Skrzyżowanie Al. Niepodległości z ul. Wawelską; Hałas na skrzyżowaniu przekracza dopuszczalne normy, a skrzyżowanie nie jest objęte zaproponowanymi działaniami. Proponuję pokrycie Trasy Łazienkowskiej poza istniejącym wiaduktem na odcinku kilkudziesięciu metrów na Wschód i Zachód od istniejącego wiaduktu i ekrany akustyczne dalej od wiaduktu.	Skrzyżowanie Al. Niepodległości z ul. Wawelską. Proponuję pokrycie Trasy Łazienkowskiej poza istniejącym wiaduktem na odcinku kilkudziesięciu metrów na Wschód i Zachód od istniejącego wiaduktu i ekrany akustyczne dalej od wiaduktu.	U	Zawarte w Programie propozycje ograniczenia hałasu z trasy Ł. zostały rozszerzone o wskazany we wniosku rejon (HD 18-2)
113.	23.04.09	Tomasz Dubiel	Kiedy zostanie ukończona AK po stronie praskiej? Stoją tam kikuty filarów prześle mostowych, betonowe. Wydaje się pieniądze na nowe drogi a nie kończy się starych inwestycji. To jest skandal, Budowa została opłacona a nieukończona. Organizacja ruchu po tej stronie jest tragiczna. Powinna to być arteria przelotowa a niezakorkowany, źle zorganizowany ruch. Wzdłuż całej trasy stoją maski związane z tzw. Ochroną przeciwhałasową. Szpecą one miasto, stwarzają zagrożenie – nie dojedzie tam żadne pogotowie, straż. Nie ma możliwości wyjścia ewakuacyjnego. Brak możliwości na uroki miasta. Kolor ekranów jest okropny, często są zdewastowane, obsmarowane graffiti. Ewentualne rozwiązanie to ekrany z możliwością zasadzenia roślin. Proponuję konkurs na wygląd ekranów. Roślinność, drzewa, krzewy powinny stać pomiędzy drogą a ekranem i poza nimi! Walory przyrodnicze można wtedy zachować. Ekran powinien być nachylony.	Kiedy zostanie ukończona AK po stronie praskiej? Wzdłuż całej trasy stoją maski związane z tzw. Ochroną przeciwhałasową. Ewentualne rozwiązanie to ekrany z możliwością zasadzenia roślin.	N	Modernizacja Trasy AK i ul. Toruńskiej jest zadaniem GDDKiA. W odniesieniu do ul. Toruńskiej (Warszawa prawobrzeżna) prace w tym zakresie zostały rozpoczęte. Zgodnie z przepisami prawa problem ochrony obszarów narażonych na oddziaływanie nowych lub modernizowanych inwestycji musi zostać rozwiązany w ramach raportów oddziaływania na środowisko i projektów budowlanych.
114.	23.04.09	Tomasz Kuczborski	Skrzyżowanie Trasy Ł. z Al. Niepodległości. 1. Niezrozumiały brak tego skrzyżowania na przedstawionym opracowaniu. 2. Hałas zarówno z poziomu Al. Niepodległości, jak i z obu wylotów tuneli, praktycznie uniemożliwia otwieranie okien i wypoczynek nawet przy oknach zamkniętych. 3. Proszę o precyzje określenia, kiedy i jakie środki zostaną podjęte dla poprawy warunków życia przy tym skrzyżowaniu.	Proszę o precyzje określenia, kiedy i jakie środki zostaną podjęte dla poprawy warunków życia przy tym skrzyżowaniu.	U	Zawarte w Programie propozycje ograniczenia hałasu z trasy Ł. zostały rozszerzone o wskazany we wniosku rejon (przykrycie wylotów z tunelu) w perspektywie długoterminowej (HD 18-2)
115.	23.04.09	Marek Tacik – SBM „Ursynów”	Ursynów, Puławska w rejonie ul. - Surowieckiego 2,4,6,8, 12ABC, Janowskiego 9, - ul. Rosoła (Rodowicza) „Anody” ul. Okaryny 1, 1A, 1B, 1C, 3, 3A, 3B Jakie działania przewidziano w ramach osiągnięcia celów operacyjnych (do 2012r.) zmierzających do obniżenia poziomu hałasu w tych dwóch rejonach? Proszę o odpowiedź na piśmie Dyrektora Biura Ochrony Środowiska Urzędu m.st. Warszawy.	Jakie działania przewidziano w ramach osiągnięcia celów operacyjnych (do 2012r.) zmierzających do obniżenia poziomu hałasu w tych dwóch rejonach?	U/N	Obniżenie hałasu w rejonie ul. Surowieckiego zawarte jest w celach średniookresowych – rejon działań HD29. Z uwagi na porównania wartości wskaźnika M z innymi rejonami, rejon ul. Okaryny nie został włączony do Programu w ramach celów średniookresowych.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
116.	23.04.09	Marek Tacik – SBM „Ursynów”	Ursynów, ul. Kapeli W jaki sposób BOŚ może mi pomóc wyegzekwować od portów lotniczych rekompensaty za zamieszkanie w uciążliwych warunkach? (Rozporządzenie nr 50 Wojewody Warszawskiego).	W jaki sposób BOŚ może mi pomóc wyegzekwować od portów lotniczych rekompensaty za zamieszkanie w uciążliwych warunkach?	N	Rekompensaty za zamieszkiwanie na Obszarze Ograniczonego Użytkowania może zasądzić jedynie sąd. Rejony poza Obszarem Ograniczonego Użytkowania są równocześnie rejonami, gdzie dopuszczalne poziomy hałasu lotniczego nie są przekroczone.
117.	23.04.09	Mirosław Suski	Brak koordynacji budowy Mostu Północnego, budowy Mostu Krasińskiego oraz terminu remontu Trasy AK (na odcinku Modlińska – Prymasa Tysiąclecia) spowoduje w roku 2012, a być może w roku 2013 i latach dalszych horror komunikacyjny w północnej części Warszawy, a w konsekwencji katastroficzny stan zanieczyszczeń spalinami oraz poziom hałasu drogowego na tym odcinku. W skutek pojawienia się ruchu drogowego z Białoleki, Bródna i Targówka, przekroczony będzie obecny poziom hałasu dziennie – nocny, zmierzonego na poziomie 65-70dB. Pytanie: Jakie środki zaradcze podejmie Miasto? Dlaczego nie podjęto ich wraz z budową węzła Metro-Młociny? Czy remont Mostu Grota będzie wymagał całkowitego wstrzymania na nim ruchu?	Brak koordynacji budowy Mostu Północnego, budowy Mostu Krasińskiego oraz terminu remontu Trasy AK (na odcinku Modlińska – Prymasa Tysiąclecia) Jakie środki zaradcze podejmie Miasto? Dlaczego nie podjęto ich wraz z budową węzła Metro-Młociny? Czy remont Mostu Grota będzie wymagał całkowitego wstrzymania na nim ruchu?	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych.
118.	23.04.09	Marek Wiernicki	Ul. Śliska 10, Al. Jana Pawła II 12, budynek „Kaskada” Na budynku „Kaskada” al. Jana Pawła II jest zainstalowana instalacja nagłaśniająca odstraszaająca ptaki. Jej działanie polega na emisji przeraźliwych dźwięków naśladujących ptaki drapieżne. Jej działanie jest sprzeczne z art. 156 Prawa Ochrony Środowiska. Mimo interwencji w Wydziale Środowiska dla Dzielnicy Śródmieście brak rozwiązania problemu. Na budynku „Kaskady” działają też wentylatory, które nieustannie hałasują. Wnoszę o ustalenie zakazu instalowania instalacji nagłaśniających na terenie m.st. Warszawy.	Na budynku „Kaskada” al. Jana Pawła II jest zainstalowana instalacja nagłaśniająca odstraszaająca ptaki. Jej działanie polega na emisji przeraźliwych dźwięków naśladujących ptaki drapieżne. Na budynku „Kaskady” działają też wentylatory, które nieustannie hałasują. Wnoszę o ustalenie zakazu instalowania instalacji nagłaśniających na terenie m.st. Warszawy.	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Dzielnicy Śródmieście.
119.	23.04.09	Henryka Rek	Włochy, ul. Orłąt lwowskich. HK 19 Problemem wytwarzającym hałas jest linia kolejowa. 1. Zmniejszyć szybkość pociągów dalekobieżnych.	Zmniejszyć szybkość pociągów dalekobieżnych.	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do PKP.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			2. Przebudować tory 3. Założyć ekrany akustyczne.	Przebudować tory	N	Były niedawno modernizowane
				Założyć ekrany akustyczne.	U	Uwzględniono w Programie w ramach celów długookresowych (HK 19).
120.	23.04.09	Edyta Ceniak, Prezes Spółdzielni SDJ „Janowskiego – Baszta”	Niniejszym zgłaszamy protest do przedstawionego nam projektu dokumentu "Program ochrony środowiska przed hałasem dla m.st. Warszawy", który w ramach przedsięwzięć na najbliższe lata nie obejmuje ochrony przed hałasem obszaru skrzyżowania ulic Puławska/Pileckiego W nawiązaniu do pism naszej Spółdzielni Domków Jednorodzinnych "Janowskiego -Baszta" w w/w sprawie oraz odpowiedzi Biura Ochrony Środowiska z dnia 11.10.2006 r. i z dn.22.04.2008 r. zwracamy się ponownie o pilne uwzględnienie w przygotowywanym programie ochrony środowiska jw. instalacji ekranów akustycznych przy skrzyżowaniu ul. Puławska/Pileckiego. Jak już nadmienialiśmy w powyższych pismach segmenty naszych mieszkańców zlokalizowane są w trzech pierwszych rzędach od skrzyżowania ul. Puławskiej/ Pileckiego. Hałas z tego skrzyżowania od lat potęguje się i jest praktycznie przez całą dobę trudny do wytrzymania. Po odpowiedzi Państwa z 11.10.2006 r. Liczyliśmy, że ekrany akustyczne zostaną zainstalowane podczas przebudowy w/w skrzyżowania w związku z budową nowej arterii łączącej Ursynów z Ochotą. W dn.04.04.08 został otwarty wiadukt nad torami kolejowymi, który połączył Puławską i przebudowywaną właśnie ul. Poleczki z ul. Wirażową i ul. Żwirki i Wigury na Ochocie, co dodatkowo wzmogło ruch (powodując wzmógłony hałas już nie tylko na ul. Puławskiej ale także na ul. Pileckiego), ale nam niestety ekranów akustycznych nie zamontowano. Obecnie planowane jest rozpoczęcie budowy przedłużenia południowej obwodnicy Warszawy na odcinku lotnisko - ulica Puławska (dalszy etap będzie realizowany w terminie późniejszym). Po otwarciu tego odcinka cały ruch z obwodnicy będzie kierowany ulicą Puławską do Doliny Służewieckiej - bez ekranów akustycznych nie wyobrażamy sobie życia w naszych domach. Prosimy ponownie o uwzględnienie w Programie ochrony środowiska dla m.st. Warszawy także ochronę naszych zasobów mieszkaniowych przed ciągle zwiększającym się poziomem hałasu (dodajmy jeszcze, że narażenie jesteśmy na hałas zarówno drogowy, jak też lotniczy! I). Już z wykonanych przez Państwa map akustycznych dla m.st. Warszawy w roku 2007 wynikało, że na skrzyżowaniu ulic Puławska/ Pileckiego	Oczekujemy, że Program ochrony środowiska przed hałasem uwzględni w ramach: działań krótkoterminowych także zmniejszenie poziomu hałasu rejonie skrzyżowania ulic Puławska i Pileckiego	U	Jako rozszerzenie działań w obszarze HD 29

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			poziom dopuszczalnego hałasu został znacznie przekroczony (powyżej 74 dB w dzień i powyżej 62 dB nocą) - teraz sytuacja pogorszyła się radykalnie, a w przyszłości będzie jeszcze gorzej. Oczekujemy na informacje, że Program ochrony środowiska przed hałasem uwzględnia w ramach: działań krótkoterminowych także zmniejszenie poziomu hałasu rejonie skrzyżowania ulic Puławska i Pileckiego, gdyż na te informacje czekają nasi spółdzielcy zdeterminowani już do podjęcia bardzo radykalnych działań.			
121.	23.04.09	Magdalena Popławska	Przekroczenie norm hałasu samochodowego. Pojazdy uprzywilejowane jeżdżą na sygnałach wielokrotnie przekraczających wszelkie normy, są bardzo uciążliwe dla mieszkańców, gdyż pojazdów tych jest dużo i jeżdżą bardzo często. Jedynym wyjściem dla Warszawy jest ograniczenie ruchu samochodowego w Warszawie i cichsze sygnały pojazdów uprzywilejowanych. Wjazd aut do Warszawy powinien być płatny, gdyż przed hałasem samochodowym i zanieczyszczeniami powietrza nie uchronią żadne ekrany akustyczne. TIR-y powinny jeździć koleją- kontenery na kolej.	Pojazdy uprzywilejowane jeżdżą na sygnałach wielokrotnie przekraczających wszelkie normy.	N	Problem wykracza poza zakres Programu.
				Ograniczenie ruchu samochodowego w Warszawie i cichsze sygnały pojazdów uprzywilejowanych	N	Problem wykracza poza zakres Programu.
				Wjazd aut do Warszawy powinien być płatny	N	Nie przewidują tego obecne przepisy.
				TIR-y powinny jeździć koleją- kontenery na kolej.	N	Zależy to od rozwiązań polityki transportowej Państwa
122.	23.04.09	Maria Pieńkowska	Trasa Ł. między pl. Na Rozdrożu a Rondem Jazdy Polskiej. Skrajnie wysokie poziomy hałasu i zanieczyszczeń. Proponuje całkowite przykrycie tego odcinka Trasy Łazienkowskiej i umiejscowienie tam, gdzie mieszka bardzo wielu ludzi, a nie poniżej Placu Na Rozdrożu, planowanego Muzeum Historii Polski, co uchroniłoby piękno skarpy wiślanej od strony Wisły z Zamkiem Książąt Mazowieckich przed ryzykowanym przedsięwzięciem architektoniczno – urbanistycznym.	Proponuje całkowite przykrycie tego odcinka Trasy Łazienkowskiej	U	Rozwiązanie takie przewidują scenariusze w Programie (cele długookresowe HD 18-1).
123.	23.04.09	Ewa Sankowska - Horbacz	Ul. Rzymowskiego od ul. Puławskiej do ul. Gotarda Całodobowy, intensywny ruch samochodów osobowych, ciężarowych i TIR-ów, których przejazd wzmógł się bardzo od momentu oddania Mostu Siekierskiego. Przejazd ciężkich samochodów jezdnią na odcinku nad Potokiem Służewickim powoduje straszny hałas- prosimy o sprawdzenie, dlaczego wszystkie pojazdy ruszające spod świateł na ul. Rzymowskiego	Prosimy o rozważenie ustawienie ekranów. nie wierzymy w skuteczność ograniczenia prędkości i „cichej” nawierzchni.	N	Jak wskazują wyniki analiz technicznych ekrany akustyczne nie będą skuteczne. Wniosek skierowano do Komendy Stołecznej Policji.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			rozpędzają się na odcinku do Puławskiej- bez ograniczenia. W nocy są to prędkości szalone, także w przypadku TIR-ów. DLACZEGO NIE ZNAMY NIKOGO Z MIESZKAŃCÓW BUDYNKÓW WZDŁUŻ RZYMOWSKIEGO, U KTÓRYCH ZROBIONE BYŁY POMIARY WYSOKOŚCI HAŁASU W DZIEŃ/NOC. GDZIE, WIĘC BYŁY ROBIONE POMIARY? PROSIMY O ROZWAŻENIE USTAWIENIA EKRANÓW. NIE WIERZYM W SKUTECZNOŚĆ OGRANICZENIA PRĘDKOŚCI I „CICHEJ” NAWIERZCHNI.			
124.	23.04.09	Magdalena Malka	Prośba o uwzględnienie w Programie ochrony środowiska działań ograniczających hałas na odcinku Wisłostrady między ul. Gagarina a ul. Chełmską, między innymi umieszczenie fotoradarów, które spowodują ograniczenie prędkości, również wzbogacenie o pasy zieleni. Prośba o zsynchronizowanie działań Urzędu m.st. Warszawy z innymi instytucjami w celu zwiększenia efektywności podjętych działań np. z policją, zarządem dróg miejskich.	Prośba o zainstalowanie fotoradarów.	U	Działania średniookresowe
				Nasadenia pasów zieleni.	U	Uwzględniono w Programie w ramach celów średniookresowych (HD-2).
125.	23.04.09	Piotr Żochowski	Trasa Ł. na wysokości ul. Saskiej i Międzynarodowej Strefa ogromnego hałasu. Brak jest ekranów dźwiękowych. Po stronie praskiej na wysokości ul. Saskiej znajduje się szkoła podstawowa nr 149, tuż obok, na przeciwnej znajduje się Technikum Łączności. Budynek szkoły 149 jest dodatkowo od strony zachodniej zamknięty wiaduktem ul. Saskiej, po którym również porusza się mnóstwo aut, autobusów. Konieczność wymiany istniejących, małych, starych ekranów, znajdujących się na krótkim odcinku od strony Wisły. Konieczność budowy nowych, wysokich ekranów wzdłuż Trasy Łazienkowskiej, jak i montaż ekranów na wiadukcie ul. Saskiej, jak i akustyczne zabezpieczenie całej długości Trasy Łazienkowskiej. Budowa ścieżek rowerowych!?! Skierowanie strumienia tirów na przewozy kolejną.	Konieczność wymiany istniejących, małych, starych ekranów, znajdujących się na krótkim odcinku od strony Wisły.	U	Rozwiązanie problemów akustycznych w omawianym rejonie dokonane zostanie w ramach celów średniookresowych (HD 4).
				Konieczność budowy nowych, wysokich ekranów wzdłuż Trasy Łazienkowskiej, jak i montaż ekranów na wiadukcie ul. Saskiej, jak i akustyczne zabezpieczenie całej długości Trasy Łazienkowskiej		
				Budowa ścieżek rowerowych!?!	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Zarządu Dróg Miejskich.
				Skierowanie strumienia tirów na przewozy kolejną.	N	Zależy to od rozwiązań polityki transportowej Państwa

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
126.	23.04.09	Zbigniew Kwiatkowski	Jak twierdzą eksperci zmniejszenie uciążliwości hałasu w rejonie przy-lotniskowym nie jest możliwe. Były czynione kroki w celu rekompensaty za tą uciążliwość. Efektów tego nie widać. Proponuje w ramach Programu Ochrony Środowiska uwzględnić pomoc w instalowaniu dźwiękoszczelnych okien i wygłuszaniu ścian mieszkańcom okolic lotniska.	Proponuje w ramach Programu Ochrony Środowiska uwzględnić pomoc w instalowaniu dźwiękoszczelnych okien i wygłuszaniu ścian mieszkańcom okolic lotniska.	N	Problem wykracza poza zakres Programu.
127.	23.04.09	Zbigniew Karpowicz Rada Nadzorcza Spółdzielni Budowlano-Mieszkaniowej – Al. 3 Maja	Ograniczeni szybkości tramwajów na wiadukcie do 20 km/h. Oznakowanie poziome ograniczenia szybkości na wiadukcie na wysokości przystanku Most Poniatowskiego. Wprowadzenie zobowiązań motorniczym do przestrzegania ograniczenia szybkości. Modernizacja tramwajów PESA, najbardziej hałaśliwych na moście i wiadukcie. Monitoring tramwajów pod kątem przestrzegania prędkości.	Ograniczeni szybkości tramwajów na wiadukcie do 20 km/h.	U	Działania te są przewidziane w Programie
				Oznakowanie poziome ograniczenia szybkości na wiadukcie na wysokości przystanku Most Poniatowskiego.	U	Działania te są przewidziane w Programie
				Wprowadzenie zobowiązań motorniczym do przestrzegania ograniczenia szybkości.	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Tramwajów Warszawskich
				Modernizacja tramwajów PESA, najbardziej hałaśliwych na moście i wiadukcie.	N	Problem wykracza poza zakres Programu.
				Monitoring tramwajów pod kątem przestrzegania prędkości.	U	W rozpatrywanym rejonie przewiduje się w perspektywie średnioterminowej montaż stałego monitora prędkości i hałasu (nie tylko tramwajów, lecz i samochodów).
128.	23.04.09	Jolanta Sternik	Brak opracowania pod wzgl. hałasu dla Dzielnicy Włochy. W najbliższych latach Dzielnica Włochy stanie się jednym węzłem komunikacyjnym: ok. 6 węzłów wielkich „Opacz”, „Lotnisko”, „Łopuszańska- Kleszczowa”. W projekcie budowa trasy S-2, S-8, N5, Salomea- Walice.	Proponuję wyprowadzenie trasy S-2, „Lotnisko” poza granicę W-wy, a jest to możliwe. Połączenie Lotniska od węzła Magdalenka.	N	Problem wykracza poza zakres Programu.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			Proponuję wyprowadzenie trasy S-2, „Lotnisko” poza granicę W-wy, a jest to możliwe. Połączenie Lotniska od węzła Magdalenka. Większa koordynacja współpracy Administracji Rządowej z Samorządową oraz Władz Miasta z Rządem. Dlaczego wprowadza się strefy ograniczonego użytkowania, które nie zmniejszają hałasu mieszkańcom, a władza jest spokojna bo wprowadzono strefę. Dbać o Warszawę pod każdym kątem, estetyka, zachowanie zieleni.	Większa koordynacja współpracy Administracji Rządowej z Samorządową oraz Władz Miasta z Rządem. Dlaczego wprowadza się strefy ograniczonego użytkowania, które nie zmniejszają hałasu mieszkańcom, a władza jest spokojna bo wprowadzono strefę.	N	Nie jest to zależne od Zleceniodawcy i autorów Programu W celu sukcesywnego rozwiązywania problemu hałasu lotniczego wokół warszawskiego lotniska Okęcie ustanowiono Obszar Ograniczonego Użytkowania. Obszar taki nie jest oczywiście rozwiązaniem ograniczającym hałas, lecz rozwiązaniem stanowiącym o tym, jakie należy podejmować działania organizacyjno techniczne, aby sukcesywnie rozwiązać problem hałasu lotniczego na OOU. Działania te wynikają z Rozporządzenia nr 50 Wojewody Mazowieckiego. Każdy mieszkaniec OOU, niezadowolony z ograniczenia możliwości nieskrępowanego użytkowania jego własności może dochodzić przed sądem rekompensaty (odszkodowania). Odszkodowanie to w szczególności może zostać przeznaczone na instalację rozwiązań chroniących przed hałasem lub też na czynności związane z przeniesieniem swej siedziby. Powyższa procedura jest zgodna z aktualnym systemem prawnym w naszym kraju.
129.	23.04.09	Ewa Majewska	W związku z krótkoterminowym – trzyletnim Programem Ochrony Środowiska, którym objęte są również plany inwestycyjne, wnoszę o udzielenie informacji, kiedy projektant jest zobowiązany udzielić informacji jaka będzie wartość hałasu decybeli po zrealizowaniu inwestycji, będących obecnie na etapie projektowania tj. ul. Tysiąclecia, poszerzona ul. Kijowska 11i budowa domów wzdłuż ul. Kijowskiej 11. Jednocześnie pragnę podkreślić, iż już obecnie w rejonie ul. Kijowskiej 11 przekroczona jest wartość hałasu o 10dB – wynosi obecnie 75dB. Dlatego też wnoszę o nie pogorszenie obecnych warunków akustycznych, a także napowietrzenie i zachowanie istniejącego pasa zieleni przy ul. Kijowskiej 11, który przy dokonaniu nasadzeń drzew tj. topole i inne krzewy (tak jak w Londynie) będzie stanowił doskonałą, elastyczną ochronę przed hałasem.	Kiedy projektant jest zobowiązany udzielić informacji jaka będzie wartość hałasu decybeli po zrealizowaniu inwestycji, będących obecnie na etapie projektowania tj. ul. Tysiąclecia, poszerzona ul. Kijowska 11i budowa domów wzdłuż ul. Kijowskiej 11.	N	Zgodnie z przepisami prawa problem ochrony obszarów narażonych na oddziaływanie nowych inwestycji musi zostać rozwiązany w ramach raportów oddziaływania na środowisko. Raporty takie przed ich uzgodnieniem powinny być – zgodnie z prawem – przedmiotem konsultacji społecznych. Jest to, więc okres czasu między zakończeniem prac nad raportem a uzyskaniem decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych inwestycji. Wniosek skierowano do ZMiD - Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
130.	23.04.09	Henryk Szprot, Jan Bondeja – SM „Służewiec”	Obszar HD-6, rejon SM „Służewiec” Przesunięcie do celów krótkoterminowych (2010-2012) wariantu ograniczenia ruchu ciężkiego jako wariantu nisko kosztowego, a nie ujmowanie go w programie dopiero na lata 2013-2015. Przyjęcie w programie jako podstawowego wariantu ograniczenia poziomy hałasu- poprzez ograniczenie prędkości pojazdów jest nieporozumieniem i spłyceniem problemu, dodatkowo przyjęcie tego wariantu będzie w oderwaniu od problemów głównych m.st. Warszawy tj. korków, kłopotów komunikacyjnych i emisji spalin. Skoordynować programy! Wszelkie możliwe środki finansowe kierować na budowę kolejnych odcinków metra, jako najcichszego środka. Zabezpieczenie przed hałasem budynków ul. Rzymowskiego 20, Orzycka 1, 4, 4a, 10, Beldan 8, przez zastosowanie ekranów dźwiękochłonnych i sfinansowanie okien dźwiękochłonnych.	Wszelkie możliwe środki finansowe kierować na budowę kolejnych odcinków metra, jako najcichszego środka. Przesunięcie do celów krótkoterminowych (2010-2012) wariantu ograniczenia ruchu ciężkiego jako wariantu nisko kosztowego, a nie ujmowanie go w programie dopiero na lata 2013-2015.	N	Problem wykracza poza zakres Programu.
				Zabezpieczenie przed hałasem budynków ul. Rzymowskiego 20, Orzycka 1, 4, 4a, 10, Beldan 8, przez zastosowanie ekranów dźwiękochłonnych i sfinansowanie okien dźwiękochłonnych.	N	Jak wskazują wyniki analiz technicznych ekrany akustyczne w tym rejonie nie będą skuteczne. Wymiana okien na okna o zwiększonej izolacyjności akustycznej nie jest w świetle ustawy Prawo ochrony środowiska ROZWIĄZANIEM CHRONIĄCYCH ŚRODOWISKO, a więc wykracza to poza zakres Programu ochrony środowiska przed hałasem. Natomiast przy rzeczywistym ograniczeniu prędkości oraz docelowo – ograniczeniu ruchu pojazdów ciężkich (jak przewiduje Program) można w sposób znaczący ograniczyć emisję hałasu.
131.	23.04.09	Bogdan Włodarczyk	Tereny zielone: parki, skwery często przylegają do hałaśliwych ulic, po których jeżdżą autobusy i tramwaje oraz samochody. Tereny te najczęściej nie są w żaden sposób odgródzone od hałasu i spalin. Są to miejsca gdzie mieszkańcy przychodzą odpocząć. Proponuję stworzyć w tych miejscach oazy ciszy. W tym celu należy wzdłuż ulic przylegających do parków zbudować skuteczne (wysokie) ekrany dźwiękochłonne jednocześnie estetyczne (w zielonych kolorach lub przezroczyste). Na dodatek proponuję zakryć ekrany od strony parków za wysokimi żywopłotami i drzewami. Dotąd architekci pozostawiali trakty komunikacyjne wraz z otaczającymi je terenami zielonymi jako przestrzeń otwartą. Obecnie natężenie ruchu wzrosło wielokrotnie, stąd istnieje potrzeba w wielu miejscach stworzenia swoistych tuneli komunikacyjnych ograniczających hałas i zanieczyszczenia powietrza. Do takich ulic należą w/w jak i przy Polu Mokotowskim, ul. Żwirki i Wigury oraz Chodkiewicza, a nawet Park Łazienkowski i Al. Ujazdowskie.	Należy wzdłuż ulic przylegających do parków zbudować skuteczne (wysokie) ekrany dźwiękochłonne jednocześnie estetyczne (w zielonych kolorach lub przezroczyste). Na dodatek proponuję zakryć ekrany od strony parków za wysokimi żywopłotami i drzewami	N	Priorytetem ochrony środowiska przed hałasem są obszary budownictwa mieszkaniowego, a nie parki.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: <i>U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony</i>	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
132.	23.04.09	Eleonora Stokowska - Starych	Proszę o włączenie do programu budowę ścieżek rowerowych, infrastruktury dla komunikacji rowerowej, która jest cicha i przyjazna dla środowiska i tania. Od 10 lat poruszam się rowerem, jest to mój podstawowy środek komunikacji, który chciałabym zabierać z sobą również jak wyjeżdżam. Wnoszę także, aby każdy urzędnik m.st. Warszawy przyjechał do pracy raz w miesiącu, (co najmniej) rowerem.	Wnoszę także, aby każdy urzędnik m.st. Warszawy przyjechał do pracy raz w miesiącu, (co najmniej) rowerem.	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wykonawcy Programu opowiadają się za jak najszerszym rozwojem komunikacji rowerowej, jako jednego ze środków transportu.
133.	23.04.09	Julian Majewski	1. Zgłoszenie wniosku, aby policja i straż miejska powiadamiała inne instytucje o istnieniu uszkodzeń jezdni i aby takie uszkodzenia były szybko naprawiane zwłaszcza na przedmieściach. 2. Wykorzystać doświadczenia zagraniczne lub wykorzystać konstrukcje polskie, aby ekrany po obu stronach jezdni nie tworzyły rezonatora i usuwały hałas do góry. 3. Wyjaśnić hałas infradźwiękowy, który jest wyjątkowo szkodliwy dla zdrowia, a którego nie słychać. 4. Rozpracować z władzami policji sprawę czujników hałasu. Chyba w Nowym Orleanie czujniki hałasu mogą także, dzięki odpowiedniej obróbce sygnału, ustalić natychmiast miejsce, w którym miejscu strzelano. 5. Zrobić coś podobnego do finansowania rozładowania korków, jak prawo, które ma być wprowadzone, a chyba jest absurdalne, tzn., opłaty korkowe od kierowców, tzn., może wprowadzić opłaty hałasowe od tirów, kierowców samochodów osobowych, motorniczych, itp. "raj-dowców motocyklowych".	Policja i straż miejska powiadamia inne instytucje o istnieniu uszkodzeń jezdni i aby takie uszkodzenia były szybko naprawiane zwłaszcza na przedmieściach.	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Straży Miejskiej i Komendy Stołecznej Policji.
				Wykorzystać doświadczenia zagraniczne lub wykorzystać konstrukcje polskie, aby ekrany po obu stronach jezdni nie tworzyły rezonatora i usuwały hałas do góry.	N	Konstrukcje ekranów znajdujących się na rynku są dobre.
				Wyjaśnić hałas infradźwiękowy, który jest wyjątkowo szkodliwy dla zdrowia, a którego nie słychać.	N	Problem normalizacji dźwięków niskoczęstotliwościowych w środowisku znajduje się jeszcze w fazie badawczej, a tym samym wykracza poza możliwości uwzględnienia w Programie.
				Rozpracować z władzami policji sprawę czujników hałasu. Chyba w Nowym Orleanie czujniki hałasu mogą także, dzięki odpowiedniej obróbce sygnału, ustalić natychmiast miejsce, w którym miejscu strzelano.	N	Działania w celu zainicjowania przygotowania procedur, metodyk i kryteriów postępowania doraźnego wychodzą poza zakres Programu.
				Zrobić coś podobnego do finansowania rozładowania korków, jak prawo, które ma być wprowadzone, a chyba jest absurdalne, tzn., opłaty korkowe od kierowców, tzn., może wprowadzić opłaty hałasowe od tirów, kierowców samochodów osobowych, motorniczych, itp.	N	Zagadnienie legislacyjne, wykracza poza zakres Programu.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
				"rajdowców motocyklowych"		
134.	23.04.09	Dariusz Bryl	ul. Tamka Intensywny ruch środków komunikacji (8 linii autobusowych) i nieustający ruch samochodowy (dzień, noc), drgania wpływające na stan budynków zabytkowych. Najruchliwsza ulica Powiśla (hałas pogłosowy) po zbudowaniu mostu Świętokrzyskiego trzy pasy (miasto wycofało się z budowy estakady z ulicy Zajęczej?) Wniosek: Zmniejszenie linii autobusowych, ograniczenie szybkości, powrót do projektu budowy estakady lub tunel przy okazji budowy metra; odcinek łączący (Świętokrzyską i Zajęczą) Most Świętokrzyski z ul. Zajęczą.	Zmniejszenie liczby linii autobusowych na ul. Tamka.	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Zarządu Transportu Miejskiego.
				Ograniczenie szybkości.	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Należy dodać, że podstawowym problemem w wielu przypadkach jest w rejonie omawianym nie nadmierna prędkość, lecz zwiększone obciążenie silników pojazdów poruszających się pod górę.
				Powrót do projektu budowy estakady lub tunel przy okazji budowy metra, odciążający z ruchu ul. Tamka.	N	Plany takie były uprzednio rozpatrywane. Z uwagi na znaczną ingerencję w warunki środowiskowe (skarpa) oraz warunki zabudowy (konieczność „przebijania się przez zabudowę przy ul. Bartoszewicza, zrezygnowano wtedy z budowy estakady.
135.	23.04.09	Michał Sa-lamon	Kilka lat temu powstała Trasa Siekierkowska i bardzo dobrze bo to w znacznym stopniu zmniejszyło ruch samochodowy na ul. Czerniakowskiej. Przy Trasie Siekierkowskiej posadzono krzewy, drzewa. Bardzo dobrze! Ale po kilku latach zapomniano o nich. Część roślin się nie przyjęła, część uschła. Dlaczego ekrany akustyczne nie są obsadzone bluszczami? Uważam, że jest to niezbędne ze względów estetycznych (ekrany akustyczne są pomalowane – grafitii) oraz dla środowiska Warszawy jest bardzo ważne. Rośliny (pnącza) sprzyjają poprawie pylenia i zmieniają temperatury w mieście. Hałas przez różnorodne rośliny jest zmniejszany. Drzewa, krzewy zmniejszają hałas dlatego m.st. warszawa powinno dbać nie tylko o nasadzanie, ale również o pielęgnację. Przy Trasie Siekierkowskiej chyba o tym zapomniano? Część roślin zginęło!	Przy Trasie Siekierkowskiej posadzono krzewy, drzewa. Bardzo dobrze! Ale po kilku latach zapomniano o nich. Część roślin się nie przyjęła, część uschła.	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Zakładu Oczyszczania Miasta.
				Dlaczego ekrany akustyczne nie są obsadzone bluszczami?	U	Wszędzie, gdzie było to możliwe, przewidziano w Programie obsadzenie ekranów akustycznych zielenią.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: <i>U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony</i>	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
136.	23.04.09	Antoni Stanisław Malik	Obszar wzdłuż ul. Rosoła od ul. Ciszewskiego do ul. Belgradzkiej. Zmiana charakteru ul. Rosoła z jedno-jezdniowej na dwujezdniową – spowodowała zmianę natężenia ruchu, z ulicy "lokalnej, bocznej" w stosunku do ul. KEN, na ulicę równorzędną do ul. KEN. Zabudowa w stosunku do pierwotnej jedno-jezdniowej osi ul. Rosoła pozostała! Nie zmieniono dla nowych - "dobudowywanych" , "plombowych obiektów" na przełomowych odcinkach w/w ulicy. Wnioski: Bez wymuszenia zmian prędkości (znaki garbu poprzeczne), zmianę nawierzchni dywanika jezdni – tłumiącej – nie da się ograniczyć hałasu ani o 1dB! Bo inwestycje „kurtyny akustyczne” wzdłuż ulicy na przedmiotowym odcinku – jak np. wzdłuż osiedla Dębiny- przy ul. Rosoła od Belgradzkiej na południe. Nie wchodzi myślę też w grę wymiana przeszklenia na trzyszynowy. Jednakże myślę, iż cały problem to pożądane życzenie – OBYM SIĘ MYLIŁ!!! A jako mieszkaniec dzielnicy Ursynów myślę, że podtrzymywanie projektu przeprowadzenia autostrady w poprzek Ursynowa jest dla mnie dodatkowym dowodem „pianowości” projektu (dla walki z hałasem). Loty samolotowe (hałas) – skąd ta niemoc i niemożliwość przeniesienia lotniska poza teren Warszawy. Problem polityczny, czy „króliki”. Hałas tramwajowy – czy nikt nad Wisłą nie słyszał o szlifowaniu szyn tramwajowych – może wycieczka do Amsterdamu coś by pomogła.	Bez wymuszenia zmian prędkości (znaki garbu poprzeczne), zmianę nawierzchni dywanika jezdni – tłumiącej – nie da się ograniczyć hałasu ani o 1dB!	U	Uwzględniono w Programie w ramach celów średniookresowych (HD 16, HD 68).
				Podtrzymywania projektu przeprowadzenia autostrady w poprzek Ursynowa jest dla mnie dodatkowym dowodem „pianowości” projektu	N	Przez obszar Warszawy nie będzie przebiegał żaden odcinek autostrady A2.
				Loty samolotowe (hałas) – skąd ta niemoc i niemożliwość przeniesienia lotniska poza teren Warszawy.	N	Poza zakresem Programu.
				Hałas tramwajowy – czy nikt nad Wisłą nie słyszał o szlifowaniu szyn tramwajowych.	N	Szlifierka torowa od kilku lat jest na bieżąco wykorzystywana w sieci linii tramwajowych Warszawy.
137.	23.04.09	Mirosław Suski	Z wielu względów (hałas, cargo, loty nocne, przypadki mgły, zdarzeń losowych itp.) Warszawa potrzebuje drugiego lotniska. Forsowania lokalizacji „Modlin” nie ma szans na odciążenie ruchu z Okęcia ze względów środowiska przyrodniczego, kształtu tras i ścieżek startów i podejść do lądowania. Czy- ze względów na m.in. na hałas, Miasto nie powinno dołączyć się i wesprzeć istniejące, wykazać inicjatywy adaptacji jednego z istniejących lotnisk w okolicy, np.: Sochaczew (optymalna lokalizacja, dojazd do W-wy i Łodzi) ewentualnie Radom, Siedlce itp. Kiedy miasto zacznie efektywnie inwestować w wykorzystanie całego torowiska kolejowego na terenie miasta? Np. połączenie przystanku W-wa Wola z linią Radomską, bocznic kolejowych w okolicy Huty W-wa i Łomianek itd.	Ze względów na m.in. na hałas, Miasto nie powinno dołączyć się i wesprzeć istniejące, wykazać inicjatywy adaptacji jednego z istniejących lotnisk w okolicy, np.: Sochaczew (optymalna lokalizacja, dojazd do W-wy i Łodzi) ewentualnie Radom, Siedlce itp.	N	Poza zakresem Programu.
				Kiedy miasto zacznie efektywnie inwestować w wykorzystanie całego torowiska kolejowego na terenie miasta? Np. połączenie przystanku W-wa Wola z linią Radomską,	N	Torowiska kolejowe należą do osobnego podmiotu PKP SA.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			Czy Biuro Ochrony Środowiska nie powinno być gorliwym rzecznikiem rozwoju komunikacji szynowej w mieście? A jeżeli tak (przekonali mnie Państwo, że istnieją skuteczne metody ograniczenia hałasu tramwajowego) to dlaczego Miasto nie forsuje budowy: 1) tramwajów w Alei Tysiąclecia 2) przyspieszenie budowy Mostu Krasińskiego z linią tramwajową 3) tramwaju do Winnicy, Wilanowa itd. Kiedy sieć kolejowa (SKM) będzie stanowić rzeczywiste uzupełnienie systemu komunikacji zbiorowej w mieście i okolicach.	bocznicy kolejowych w okolicy Huty W-wa i Łomianek itd.		
				Dlaczego Miasto nie forsuje budowy: 1) tramwajów w Alei Tysiąclecia 2) przyspieszenie budowy Mostu Krasińskiego z linią tramwajową 3) tramwaju do Winnicy, Wilanowa itd.	N	Budowa wspomnianych linii tramwajowych powinna być wpisana w całość polityki transportowej Miasta.
138.	23.04.09	Bogusława Panowicz-...	Dlaczego dopuszczono do dewastacji miasta W-wy? Co Państwo robili, kiedy p. Borowski opracowywał studium zagospodarowania m.st. W-wy? Jakie podjęto działania ograniczające emisję hałasu już stwierdzone przez WIOŚ w zakresie: komunikacji samochodowej, lotniczej, przekroczenia norm. Rada Miasta już uchwaliła autostrady- ruch tranzytowy Berlin- W-wa – Moskwa przez Warszawę. p. Kaczyński zatwierdził rozporządzenia dla wprowadzenia TIR-ów do Centrum. Dlaczego nie ma z Biura Planowania p. Zemły na spotkaniu? Dlaczego nie są obecni GDDKiA - oddział W-wa? Kiedy zaprzestanie się przedstawiać idee FIX i wirtualne działania na rzecz rzeczywistych działań? Kiedy podejmowane zostaną konkretne działania? Lotnisko w sprawozdaniu finansowym za 2006 r. Wykazało fakt pobierania opłat od przewoźników zagranicznych za przekroczenie hałasu to 75 mln. zł. Gdzie te pieniądze? Ulica Szyszkowa, Ryżowa to droga krajowa, ruch nie incydentalny tylko stały.	Nie sformułowano wniosków		Sformułowano szereg pytań (a nie wniosków do Programu).

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
139.	23.04.09	Krzysztof Dziągiewski (Stowarzyszenie Zielone Osiedle Kijowska)	Czy jest, a jeżeli tak, to, jaka jest procedura kooperacji pomiędzy opracowywanymi plany zagospodarowania przestrzennego, a projektantami programu ochrony przed hałasem? Czy wytyczne z opracowaniami walki z hałasem są warunkami wyjściowymi do opracowania elementów układu komunikacyjnego i projektów planów zagospodarowania przestrzennego? Jaka jest procedura uzgodnienia projektów planów zagospodarowania przestrzennego przed ich wyłożeniem? Czy jest opracowana prognoza poziomów hałasu generowanego po wybudowaniu projektowanych aktualnie arterii Nowo-świętokrzyskiej i Tysiąclecia, w rejonie Dw. Wschodniego? Czy rozwiązania urbanistyczne przewidywane w planie zagospodarowania przestrzennego rejonu Dw. Wschodniego są uzgodnione z instytucjami zaangażowanymi w projekt walki z hałasem? Czy w istniejących opracowaniach projektu programu walki z hałasem są zawarte sugestie bądź rozwiązania ochrony mieszkańców bloków przy ul. Kijowskiej przed przewidywanym poziomem hałasu? Jeżeli tak, to jakie i czy można poznać je w szczegółach? Wnioski: Nie wyrażenie zgody (nie uzgodnienie) przeznaczenia terenów zielonych pomiędzy blokiem przy ul. Kijowskiej 11 a płn. krawędzią jezdni pod zabudowę kulturową, a przeznaczenie ich do wykonania zasadzeń drzewami i krzewami stanowiącymi naturalny ekran akustyczny. Zorganizować system aplikacji wniosków z opracowań roboczych planu walki z hałasem przed jego uchwaleniem do rozwiązań w opracowanych planach zagospodarowania przestrzennego.			Wnioskodawca zadał wiele pytań dotyczących procedury postępowania w odniesieniu do zagadnień środowiskowych w postępowaniu inwestycyjnym. Zgodnie z przepisami prawa problem ochrony obszarów narażonych na oddziaływanie nowych inwestycji musi zostać rozwiązany w ramach raportów oddziaływania na środowisko. Raporty takie przed ich uzgodnieniem powinny być – zgodnie z prawem – przedmiotem konsultacji społecznych. Jest to, więc okres czasu między zakończeniem prac nad raportem a uzyskaniem decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych inwestycji.
				Nie wyrażenie zgody (nie uzgodnienie) przeznaczenia terenów zielonych pomiędzy blokiem przy ul. Kijowskiej 11 a płn. krawędzią jezdni pod zabudowę kulturową, a przeznaczenie ich do wykonania zasadzeń drzewami i krzewami stanowiącymi naturalny ekran akustyczny. Zorganizować system aplikacji wniosków z opracowań roboczych planu walki z hałasem przed jego uchwaleniem do rozwiązań w opracowanych planach zagospodarowania przestrzennego.	N	Wniosek wykracza poza zakres Programu.
140.	23.04.09	Edyta Ceniak (Spółdzielnia Domków Jednorodzinnych Janowskie-	Program nie uwzględnia wyciszenia nowego skrzyżowania w/w ulic. Planowane jest wyciszenie Ul. Puławskiej na odcinku ul. Dolina Służew i Romera. Według map akustycznych z zawartym przekroczeniem hałasu na nowym skrzyżowaniu wynosi 84dB a przy najbliższych budynkach 74dB.	Wnosimy o rozszerzenie budowy ekranów planowanych przy ul. Puławskiej na wysokości Wyścigów o ekranowanie skrzyżowanie ul. Puławskiej i ul. Pileckiego.	U	Jako rozszerzenie działań w obszarze HD 29

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
		go-Basztą)	W ciągu 2 lat poziom hałasu znacznie wzrósł (udrożniono ul. Poleczki + ruch lotniczy + planowany wzmożony ruch samochodowy związany z budową autostrady).			
141.	23.04.09	Elżbieta Morawska, RN – SBM „U siebie II”	Mieszkańcy domów przy al. Niepodległości 217, Sędziowska 2/ Wawelska kol. Staszica, jak również sąsiedzi z najbliższego otoczenia, cierpią nieustannie z powodu wielkiej uciążliwości akustycznej, wibracyjnej oraz zanieczyszczeń powietrza- związaną z Trasą Łazienkowską, zwłaszcza, że tu znajduje się wlot i wylot tunelu pod Al. Niepodległości. Nie pomagają nowe, szczelne okna, balkony i loggie są nie do użytku, a świeżo odnowiona elewacja budynku jest narażona na szybkie zniszczenie. Przypominamy, że nasza dzielnica- Kolonia Staszica wpisana jest do rejestru zabytków. Wg mapy akustycznej W-wy na naszym skrzyżowaniu dobową wartość hałasu wynosi 80 dB, a dopuszczalna norma to 65dB. Jedynym, więc ratunkiem dla nas jest zabudowanie, zadaszenie, choćby w tym miejscu Trasy Łazienkowskiej, ekrany akustyczne nie pomogą. Przed naszym domem jest 12 pasów jezdni. W związku z ogromną uciążliwością związaną z Trasą Łazienkowską zwracamy się z uprzejmą prośbą o podjęcie pilnych działań zmierzających do wyeliminowania b. negatywnych skutków oddziaływań w/w Trasy na zabytkową część naszej dzielnicy i jej umęczonych mieszkańców. Nie rozumiemy dlaczego nasze miejsce nie jest zaznaczone w Projekcie.	Zwracamy się z uprzejmą prośbą o podjęcie pilnych działań zmierzających do wyeliminowania b. negatywnych skutków oddziaływań w/w Trasy na zabytkową część naszej dzielnicy i jej umęczonych mieszkańców.	U	Adaptacja akustyczna wylotów z tunelu pod Al. Niepodległości w perspektywie długoterminowej
142.	23.04.09	Jadwiga Ewa Puto Feliniak, Alicja Sztern	Ul. Ryżowa - przekroczone normy hałasu i zanieczyszczenia powietrza spalinami. Ulica przecięta ruchem samochodów. W planach jest budowa basenu i boisk sportowych. Wszystkie problemy związane z w/w sprawami zostały bliżej wyszczególnione w pismach: – Urząd Dzielnicy Włochy z dnia 12.07.2008 Wydział Infrastruktury – Biura Architektury Planowania Przestrzennego z dnia 25.11.2008	W powołanych pismach wyszczególniono szereg postulatów dotyczących zagospodarowania przestrzennego, ochrony środowiska, komunikacji itp.	U	W Programie zaproponowano kierunki rozwiązań problemu hałasowego na terenie „Starych Włoch”, obejmujących także odcinek ul. Ryżowej od ul. Kleszczowej do ul. Dzieci Warszawy, z uwzględnieniem szeregu postulatów Wnioskodawcy.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			– Urząd Dzielnicy Włochy z dnia 26.03.2009 Wydział Obsługi Mieszkańców.			
143.	23.04.09	Anna Sułowska	Budynki zlokalizowane od roku 1926 przy obecnej ul. Armii Ludowej/ Al. Niepodległości zostały przecięte trasą Łazienkowską. Ogromny ruch samochodowy powoduje drgania i pęknięcia budynków. Hałas uniemożliwia spokojne życie mieszkańców. Od strony Al. Niepodległości (budynki 212 i 214) – również pęknięcia budynków oraz ogromny hałas spowodowany ruchem samochodowym oraz taborami tramwajowym. Dodatkowy problem- tumany kurzu przy przejeździe każdego tramwaju- tory tramwajowe wysmarowane smarem. W przypadku wylania masy tłumiącej pomiędzy szynami zmniejszyłoby się unoszenie kurzu jak również umożliwiłoby przejazd karetek pogotowia, które mają swoją trasę dojazdową do szpitala na Banacha.	Hałas na skrzyżowaniu Al. Niepodległości z Trasą Ł.	U	Adaptacja akustyczna wylotów z tunelu pod Al. Niepodległości w perspektywie długoterminowej
				Tumany kurzu przy przejeździe każdego tramwaju- tory tramwajowe wysmarowane smarem.	N	Poza zakresem Programu Wystąpienie przekazano do Tramwajów Warszawskich.
144.	23.04.09	Czesława Bahalared (Spółdzielnia Budowlano-Mieszkania „Ognisko”)	Hałas, hałas i jeszcze raz hałas. Budynki postawione w roku 1926 – Trasa Łazienkowska 50 lat później. Sześciorozjazdowe rondo i 80 km prędkości na Trasie Łazienkowskiej. Schnące drzewa i pękające ściany budynków. <u>Ratunek dla mieszkańców:</u> Przykrycie- przedłużenie mostów na długości dwóch budynków w Al. Armii Ludowej i Wawelskiej. <u>Ratunek dla przyrody:</u> Zasadzenie drzew odpornych na spaliny, na poziomie ulicy, a nie na podwyższonych donicach, gdzie ucieka woda i przykrycie dużych połaci wokół drzew grubą kratą, tak, aby drzewa miały wodę, a samochody mogły bezkolizyjnie parkować.	<u>Ratunek dla mieszkańców:</u> Przykrycie- przedłużenie mostów na długości dwóch budynków w Al. Armii Ludowej i Wawelskiej.	U	Adaptacja akustyczna wylotów z tunelu pod Al. Niepodległości w perspektywie długoterminowej
				<u>Ratunek dla przyrody:</u> Zasadzenie drzew odpornych na spaliny, na poziomie ulicy, a nie na podwyższonych donicach, gdzie ucieka woda i przykrycie dużych połaci wokół drzew grubą kratą, tak, aby drzewa miały wodę, a samochody mogły bezkolizyjnie parkować.	N	Problem wykracza poza zakres Programu.
145.	23.04.09	Stanisław Krzymowski (Wspólnota Mieszkania ul. Niemcewicza 7/9)	Problem dotyczy pracy firm sprząających np. MPO, SITA, czy innych, które we wczesnych godzinach rannych, zabierając śmieci hałasują, przewyższając górną granicę dopuszczalnego hałasu. Np. czy można wprowadzić do wózków przewożących śmieci gumowe koła, które powodowałyby mniej hałasu?	Hałas powodowany pracą firm sprząających np. MPO, SITA, czy innych, które we wczesnych godzinach rannych, zabierając śmieci hałasują, przewyższając górną granicę dopuszczalnego hałasu	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Biura Ochrony Środowiska Wydział Gospodarki Odpadami.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
146.	23.04.09	Stanisław Krzymowski, Krystyna Nalewajko – Wspólnota Mieszkaniowa przy ul. Niemcewicza 7/9	Zarząd Wspólnoty Mieszkaniowej Niemcewicza 7/9 w Warszawie w porozumieniu z innymi wspólnotami działającymi przy tej ulicy, zwraca się z zapytaniem kiedy zostanie rozpoczęta i zakończona inwestycja drogowa w Al. Jerozolimskich (strona południowa) na odcinku ulic róg Białobrzeskiej/ Niemcewicza do Pl. Zawiszy. Inwestycja ta niezakończona prawie 30 lat temu trwa w prowizorycznym stanie do dnia dzisiejszego, a ruch samochodowy, silnie wzmożony w ostatnich latach, został skierowany na ul. Niemcewicza a stąd w ul. Grójecką i częściowo Niemcewicza do ul. Raszyńskiej. Nasilenie tego ruchu jest bardzo uciążliwe dla okolicznych mieszkańców z powodu spalin i wytwarzanego hałasu, nie mówiąc o zagrożeniu wypadkami drogowymi, a szczególnie wobec pieszych: dzieci i starców. A mamy dzień walki z hałasem- hałas ten na ul. Niemcewicza można by zredukować do niższego poziomu, niż obecnie istniejący. O to zabiegamy w imieniu mieszkańców.	Zarząd Wspólnoty Mieszkaniowej Niemcewicza 7/9 w Warszawie w porozumieniu z innymi wspólnotami działającymi przy tej ulicy, zwraca się z zapytaniem kiedy zostanie rozpoczęta i zakończona inwestycja drogowa w Al. Jerozolimskich (strona południowa) na odcinku ulic róg Białobrzeskiej/ Niemcewicza do Pl. Zawiszy.	N	Przebudowy pl. Zawiszy nie ma w Wieloletnich Planach Inwestycyjnych do roku 2013.
147.	23.04.09	Bartosz Mróz	Z wielkim zadowoleniem dowiedziałem się o Państwa inicjatywie dot. hałasu komunikacyjnego w Warszawie. Myślę, że jest to świetna okazja, by podnieść kwestię nieznosnego hałasu panującego w tunelu Wisłostrady na przystanku linii 185 - "Pomnik Syreny", który z pewnością przekracza powszechnie stosowane normy akustyczne. Wsiadanie na tym przystanku jest wyjątkowo uciążliwe, gdy wspólnie z innymi podróżnymi czekam na autobus, który prawdopodobnie z powodu korków w godzinach szczytu, spóźnia się częstokroć ok. 10-15 min. Odmierzając minuty spóźnienia w ogłuszającym zgiełku przekraczających zwykle dozwoloną prędkość 50 km/h aut, zadaję sobie nast. pytania - dlaczego nikt z projektantów tunelu nie przewidział tej sytuacji? (niestety, nie jest to jedyna kwestia, która umknęła uwagi budowniczym tunelu:) i dlaczego obecnie nikt nie wybuduje specjalnych wiat tłumiących wszechogarniający jazgot samochodów? Myślę, że sprawa ta stanie się jeszcze bardziej przykra, gdy ukończone zostanie Centrum Nauki "Kopernik". Korzystanie przez turystów z przystanku w tunelu - najbliższemu rzeczonemu centrum, z pewnością nie zachęci do powtórnych odwiedzin i do polecenia go innym. Bardzo proszę Państwa o informację czy i jakie środki zaradcze zostały bądź zostaną podjęte w celu eliminacji opisanego problemu. Jeśli rozwiązanie tej i podobnych kwestii nie należy do Państwa obowiązków, będę wdzięczny za wskazanie właściwego organu, który powinien zająć się tą sprawą.	Bardzo proszę Państwa o informację czy i jakie środki zaradcze zostały bądź zostaną podjęte w celu eliminacji opisanego problemu. Jeśli rozwiązanie tej i podobnych kwestii nie należy do Państwa obowiązków, będę wdzięczny za wskazanie właściwego organu, który powinien zająć się tą sprawą.	N	Problem hałasu na przystankach komunikacji miejskiej nie jest regulowany w przepisach. Przystanki znajdują się w liniach rozgraniczających drogę, a w tym obszarze nie są określone dopuszczalne poziomy hałasu. W konkretnym przypadku – przystanku w tunelu wzdłuż Wisłostrady – brak jest uzasadnionych technicznie i ekonomicznie rozwiązań ograniczenia hałasu.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: <i>U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony</i>	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
148.	23.04.09	Anna Gadziemska	Witam i gratuluję, że została podjęta próba zmniejszenia natężenia hałasu w Warszawie. Sama mapa nie bardzo mi działa, pomimo zainstalowania wtyczki. Nie znajduje adresu, może coś źle robię, ale chyba nie. Nie wiem, więc, jak została uwzględniona ulica Bielańska w Śródmieściu a konkretnie to blok przy ul. Bielańskiej 9, na rogu z Solidarności. Mieszkam na 1-ym piętrze i hałas jest nie do wytrzymania. Tramwaje i permanentny korek od rana do późnej nocy w ogóle uniemożliwiają otwarcie oka w lecie, bo hałas zagłusza nawet telewizor, który musi być nastawiony na maksymalną głośność. Sytuacja pogorszyła się jeszcze bardziej, kiedy dla samochodów wyznaczono tylko jeden pas ruchu od pl. Bankowego do trasy WZ. Jak mówiłam, mam sypialnię i pokój dziecka akurat wychodzące na Solidarności i kiedy okna są nawet uchylone, to mam wrażenie, że śpię pośrodku jezdni w smrodzie spalin, klaksonach, hałasie samochodów i tramwajów. Teraz trwa remont i wreszcie mogę odetchnąć: nie ma korków, jest zupełnie inne powietrze... Oby ten remont się nigdy nie skończył! Jest przewidziany do 30 sierpnia, a potem znów zacznie się piekło. Chciałabym zapytać, czy przewiduje się może zainstalowanie jakiś ekranów dźwiękochłonnych w tej lokalizacji, lub podjęcie innych działań zmierzających do umożliwienia w miarę normalnego życia w Śródmieściu.	Chciałabym zapytać, czy przewiduje się może zainstalowanie jakiś ekranów dźwiękochłonnych w tej lokalizacji, lub podjęcie innych działań zmierzających do umożliwienia w miarę normalnego życia w Śródmieściu.	N/U	Działania długookresowe W rozpatrywanym rejonie ekrany akustyczne nie będą skuteczne, niszcząc przy okazji zabytkowy układ krajobrazowo – urbanistyczny. Pozostałe działania uwzględniono w celach długookresowych: – Wyciszenie torowisk tramwajowych łącznie z eksploatacją cichego taboru – Zdecydowane ograniczenie prędkości samochodów. (obszar działań HT21)
149.	23.04.09	Andrzej Nowak	Wydaje mi się, że taki program już powinien od dawna już istnieć. Nie wiem, dlaczego dopiero teraz się tą sprawą zajęto. Problem z hałasem istnieje już od dawna, i to mamy nagminny poruszając w tym komunikację miejską. 1) metro - wagoniki metra są zbyt hałaśliwe, zwłaszcza pochodzące z Rosji. Podobno to ich produkty są tak hałaśliwe i to od dłuższego już czasu, od momentu, kiedy tylko metro powstało, dlatego zdziwiony, że władze dopiero teraz zajęły się tym 2) tramwaje - może to niekoniecznie same wagoniki tramwajów są winne, ale za to torowiska, na których się poruszają. Niektóre przecho- dziły już generalne remonty, ale nadal wydają się zbyt głośne. Autobusy? Cóż jak najmniej tu przeszkadzają, jak na razie są najcich- sze, chyba, że te jeszcze stare modele, które naprawdę wymagają już się do muzeum (chodzi tu o Ikarusy) Co do lotnisk, to nie wiem, bo nie korzystam z tych środków transportu, ale pewnie tak samo.	Zbyt hałaśliwe wagony metra.	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Metra Warszawskiego
				Torowiska tramwajowe przyczyna nadmiernego hałasu.	N	Problem wykracza poza zakres Programu.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: <i>U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony</i>	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
150.	23.04.09	Jacek Sołtyś	Ulica Radzywińska (trzy pasy jezdni w jedną stronę i trzy pasy jezdni w drugą, co daje razem sześć pasów ruchu), i wzdłuż niej jedno z największych osiedli mieszkaniowych Warszawy, (Targówek mieszkaniowy), gdzie poziom hałasu przekracza wg. danych z mapy akustycznej pow. 75 dB. Nie jest jednak objęte priorytetowym programem budowy ekranów akustycznych. Wydaje się to nie zrozumiałe. Jako mieszkaniec tej dzielnicy przy ulicy Radzywińskiej (wylotowa trasa na Białystok), mam nadzieję, że władze miasta potraktują jednak priorytetowo ten obszar i NIE pozwolą czuć się nam nadal, jako gorsi mieszkańcy Warszawy, i pozwolą żyć w ciszy i spokoju. Jednocześnie w mojej okolicy znajdują się Zakłady Przemysłu Tłuszczowego, które również hałasują (o zapachu już nie wspomnę), wybudowanie ekranów dźwiękoszczelnych pomogłoby rozwiązać i ten problem. Z poważaniem Jacek Sołtyś.	Żądanie budowy ekranu akustycznego (ekranów) wzdłuż ul. Radzywińskiej przy osiedlu Targówek mieszkaniowy.	N	Z uwagi na budownictwo wysokie w osiedlu ekran akustyczny nie będzie skuteczny. Niemniej w Programie zamieszczono postulaty w zakresie zmian zagospodarowania przestrzennego odnośnie utworzenia pierzei nie wrażliwej na hałas, a jednocześnie stanowiącej skuteczne narzędzie ograniczania przenikania hałasu w głąb osiedli. Takie postulaty skierowano także w odniesieniu do omawianego rejonu.
				Hałasujące Zakłady Przemysłu Tłuszczowego.	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Urzędu Dzielnicy Targówek.
151.	23.04.09	Tomasz Surma	Zwracam się z uprzejmą prośbą o podjęcie szybkich działań mających na celu wybudowanie ekranów akustycznych drogowych oddzielających ulicę Sikorskiego od bloków i budynków mieszkalnych na osiedlu Stegny. Rozwój węzła komunikacyjnego Warszawy w tych okolicach spowodował znaczne zwiększenie ruchu samochodowego, który stał się uciążliwy dla mieszkańców tego osiedla. Ulica, Sikorskiego, która przebiega obok osiedla mieszkaniowego Stegny stała się zmartwieniem mieszkańców tego osiedla. W blokach bezpośrednio sąsiadujących z ulicą hałas stał się bardzo uciążliwy, również przy zamkniętych oknach, które nawet po wymianie na nowoczesne, ograniczające hałas zewnętrzny nie są w stanie wyłumić olbrzymiego hałasu ruchu ulicy. Przygotowana mapa akustyczna Warszawy wskazuje, że w sąsiedztwie bloków przy ul. Sikorskiego natężenie hałasu wynosi 72 dB, a rejon ten należy do najuciążliwszych w mieście. Duże znaczenie na występowanie tego hałasu ma ilość samochodów przejeżdżających z dużą szybkością oraz hałas wywołany przez samochody o masie całkowitej powyżej 3,5 tony. Na ulicy Sikorskiego został dopuszczony całodobowy ruch samochodów ciężarowych, co nie pozwala nawet w nocy na upragniony odpoczynek. Należy również nadmienić, że ulica Sikorskiego to ulica dwukierunkowa, a na każdym z kierunków ruchu wyznaczono trzy pasy ruchu. Ulica ta jest szersza i bardziej ruchliwa od istniejących dróg krajowych i ekspresowych, międzynarodowych, a nawet istniejących odcinków	Wniosek o wybudowanie ekranów akustycznych drogowych oddzielających ulicę Sikorskiego od bloków i budynków mieszkalnych na osiedlu Stegny.	U	Ekrany w postaci zespołu wałów ziemnych, ekranów akustycznych i zieleni przewidywane są w perspektywie długookresowej.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			autostrad. Dodatkowo w Programie ochrony środowiska przed hałasem dla m.st. Warszawy ulicę tę wskazuje się, jako ciąg obwodnicy miejskiej, co doprowadzi do jeszcze większej uciążliwości tej ulicy dla mieszkańców Stegien. Ponadto w Programie pokazano, że na terenie Stegnie gęstość zaludnienia należy do najwyższych w Warszawie i przekracza 210 osób/ha. W świetle powyższych apeluję o rychłe rozpoczęcie prac na realnym ograniczeniem hałasu na Stegnach – jeszcze w 2009 r.			
152.	23.04.09	Małgorzata Szydłowska	Jestem właścicielką mieszkania przy ul. Międzynarodowej 32 w Warszawie. Chciałam zgłosić swój sprzeciw dotyczący postawienia ekranów dźwiękochłonnych wzdłuż Trasy Łazienkowskiej. Hałas przy ulicy Międzynarodowej nie jest na tyle uciążliwy, by stosować takie środki ochrony. Byłabym wdzięczna za rozważenie mojej prośby o nie umieszczanie na tym odcinku w/w ekranów.	Sprzeciw wobec budowy ekranów akustycznych wzdłuż trasy Łazienkowskiej na wysokości ul. Międzynarodowej.	N	Rozwiązanie problemów akustycznych w omawianym rejonie dokonane zostanie w ramach celów średniookresowych.
153.	23.04.09	Ewa Rososińska	Wybudowanie ekranów akustycznych oddzielających ulicę Sikorskiego od Stegien powinno odbyć się w najbliższym czasie. Ilość samochodów i dynamiczny rozwój całej aglomeracji warszawskiej spowodował, że z roku na rok obserwować można wzrost ruchu na wszystkich ulicach Warszawy. Ponadto rozwój Trasy Siekierkowskiej spowodował, że ciąg ulic Sikorskiego-Trasa Siekierkowska stał się nieformalną obwodnicą Warszawy na kierunkach południowo-wschodnim oraz południowo-zachodnio-wschodnim. Większość z nas doskonale rozumie problemy kierowców i potrzebę rozwoju infrastruktury drogowej, większość z nas to czynni kierowcy samochodów. Rozwój sieci dróg jest konieczny i należałoby podejmować szybkie kroki do wykorzystania środków, w tym także unijnych i przeznaczać je tak dla celów ułatwiania poruszania się po drogach jak i poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Nie należy jednak zapomnieć o potrzebach zrównoważonego rozwoju, w którym potrzeby równoważenia interesów dwóch stron tj. użytkowników dróg i mieszkańców, a przede wszystkim konieczność ochrony środowiska, zdrowia i życia powinny być priorytetem. Hałas ruch drogowy ulicy Sikorskiego ma bezpośredni wpływ na zdrowie mieszkańców osiedla. Kurz i emisja, która powodowana jest tym ruchem negatywnie wpływa na zdrowie mieszkańców. Emisja hałasu na Stegnach od ulicy Sikorskiego wynosi 72 dB i jest jedna z	Wybudowanie ekranów akustycznych oddzielających ulicę Sikorskiego od Stegien powinno odbyć się w najbliższym czasie.	U	Ekran w postaci zespołu wałów ziemnych, ekranów akustycznych i zieleni przewidywane są w perspektywie długookresowej.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			najwyższych w Warszawie. Dodatkowo wyniki badania gęstości zaludnienia wskazują, że mieszka tu spora część mieszkańców stolicy. Czas biegnie nieubłagane a mieszkańcy Stegien są narażani na olbrzymi hałas od ulicy Sikorskiego, dlatego wnoszę o podjęcie odpowiednich działań hałas ten ograniczający natychmiast.			
154.	23.04.09	Leszek Wieciech	Szanowni Państwo, Przede wszystkim gratulacje dla autorów opracowania, którzy słusznie zwrócili uwagę na takie źródła hałasu, jak pojazdy drogowe poruszające się z nadmierną szybkością, czy też pojazdy niespełniające wymogów homologacji (np. samochody i motocykle z przerobionym wydechem). Na wstępie pragnę jednak zwrócić uwagę na pominięte w opracowaniu ulice Wąwozowa i KEN. W przypadku ul. Wąwozowej na odcinku od KEN do Stryeńskich nadmierny hałas drogowy spowodowany jest w dużym stopniu fatalnym stanem nawierzchni - emisja hałasu na skutek złej jakości asfaltu jest bardzo wysoka, spotęgowana specyficzną architekturą budynków mieszkalnych, zlokalizowanych przy tej ulicy. Z odcinka tego korzystają również ciężarówki, dostarczające do TESCO, jak i nocne autobusy miejskie - bardzo często w nienajlepszym stanie technicznym. Oczywiście, potężnym zakłócačem spokoju są pojazdy, jadące z nadmierną? szybkością, bądź też pojazdy z układem wydechowym, niespełniającym przepisów homologacji i odnośnych uregulowań Unii Europejskiej. Z kolei na ulicy Komisji Edukacji Narodowej - na nowo poszerzonym odcinku od ul. Belgradzkiej do ul. Płaskowickiej - problemem jest fakt, że na odcinku ok. 600 metrów (od północnego wejścia do stacji Natolin do ul Płaskowickiej) nie ma żadnego przejścia dla pieszych, co nie tylko separuje od siebie obie strony ulicy i niszczy jej miejski, handlowo-usługowy charakter, ale też prowokuje kierowców do szybszej jazdy. Należy pamiętać o tym, by w przypadku poszerzania kolejnego odcinka KEN w stronę Kabat zachować istniejące skrzyżowania i przejścia dla pieszych - sprzyjają one wolniejszej jeździe, a co za tym idzie niższej emisji hałasu. Na koniec kilka uwag ogólnych. Niemożliwe jest osiągnięcie celu emisji hałasu bez holistycznego podejścia, uwzględniającego edukację społeczną (wskazanie, że redukcja szybkości to poprawa bezpieczeństwa, mniej kolizji to bardziej płynny ruch drogowy, mniejszy hałas - a co za tym idzie brak konieczności montowania drogich okien dźwiękochłonnych, barier akustycznych, które zmieniają? Warszawę w slums etc.) i	Ograniczenie hałasu pochodzącego od ruchu samochodowego na ulicach Wąwozowej i Al. KEN poprzez: – Remont nawierzchni na ul. Wąwozowej,	N	Wykracza poza zakres Programu. Wniosek skierowano do Zarządu Dróg Miejskich.
				– Ograniczenie prędkości w Al. KEN	U	W ramach celów długookresowych - synchronizację sygnalizacji świetlnej uzupełniono fotodarami. (HD 70)

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			współpracę wielu biur urzędu stołecznego i instytucji zależnych, (ZDM, ZTM, policja etc.). Warto też pamiętać, że redukcja szybkości pojazdów to również zmniejszenie emisji, CO2 - a przecież Warszawa zobowiązała się do przeprowadzenia redukcji emisji dwutlenku węgla. Sprawę należy, więc postawić w tym kontekście na Zespole d/s Klimatu Urzędu m. st. Warszawy. Wreszcie trzeba zapewnić sobie współpracę policji i straży miejskiej w osiągnięciu wspomnianych celów. Powinny tym być zainteresowane tak Biuro Ochrony Środowiska, Biuro Polityki Zdrowotnej, Biuro Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego etc. Nie zaszkodziłoby też postawienie większej ilości stałych radarów, kontrolujących szybkość. Zdaję sobie sprawę, że jest to postulat kontrowersyjny, ale myślę, że przy odpowiedniej kampanii edukacyjnej mieszkańcy Warszawy potrafią zrozumieć dobre strony takich rozwiązań. Doświadczenia miast w Europie Zachodniej, w tym partnerów Warszawy w ramach C40, dobitnie na to wskazują.			
155.	23.04.09	Krzysztof Kuciński – MSM „Energetyka” (Pełnomocnik Zarządu)	Administracja Osiedla „SADYBA” popiera działania mające na celu ograniczenie hałasu w Warszawie. Po zapoznaniu się z powstałą w ramach projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla m.st. Warszawy” mapą akustyczną wnioskujemy o podjęcie działań mających na celu ograniczenie wpływu ruchu drogowego na ulicach: Witosa, Powsińska, Sobieskiego, Bonifacego na poziom hałasu na terenie naszego osiedla. Na poprawę jakości życia w rejonie w/w ulic wpłynęłoby ustawienie ekranów dźwiękoszczelnych w niewłaściwych punktach.	Ograniczenie wpływu ruchu drogowego na ulicach: Witosa, Powsińska, Sobieskiego, Bonifacego na poziom hałasu na terenie naszego osiedla. Na poprawę jakości życia w rejonie w/w ulic wpłynęłoby ustawienie ekranów dźwiękoszczelnych	U	Ekrany w postaci zespołu wałów ziemnych, ekranów akustycznych i zieleni przewidywane są w perspektywie długookresowej przy ul. Witosa i Sobieskiego (HD 71).
					U/N	W przypadku ul. Bonifacego efekt ekranowania byłby niewielki. Proponuje się tutaj zastosowanie metod planistycznych (tworzenie pierzei ulicy).
					N	W przypadku ul. Powsińskiej – brak technicznych możliwości postawienia skutecznych ekranów (wyjazdy z posesji)
156.	24.04.09	Marek Stankiewicz	Poniżej przesyłam komentarze dot. Programu ochrony środowiska przed hałasem: 1. Mapa akustyczna ruch lotniczy - na obszarze ulic Zeusa i Hery wg mapy hałas spowodowany ruchem lotniczym nie istnieje. Nie jest to do końca prawda, gdyż zdarzają się lądowania samolotów, gdzie zniżanie następuje właśnie nad Bemowem. Szczególnie podczas remontów pasów startowych oraz niekorzystnych wiatrach. Wtedy, co kilka minut na niskiej wysokości przelatują nad częścią Bemowa lądujące samoloty, co oczywiście powoduje hałas znacznie większy niż generowany przez samochody.	Na obszarze ulic Zeusa i Hery wg mapy hałas spowodowany ruchem lotniczym nie istnieje. Nie jest to do końca prawda, gdyż zdarzają się lądowania samolotów, gdzie zniżanie następuje właśnie nad Bemowem. Szczególnie podczas remontów pasów startowych oraz niekorzystnych wiatrach. Wtedy, co kilka minut na niskiej wysokości przelatują nad częścią Bemowa lądujące samoloty.	N	Poza zakresem Programu. Z uwagi na sporadyczność opisanych zjawisk, dopuszczalny poziom średnioroczny nie jest przekroczony. Przesłano do Zarządzającego Lotniskiem Bemowo.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: <i>U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony</i>	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			2. W ostatnim czasie nasilił się najazd ciężkich samochodów na Warszawę mimo zakazów wjazdu. Przykład z Bemowa - ul. Radiowa, Powstańców Śląskich, Górczewska, Obozowa. Są to ulice, gdzie obowiązują ograniczenia w ruchu ciężkich pojazdów (miejscami nawet, do 10t). Całą dobę można jednak spotkać ciężkie ciągniki siodłowe z naczepami. Większość z nich porusza się w ruchu tranzytowym. Nigdy nie widziałem, aby policja lub inspekcja transportu drogowego zatrzymała taki samochód. Przejeżdżające lub stojące patrole policji ignorują po prostu sprawę. Ruch ciężkich pojazdów zdecydowanie podnosi poziom hałasu. 3. Wg mnie zbyt rzadko stosowana jest ochrona w postaci zieleni - gęstych krzewów i drzew (w tym iglastych), które w odpowiedni sposób posadzone mogą znacznie obniżyć hałas, a do tego mają duże walory estetyczne.	W ostatnim czasie nasilił się najazd ciężkich samochodów na Warszawę mimo zakazów wjazdu. Wg mnie zbyt rzadko stosowana jest ochrona w postaci zieleni - gęstych krzewów i drzew (w tym iglastych), które w odpowiedni sposób posadzone mogą znacznie obniżyć hałas	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Komendy Stołecznej Policji.
					U	Wszędzie, gdzie jest to możliwe wprowadzono zieleni ochronną, która towarzyszy przede wszystkim ekranom akustycznym.
157.	24.04.09	Lidia Ze-browska	Po zapoznaniu się z projektem dokumentu "Program ochrony środowiska przed hałasem dla m. st. Warszawy" wraz z "Prognozą oddziaływania na środowisko", pragniemy wyrazić swoje poparcie, dla wszelkich działań zmierzających do ograniczenia skutków hałasu komunikacyjnego w rejonie ul. Wawelska 46. Pod wskazanym adresem mieści się szkoła, której funkcjonowanie z powodu hałasu jest niezwykle utrudnione. W klasach od strony ul. Wawelskiej nie można prowadzić lekcji nawet przy uchylonych oknach. Zainstalowanie zabezpieczeń mogłoby zminimalizować, chociaż w niewielkim stopniu skutki hałasu, oszczędzić nauczycielskich gardel i uczniowskich uszu. Liczymy na zrozumienie i pomoc w rozwiązaniu nie raz sygnalizowanego już problemu - Rada Rodziców VII LO im. J. Słowackiego Warszawa	Ograniczenie skutków hałasu komunikacyjnego w rejonie ul. Wawelska 46. Zainstalowanie zabezpieczeń mogłoby zminimalizować, chociaż w niewielkim stopniu skutki hałasu, oszczędzić nauczycielskich gardel i uczniowskich uszu.	U	Ekranowanie akustyczne
158.	24.04.09	Zbigniew Rudnicki	Mapa sporządzona jest w oparciu o kierunki, z których nadlatują lądujące samoloty. Są to "4 proste języki" Tymczasem samoloty startujące, zaraz sobie skręcają i przelatują na jeszcze niewielkiej wysokości nad obszarami wychodzącymi z tych "języków". Mieszkam w miejscowości Dawidy Bankowe, sąsiadującej z Ursynowem.	Hałas lotniczy - miejscowość Dawidy Bankowe. Wnioskuje o dokonanie pomiarów.	N	Problem wykracza poza zakres Programu. W ramach Programu nie wykonywane są dodatkowe pomiary. Wystąpienie skierowano do PP „Porty Lotnicze”

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			"Język" w kierunku południowo-wschodnim sięga Żabiańca, za Piasecznem, ale nie wchodzi do mojej miejscowości. 80% samolotów po wystartowaniu leci na zachód, południowy-zachód lub północ i skręca, tak, że nawet nie przekracza ulicy Miklaszewskiego w Dawidach Bankowych. Czy ktoś mierzył hałas w tym miejscu? Stały punkt pomiarowy znajduje się przy Centrum Handlowym, Auchan w Piasecznie - obejmuje, więc tylko samoloty lądujące. Rozumiem, że samoloty nie muszą się trzymać kierunków określonych "językami" - jeśli lecą dostatecznie wysoko. "Gołym uchem" jednak słyszę, że hałas od przelatujących samolotów jest duży. Wnioskuję o dokonanie pomiarów.			
159.	24.04.09	vitromir@...	Nie mogłem być na spotkaniu w PKIN, więc tą drogą chciałbym zapytać o plany przykrycia trasy Łazienkowskiej. Środki masowego przekazu kilka lat temu komunikowały o takich planach. Jak do tej pory, nic w tej sprawie się nie dzieje. Uważam, że odcinek pomiędzy Marszałkowską a Placem na Rozdrożu, znakomicie się do tego nadaje. Teren w ten sposób uzyskany można by wykorzystać np. na parking, lub (przy odpowiedniej wytrzymałości płyty) na zabudowę pod pawilony handlowe. Myślę, że sprawa wentylacji tunelu też jest do rozwiązania. Będę wdzięczny za informacje w tej sprawie. Mieszkaniec – Armii Ludowej 6	Plany przykrycia Trasy Łazienkowskiej z uwagi na hałas.	U	Przewidziano w Programie takie rozwiązanie (rejon HD 18).
160.	24.04.09	Jan Nielipiński	...Przy Dolinie Służewieckiej od Nowoursynowskiej do wiaduktu z Puławską. Są tam liczne bloki kilku spółdzielni mieszkaniowych a hałas sięga 75 decybeli! Konieczne jest na tym odcinku: 1. Ograniczenie prędkości w nocy (22.00 - 06.00) do 40 km/h (nigdy nie widziałem tam panów z drogówki w nocy, choć odcinek drogi jest nieźle oświetlony).	Ograniczenie prędkości w nocy (22.00 - 06.00) do 40 km/h	U	Ograniczenia prędkości uwzględnione w Programie (obszar HD 6).
				Ustawienie dwóch fotoradarów (na początku i końcu koszmarnego odcinka z możliwością wykonywania zdjęć w nocy – tiry pędzą tam nocą 100 km/h	U	Fotoradary jako środek ograniczenia prędkości uwzględnione w Programie (obszar HD 6). Wniosek skierowano do Komendy Stołecznej Policji.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			2. Ustawienie dwóch fotoradarów (na początku i końcu koszmarnego odcinka z możliwością wykonywania zdjęć w nocy – tiry pędzą tam nocą 100 km/h, dawcy nerek dwa razy szybciej). 3. W pierwszej kolejności – usunięcie szczelin w asfalcie na moście nad al. KEN (łomot na niewielkich uskokach jest potężny!), a w dalszej – budowa cichej nawierzchni. 4. KONIECZNIE w perspektywie kilkuletniej – budowa barier dźwiękochłonnych na całej długości odcinka, a w okolicy mostu nad al. KEN w pierwszej kolejności hałas tam powstający niesie się al. KEN od Służewa do Stokłosów i Doliną Służewicką od Nowoursynowskiej do Puławskiej (natężenie od 65 do 75 dB). Ugrupowanie, które zgłosi i zrealizuje taki program ma wygrane najbliższe wybory samorządowe oraz z wdzięczności, na co najmniej dwie następne kadencje. W blokach zagrożonych hałasem mieszkają tysiące wymęczonych ludzi, a ich głosy wystarczą, żeby w cuglach wygrać wybory. Pozdrawiam	W pierwszej kolejności – usunięcie szczelin w asfalcie na moście nad al. KEN (łomot na niewielkich uskokach jest potężny!), a w dalszej – budowa cichej nawierzchni. KONIECZNIE w perspektywie kilkuletniej – budowa barier dźwiękochłonnych na całej długości odcinka, a w okolicy mostu nad al. KEN w pierwszej kolejności hałas tam powstający niesie się al. KEN od Służewa do Stokłosów i Doliną Służewicką od Nowoursynowskiej do Puławskiej	U	Rozszerzenie obszaru działań HD 6. Wniosek skierowano do ZDM.
161.	24.04.09	Jakub Dąbrowski	Budynek Armii Ludowej 4 znajduje się kilkanaście metrów od Trasy Łazienkowskiej. Nie da się spać przy otwartych oknach, balkon jest notorycznie pokryty warstwą szarego pyłu. O suszeniu ubrań koloru białego nie ma mowy. Kiedyś w tym miejscu zanim zbudowano Trasę Łazienkowską był park, którego pozostałości, wielkie kasztanowce rosnące tuż przy bloku są świadectwem do dziś. Trasa jest potrzebna parku się na niej nie wskrzesi, ale czy nie można byłoby jej zabudować? Zlikwidowałoby to hałas a i dodało spory kawałek terenu w centrum miasta. Jeśli nie jest to możliwe ze względów technicznych bądź też finansowych to postawienie ekranów chroniących przed hałasem byłoby oczywistością w każdym kulturalnym zakątku Europy a do takich Polska należy a my ze swojej strony powinniśmy dokładać wszelkich starań, aby standard naszego życia w Polsce rósł, a zwłaszcza przy wykorzystaniu środków z funduszy Unii Europejskiej.	Czy można zabudować (przykryć) Trasę Łazienkowską w okolicach domu przy Armii Ludowej 4.	U	Przewidziano w programie takie rozwiązanie (rejon HD 18)
162.	24.04.09	Anna Dominiak	Na Alei Armii Ludowej przy Trasie Łazienkowskiej jest niesamowity hałas. Teraz na wiosnę przy otwartych oknach nie da się praktycznie siedzieć. Bardzo proszę o wyciszenie tej trasy, bo człowiek w końcu zwariuje.	Bardzo proszę o wyciszenie tej trasy (Łazienkowskiej na odcinku Armii Ludowej)	U	Przewidziano w programie takie rozwiązanie (rejon HD 18)

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: <i>U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony</i>	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
163.	24.04.09	Katarzyna Mirkowska	Pragnę wrócić uwagę na poziom hałasu przy skrzyżowaniu ulic Kasprówicza i Przy Agorze. Hałas jest tak duży, iż niemożliwe jest normalne funkcjonowanie w domu. Przy otwartym oknie nie można niczego słuchać (telewizji, radia) Już nie mówię o godzinach szczytu, gdy okna są zamknięte. Moje mieszkanie przy tych ulicach zamieniło się w koszmar. Blok 82 pod wpływem dużego natężenia ruchu trzęsie się. Drgania są bardzo wyczuwalne przy przejazdach samochodów ciężkich (autobus, dostawczy). Zapewniam, że poziom hałasu wielokrotnie przekracza normy. Dziękuję za poświęcenie uwagi.	Pragnę wrócić uwagę na poziom hałasu przy skrzyżowaniu ulic Kasprówicza i Przy Agorze.	U	Uwzględniono celach długookresowych (HD 73)
164.	24.04.09	Leszek Wrzesiński	Trasę Łazienkową zbudowano bez jakichkolwiek zabezpieczeń od hałasu, spalin i kurzu od 8 sierpnia 1974 r. rozpoczęła się walka mieszkańców o poprawę warunków mieszkania, spania w nocy, o możliwość otwierania okien. 28.01.2002- petycja do Prezydenta m.st. Warszawy (kilkaset podpisów) 19.04.2007- wystąpienie mieszkańców do Wojewody Mazowieckiego (540 podpisów) inne, m.in. do Ministra Środowiska, trudno tu wymienić wszystkie wystąpienia i decyzje w tej sprawie. Tym czasem wchodzi w życie młode pokolenie, które tak jak starsi będzie głuchnąć i żyć w stresie. W tej sytuacji wniosek będzie tylko jeden: jak najszybsze opracowanie projektu zabezpieczeń w celu utrzymania poziomu hałasu zgodnie z normami i przepisami prawa oraz zbudowanie obiektu na wysokości budynków 16, 18, 20, 20B, 26 przy al. Stanów Zjednoczonych.	Jak najszybsze opracowanie projektu zabezpieczeń w celu utrzymania poziomu hałasu zgodnie z normami i przepisami prawa oraz zbudowanie obiektu na wysokości budynków 16, 18, 20, 20B, 26 przy al. Stanów Zjednoczonych.	U	Rozwiązanie problemów akustycznych w omawianym rejonie dokonane zostanie w ramach celów średniookresowych (HD 4)
165.	24.04.09	Danuta Jednorowska	Hałas dochodzący z Trasy Łazienkowskiej. Nie można otworzyć okien, ponieważ hałas zagłusza rozmowę, TV, radio. Nie można spać przy otwartym oknie przez hałas. Rozwiązaniem problemu mogłaby być rozbudowa ekranów, które znajdują się na Trasie Łazienkowskiej, powinny być wyższe i dochodzić do ul. Saskiej.	Rozbudowa ekranów, które znajdują się na Trasie Łazienkowskiej, i które powinny być wyższe i dochodzić do ul. Saskiej.	U	Rozwiązanie problemów akustycznych w omawianym rejonie dokonane zostanie w ramach celów średniookresowych (HD 4)
166.	24.04.09	Kazimierz Frąckiewicz	W moje ręce trafiła ulotka dotycząca Programu ochrony środowiska przed hałasem dla m. st. Warszawy. Jako mieszkaniec Warszawy chciałbym zgłosić także swoją okolicę jako miejsce o natężonym hałasie drogowym. Mieszkam na warszawskiej Pradze przy ul. Wileńskiej 16 w bloku położonym właśnie między wcześniej wspomnianą ulicą Wileńską, a	Prośba o ograniczenie hałasu na ul. Wileńskiej, a pochodzącego od ruchu w Al. Solidarności.	N	Z uwagi na wartość niską wartość wskaźnika M, rozpatrywanego rejonu nie można było zakwalifikować do działań priorytetowych.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			Aleją Solidarności. Hałas tramwajowy, jaki dobiega od ulicy Wileńskiej jest do zniesienia, lecz jeśli chodzi o ten od Alei Solidarności - tutaj zaczyna się problem. Aleja Solidarności to trasa, która posiada po trzy pasy ruchu w obydwu kierunkach. Jest to trasa wylotowa na Białystok, a jako taka jest intensywnie uczęszczana przez całą dobę ze szczególnym natężeniem w godzinach szczytu, kiedy tworzą się na niej gigantyczne korki. To wszystko składa się na szereg problemów, poczynając od hałasu uniemożliwiającego spokojny sen, po niemożność otworzenia okna w ciągu dnia z uwagi na hałas utrudniający porozumiewanie się w mieszkaniu. Ponieważ nie chciałem pozostać gołosłownym, pozwoliłem sobie przeanalizować stworzoną przez Państwa mapę akustyczną Warszawy, z której wynika, że natężenie hałasu na obszarze, o którym wspominałem, zdecydowanie mieści się w górnych, o ile nie w najwyższych, normach. Uprzejmie proszę o uwzględnienie mojej uwagi w pracach nad ograniczeniem natężenia hałasu w stolicy.			
167.	24.04.09	Halina Trusz	Jestem niepełnosprawna psychicznie i strasznie źle odbieram wszelkie hałaśliwe dźwięki. Mieszkam w pobliżu torów kolejowych czynnego dworca. Stosuję wtyczki do uszu, ale permanentne ich stosowanie według laryngologów jest szkodliwe. Przyłączam się do głosów walczących z hałasem.	Poparcie dla Programu, brak wniosku odnośnie działań.	N	Brak wniosków.
168.	25.04.09	Małgorzata Malicka	Bardzo hałaśliwa jest obecnie ul. Krasińskiego zwłaszcza między pl. Wilsona i ul. ks. Popiełuszki. Planowana przed wojną jako aleja spacerowa z 5-cioma rzędami drzew po połączeniu z Bemowem stała się obecnie arterią szybkiego ruchu dla aut osobowych i TIR-ów. Na tym odcinku jezdnie przebiegają w odległości około czterech metrów od stojących wzdłuż ulicy domów; w ostatnich latach wycięto tu po trochu prawie wszystkie drzewa. Piękny, zielony Żoliborz traci powoli swój dawny charakter. Panuje tu taki hałas, że we wnętrzach nie słychać niekiedy własnego głosu, nie mówiąc już o tumanach kurzu, jakie dzień w dzień przenikają do naszych mieszkań. Karta Ateńska ustalała, że arterie szybkiego ruchu powinny przebiegać w odległości, co najmniej 40 metrów od budynków mieszkalnych i że między jezdnią a budynkami winien być założony pas zieleni. I co tu dziś mówić o ekologii i o Europie... Mimo wszystko pozdrawiam z nadzieją na lepszą przyszłość.	Bardzo hałaśliwa jest obecnie ul. Krasińskiego zwłaszcza między pl. Wilsona i ul. ks. Popiełuszki.	N	W ramach celów długookresowych rejon ten będzie rozpatrywany jako rejon podlegających ochronie przez wykorzystanie narzędzi planistycznych (HD 74).
				Między jezdnią a budynkami powinno założyć się pas zieleni.	N	W rozpatrywanym rejonie jest zbyt mało miejsca na zasadzenie pasa zieleni o odpowiedniej szerokości.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
169.	25.04.09	Eugeniusz Grzywacz	Praga-Południe, AL. St. Zjednoczonych 18, 20, 20a Zainstalowane kilkanaście lat temu ekrany kończą się przy budynku nr 16. następne dwa takie same budynki, stojące w takiej samej odległości od jezdni i narażone na hałas o takim samym natężeniu nie mają ochrony przed bardzo dokuczliwym hałasem. To, co najmniej niesprawiedliwe. Należy przedłużyć ekrany akustyczne po początku skrzyżowania z ulicą Saską.	Należy przedłużyć ekrany akustyczne po początku skrzyżowania z ulicą Saską.	U	Rozwiązanie problemów akustycznych w omawianym rejonie dokonane zostanie w ramach celów średniookresowych (HD 4).
170.	25.04.09	Helena Skrzypczak, Elżbieta Stelmaszczyk, Bożena Głowala i inni	Budynek przy Al. St. Zjednoczonych 20 B stoi przy skrzyżowaniu Trasy Łazienkowskiej z ulicą Saską. Nad trasą w tym miejscu znajduje się wiadukt, po którym odbywa się komunikacja kołowa mieszkańców z osiedli Gocław i innych do centrum i do Pragi-Północ. Warunki mieszkaniowe są niezwykle uciążliwe, brak świeżego powietrza, hałas. Zdrowie lokatorów- system nerwowy, zaburzenia słuchu, choroba nerwicowa. Przy otwartych oknach nie można oglądać telewizji i słuchać radia. Często odczuwane są drgania przedmiotów w mieszkaniu. Wnioskujemy o postawienie nowych, estetycznych i wysokich ekranów dźwiękochłonnych.	Wnioskujemy o postawienie nowych, estetycznych i wysokich ekranów dźwiękochłonnych.	U	Rozwiązanie problemów akustycznych w omawianym rejonie dokonane zostanie w ramach celów średniookresowych (HD 4).
171.	25.04.09	Anna Ochab-Marcinek	Pracuję w Instytucie Chemii Fizycznej PAN przy ul. Kasprzaka 44/52. Mieszkam w mieszkaniu służbowym w bezpośrednim sąsiedztwie Instytutu, przy ul. Klonowicza 2, w bloku, który jednym bokiem przylega do ul. Kasprzaka, a podwórze bloku jest otwarte na ul. Kasprzaka. Pracuję zaś w budynku Instytutu, który leży najbliżej ul. Kasprzaka. Z moich przykrych doświadczeń potwierdzonych też Państwa mapą akustyczną wynika, że poziom hałasu jest tam bardzo wysoki: 70 dB. Hałas przeszkadza nam w pracy a także po pracy, w mieszkaniach. Chciałabym, aby wzdłuż ul. Kasprzaka w tym rejonie, a zwłaszcza tam, gdzie budynki stoją najbliżej ulicy, postawiono płoty antyhałasowe. Z pewnością nie będzie to drastycznie duży wydatek dla Miasta. Technicznie postawienie płotów antyhałasowych jest jak najbardziej możliwe, bo w tym rejonie nie ma żadnych przecznicy ani przejść dla pieszych, ulica jest bardzo szeroka i biegnie prosto.	Chciałabym, aby wzdłuż ul. Kasprzaka w tym rejonie, a zwłaszcza tam, gdzie budynki stoją najbliżej ulicy, postawiono płoty antyhałasowe.	N	Z uwagi na wartość niską wartość wskaźnika M, rozpatrywanego rejonu nie można było zakwalifikować do działań priorytetowych.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
172.	26.04.09	Urszula Romańska	Bardzo cieszę się, że władze Warszawy dostrzegły problem i wyszły z taką inicjatywą! Z ciekawości zerknęłam do ustawy NT. norm hałasu i porównałam wyniki z przedstawionej przez państwo mapy akustycznej dla miejsca, w którym mieszkam. Okazało się, że hałas przekracza dopuszczalne normy: wynosi ona 65 dB, a wg mapy jestem wystawiona na hałas 69 dB. Oczywiście nie da się tego zmienić dotknięciem magicznej różdżki, ale to pokazuje jak ważny jest to problem. W końcu nie mieszkam przy głównej ulicy, więc nawet nie chcę sobie wyobrazić, co przeżywają ludzie mieszkający w centrum Warszawy. Gdybym mogła wyeliminować jeden czynnik hałasu byłyby to stare autobusy - przez moją ulicę Płocką biegną dwie linie nocnych autobusów i trzy linie dziennych. Hałas robiony przez te stare "żęchy";) jest tak nieznośny, że muszę spać przy szczelnie zamkniętym oknie... Na drugim miejscu umieściłabym wyjące alarmy samochodowe - taki alarm jest zupełnie bezsensownym urządzeniem, ponieważ nikt nigdy na niego nie reaguje - niestety włącznie z właścicielem samochodu... Może należałoby po prostu je zakazać? Są one męczące tak w dzień jak i w nocy. Nieraz miałam ochotę wyskoczyć w nocy w koszuli nocnej z kijem baseballowym i po prostu wyładować swoją frustrację. Pozdrawiam serdecznie i życzę (sobie i Państwu) powodzenia w walce z hałasem!	Zlikwidować przejazdy starych hałaśliwych autobusów ul. Płocką, w szczególności w porze nocnej.	N	Problem wykracza poza zakres Programu.
				Zlikwidować hałas powodowany przez alarmy samochodowe.	N	Problem wykracza poza zakres Programu.
173.	26.04.09	Irmina Potocka	Moja uwaga dotyczy zakresu źródeł hałasu, jaki ma być ograniczany w Programie ochrony środowiska tzn. hałas komunikacyjny, przemysłowy etc. Uważam, że przemysłowym działaniom i uregulowaniom powinien podlegać hałas generowany przy okazji imprez rekreacyjnych, sportowych i kulturalnych na terenie miasta Warszawy. Mieszkam na ul. Gwiazdzistej pomiędzy parkiem Kępa Potocka i stadionem Marymont: wydawałoby się doskonałe miejsce do odpoczynku! Hałas wynikający z komunikacji drogowej jest akceptowalny. Tymczasem, gdy tylko robi się ciepło (najgorzej jest w czerwcu i wrześniu) wiele weekendów staje się udręką z powodu intensywnie nagłaśnianych i trwających wiele godzin imprez sportowych i rekreacyjnych. Pamiętam sprzed kilku lat dyskusje w Gazecie Wyborczej dotyczące hałasu pochodzącego z barów i restauracji usytuowanych na Polu Mokotowskim, który uniemożliwiał nocny odpoczynek mieszkańcom pobliskich osiedli. Proponuję, aby władze miasta ograniczyły możliwość stosowania nagłaśnienia w czasie imprez organizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie domów mieszkalnych.	Proponuję, aby władze miasta ograniczyły możliwość stosowania nagłaśnienia w czasie imprez organizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie domów mieszkalnych.	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Biura Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			Protestuję, przeciwko skazywaniu mieszkańców na tak intensywny hałas bez prawa wyboru! Mam nadzieję, że uwzględnią Państwo powyższą sugestię w planach dla miasta Warszawy.			
174.	26.04.09	Adam Bajorek	Jestem mieszkańcem bloku przy ul. Okopowej 20. Natężenie hałasu od strony linii tramwajowej jest na poziomie przekraczającym dopuszczalne normy, także powyżej 75 decybeli. W przedstawionym projekcie programu działań walki z hałasem w Warszawie nie ma żadnej wzmianki o jakichkolwiek działaniach w tym rejonie. Natężenie hałasu uniemożliwia normalne funkcjonowanie w mieszkaniu. Przyczynia się do pogarszania zdrowia, stanu psychicznego i fizycznego mieszkańca. O skutkach hałasu nie muszę pisać, bo są one powszechnie znane. Nie można natomiast się zgodzić z faktem pominięcia tego rejonu przy planowanych przez miasto działaniach walki z hałasem. To z przedstawionej na stronie internetowej mapki natężenia hałasu (pow. 75 db) wynika absolutna konieczność podjęcia w tym rejonie działań mających na celu zmniejszenie uciążliwości hałasu dla mieszkańców.	Blok przy ul. Okopowej 20 – hałas tramwajowy Nie można natomiast się zgodzić z faktem pominięcia tego rejonu przy planowanych przez miasto działaniach walki z hałasem.	U	W ramach celu długookresowego (zmiana taboru, modernizacja torowiska, ograniczenie prędkości oraz zastosowanie smarownicy torowej na łuku).
175.	26.04.09	Mirosława Burska	Od prawie 37 lat jestem mieszkanką osiedla Stegny Północ. Mieszkam przy ul. Warneńskiej. Dawniej był to teren cichy i spokojny. Obecnie mimo znacznej ilości zieleni, która zdążyła przez te lata urosnąć, mieszkańcom doskwiera ogromny hałas. Stało się tak na skutek znacznego wzmożonego ruchu drogowego ulicą Sikorskiego, w kierunku mostu Siekierskiego i z powrotem. Budując drogę o tak bardzo nasilonym ruchu, gdzie w ciągu dnia i w nocy przejeżdżają setki ciężarówek i ryczących motocykli, nikt nie pomyślał, aby równocześnie zbudować ekrany dźwiękochłonne. Takie ekrany powstały jedynie wzdłuż wiaduktu prowadzącego do mostu Siekierskiego między ulicą Idzikowskiego, a Czerniakowską. Mieszkańców Stegien pozostawiono bez ochrony. Ponadto ulica Sikorskiego na odcinku od ul. Sobieskiego do ul. Bonifacego od lat nie była remontowana, przez co jest bardzo nierówna. Liczne uskoki powodują, że przejeżdżające ciężarówki z hukiem podskakują na nich. Latem zaśnięcie przy otwartym oknie graniczy z cudem. Dlatego korzystając z okazji, że prowadzicie Państwo długo oczekiwaną przez wszystkich mieszkańców Stegien akcję ochrony przed hałasem, proszę o wzięcie pod uwagę także tego odcinka Warszawy tj.	Korzystając z okazji, że prowadzicie Państwo długo oczekiwaną przez wszystkich mieszkańców Stegien akcję ochrony przed hałasem, proszę o wzięcie pod uwagę także rejonu Warszawy tj. między ul. Sobieskiego do ul. Bonifacego.	U	Ekrany w postaci zespołu wałów ziemnych, ekranów akustycznych i zieleni przewidywane są w perspektywie długookresowej przy ul. Witosa i Sobieskiego. Wniosek skierowano do Zarządu Dróg Miejskich.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			między ul. Sobieskiego do ul. Bonifacego.			
176.	26.04.09	Michał Wójcik	Lokalizacja - Bielany Bloki pomiędzy Broniewskiego a Literacką wzdłuż trasy Armii Krajowej. Problemem jest hałas dochodzący z trasy, pomimo że są ustawione ekrany hałas jest straszny. W ostatnim czasie posadzono kilka drzew, ale jest to o wiele za mało. Powinno być ich wiele więcej. Zdaję sobie sprawę, że za kilka miesięcy obok cmentarza powstanie węzeł dla nowej drogi, co spowoduje zwiększenie natężenia ruchu i jeszcze większy hałas. Najlepszym rozwiązaniem było by schowanie trasy w tunelu. Na odcinku od ulicy Maczka do Słowackiego.	Najlepszym rozwiązaniem byłoby schowanie trasy AK w tunelu. Na odcinku od ulicy Maczka do Słowackiego.	N	Trasa AK będzie modernizowana. Termin modernizacji jest uzależniony od zakończenia budowy Trasy Mostu Północnego. Projekty modernizacyjne Trasy AK przewidują m.in. instalację zabezpieczeń przeciwhałasowych w formie pótuneli. Zakres i forma zastosowanych zabezpieczeń przeciwhałasowych wynika z raportu oddziaływania na środowisko.
177.	26.04.09	Wanda Wróblewska	Chcemy wraz z mężem w imieniu całej rzeszy bezradnych mieszkańców Gocławia zgłosić wielki problem, jakim są wieczorno - nocne jazdy szybkimi motorami po ulicach Warszawy. Mieszkamy niedaleko mostu Siekierkowskiego i tam codziennie w sezonie wiosenno - jesiennym, od około 21.00 zaczynają się wyścigi na szybkich, niezwykle głośnych motorach. Nie można otworzyć okien ze względu na hałas. Dzieci nie mogą zasnąć, podobnie z ludźmi starszymi i chorymi. Koszmar ten powtarza się, co roku, od kilku lat. Policja w ogóle nie interweniuje. Nie wiemy, do kogo zwrócić się z tą sprawą i kto jest władny rozwiązać ten problem. Drugą sprawą jest bezpieczeństwo, a właściwie ogromne zagrożenie innych użytkowników drogi. Ci szaleńcy motocyklowi łamią wszelkie zasady ruchu drogowego. Pomóżcie!	Problem szybkich jazd motocykli w porze nocnej wymaga rozwiązania.	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Komendy Stołecznej Policji
178.	26.04.09	Ewa Komajda	Mieszkam na Prokuratorskiej 1, róg Wawelskiej. Hałas od strony Trasy Łazienkowskiej jest powyżej wszelkich granic, i w dzień i w nocy. Nasze domy pękają od huku, a naczynia same przesuwają się w kredensach. Kolonia Staszica domaga się postawienia ekranów dźwiękochłonnych.	Kolonia Staszica domaga się postawienia ekranów dźwiękochłonnych.	U	Zawarte w Programie propozycje ograniczenia hałasu z trasy Ł. zostały rozszerzone o wskazany we wniosku rejon (przykrycie wylotów z tunelu)
179.	26.04.09	Jerzy Rajgrodzki	Jest konieczna inicjatywa, m.in. legislacyjna, nakazująca trwale wbudowanie i skuteczne stosowanie tłumików hałasu w tych typach motocykli, poruszających się po ulicach Warszawy, jeżeli ich nie mają wbudowanych już na etapie produkcji. Już na etapie produkcji przemysłowej obowiązku tego przestrzegają zarówno fabryki samochodów, jak i sami kierowcy samochodów osobowych 4-kołowych. Uzasadnienie	Ograniczyć hałas powodowany przez grupę prostackich motocyklistów notorycznie zakłócających spokój komunikacyjny na ulicach Warszawy [przez 24h /dobę], niszczącym zdrowie tysięcy mieszkańców Warszawy.	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Komendy Stołecznej Policji.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			W odróżnieniu od nielicznych kulturalnych użytkowników motocykli, istnieje grupa prostackich motocyklistów notorycznie zakłócających spokój komunikacyjny na ulicach Warszawy [przez 24h /dobę], niszczącym zdrowie tysięcy mieszkańców Warszawy, emitowanym z rur wydechowych hałasem od 100 - 150dBA, cały rok, rażąco przekraczającym ustawowe limity BHP dla pojazdów łamią m.in. art. 51 Kodeksu Wykroczeń [R.VIII. Wykroczenia przeciwko porządkowi i spokojowi publicznemu]. Gdyby tak hałasowały samochody, to kierowca każdorazowo musiałby płacić duży mandat, natomiast agresywni motocykliści - prostacy mogą popełniać wykroczenia bezkarnie, Policjanci na motocyklach też tak hałasują i dają publiczny zły przykład. Motocykle nie muszą tak hałasować, bo liczne typy mają tłumiki na wydechu, ale "sportowcy- agresywni chuligani" muszą demonstrować przestępczą żądzę antyspołecznej swobody kosztem zdrowia społecznego. PS: Ograniczenie hałasu przede wszystkim wymaga oczywistej inicjatywy władzy miejskiej, bo urzędnicy i decydenci za takie obowiązki biorą wynagrodzenia miesięczne [rozporządzenia, wytyczne dla policji, systematyczne zwalczanie wykroczeń].			
180.	26.04.09	Mirosław Wójcicki	Warszawa jest skażona hałasem. Całkowicie zlikwidować go się nie da, a co z hałasem produkowanym umyślnie? Po ulicach poruszają się samochody i motocykle z przerobionymi układami wydechowymi. Pojazdy te są bardzo głośne i uciążliwe dla otoczenia. Mimo że prawo o ruchu drogowym zabrania jazdy tak głośnymi pojazdami policja i stacje diagnostyczne nic nie robią, aby zlikwidować tę patologię. A my musimy tego słuchać. Następnym problemem są samochody z zamontowanymi na dachu lub przyczepie megafonami. Pojazdy nie tylko utrudniają ruch przez powolną jazdę, ale powodują duży hałas puszczanymi reklamami. Nie trzeba kosztownych inwestycji by, choć trochę ulżyć naszym uszom, wystarczy zmobilizować policję do eliminacji z naszych dróg zbyt głośnych pojazdów.	Ograniczyć i zlikwidować hałas; – tuningowanych samochodów i motocykli, – megafonami reklamującymi produkty, jeżdżącymi na przyczepach samochodowych.	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Komendy Stołecznej Policji.
181.	27.04.09	Eliza Grabowska-Olechowicz	Lokalizacja – Al. St. Zjednoczonych 20 Przekraczający normę hałas z Trasy Łazienkowskiej powoduje uciążliwość i dyskomfort zamieszkiwania. Dodatkowo następuje znaczne obniżenie kapitału zainwestowanego w nieruchomości.	Należy przedłużyć ekrany dźwiękochłonne i wyeliminować swojego rodzaju lustro akustyczne potęgujące hałas.	U	Rozwiązanie problemów akustycznych w omawianym rejonie dokonane zostanie w ramach celów średniookresowych (HD 4).

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: <i>U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony</i>	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			Należy przedłużyć ekrany dźwiękochłonne i wyeliminować swojego rodzaju lustro akustyczne potęgujące hałas.			
182.	27.04.09	Aldona Jankowska	Hałas z nieustalonego źródła w budynku przy ul. Jana Krysta 3. Witam ponownie. Czy można to jakoś sprawdzić czy źródłem hałasu, o którym pisałam jest basen przy ul. Baonu Zośka, czy może zajezdnia na Redutowej? Próbowałam sama, lecz niestety nie potrafię tego ustalić	Prośba o identyfikację nieznanego źródła uciążliwego hałasu.	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Dzielnicy Wola.
183.	27.04.09	Wanda Nurzyńska	1. Pomimo wielkich pieniędzy włożonych w nowe wyciszone torowisko w al. Jerozolimskich – tramwaje „Pesa” jadą b. głośno – głośniejsz niż te średnio-stare. Tak być nie może. 2. Motocykliści – na odcinku Rondo De Gaulle’a, po przekroczeniu ronda jadą z wielką szybkością w stronę wiaduktu Mostu Poniatowskiego. Jest to przykre. Proszę w imieniu mieszkańców ul. Smolnej i al. Jerozolimskich o umieszczenie radarów, znaków drogowych ograniczających szybkość na odcinku od ronda N. Świat do wiaduktu i dalej. 3. Wiemy, że karetki pogotowia jeździć muszą, ale czy nie mogą mieć przyjemniejszych alarmów 3a. czy bocznymi ulicami nie mogą jeździć? 3b. czy nie mogłoby powstać drugie pogotowie w dzielnicy Praga?	Tramwaje „Pesa” od Ronda De Gaulle’a w kierunku Wisły jadą b. głośno – głośniejsz niż te średnio-stare. Tak być nie może	N	Problem wykracza poza zakres Programu.
				Proszę w imieniu mieszkańców ul. Smolnej i al. Jerozolimskich o umieszczenie radarów, znaków drogowych ograniczających szybkość na odcinku od ronda N. Świat do wiaduktu i dalej.	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Komendy Stołecznej Policji
				Karetki pogotowia jeździć muszą, ale czy nie mogą mieć przyjemniejszych alarmów, – czy bocznymi ulicami nie mogą jeździć? – czy nie mogłoby powstać drugie pogotowie w dzielnicy Praga?	N	Problem wykracza poza zakres Programu.
184.	27.04.09	Zofia Sudra - Czerwińska	W imieniu mieszkańców ulic Literackiej i Kochanowskiego do Gen. Maczka prosimy o uwzględnienie zabezpieczenia w ekrany akustyczne całej tej okolicy. W obecnej chwili szum ruchu samochodowego jest bardzo duży. W momencie uruchomienia trasy szybkiego ruchu, oddania Mostu Północnego i trasy S-7 uciążliwość (zdecydowanie większy hałas) dla mieszkańców będzie nie do wytrzymania.	W imieniu mieszkańców ulic Literackiej i Kochanowskiego do Gen. Maczka prosimy o uwzględnienie zabezpieczenia w ekrany akustyczne całej tej okolicy.	N	Trasa AK będzie modernizowana. Termin modernizacji jest uzależniony od zakończenia budowy Trasy Mostu Północnego. Projekty modernizacyjne Trasy AK przewidują m.in. instalację zabezpieczeń przeciwhałasowych w formie półtuneli. Zakres i forma zastosowanych zabezpieczeń przeciwhałasowych wynika z raportu oddziaływania na środowisko.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: <i>U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony</i>	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
185.	27.04.09	Alicja Sztern	Brak umieszczenie ul. Ryżowej w Projekcie uważam za niedopatrzenie lub nerozeznanie w terenie. Ul. Ryżowa (od Fasolowej do Kleszczowej) już w 2005 r. była ulicą o bardzo dużym natężeniu hałasu, zatruciu powietrza, natężeniu ruchu. Pomiary zrobione przez Miejskie Laboratorium z 2005 roku są tego dowodem (w załączeniu).. Wykazały one przekroczenie normy zarówno w dzień, jak i w nocy. Od kilku lat Ursus daje pozwolenia na budowę wielotysięcznych osiedli, tylko nie dba o drogi dojazdowe do nich. Stąd wszystko to jedzie wąską ul. Ryżową tworząc olbrzymie korki. O ile w 2005 r. jeździło 5 linii autobusowych to dziś jest 9+2 nocne o bardzo dużej częstotliwości i do tego mocno zdezelowane, same wraki. Hałas, zanieczyszczenia powietrza spalinami, drgania wywołane głównie przez autobusy stojące w korkach wywołują u mieszkańców: zapalenie dróg oddechowych, bezsenność, bóle głowy, alergię, ciśnienie, stres. Niemożliwość korzystania z owoców z własnych drzew i warzyw. Wszystko to jest zatrute. Domy straciły swoją wartość, okna są pozamykane, żyjemy jak w klatkach. To jest przyjemność naszego życia. Do tego dochodzi w sezonie letnim hałas z lotniska gdyż uruchomiony został dodatkowy korytarz dla czarterów od wczesnych godzin rannych do późno nocnego latania nad naszymi domami. Jak widać Władze Miasta zgotały nam piekło na ziemi, ponieważ to wszystko odbywa się za ich przyzwoleniem. Wnioski: Ul. Ryżowa powinna być drogą osiedlową a nie powiatową, tak kiedyś było. Nie spełnia ona wymogów drogi powiatowej, szerokość pasa 7 m bez poboczy, bez odwodnień. Przystanki autobusowe stoją w środku chodnika bez zadaszeń. Brak ścieżki rowerowej. Jest ona po prostu drogą osiedlową nieróżniącą się niczym od drogi Fasolowej czy Solińskiej. Również może być drogą jednokierunkową z ograniczoną prędkością ruchu (brak znaku ograniczającego ruch Kleszczowa – Ryżowa) z	Ul. Ryżowa powinna być drogą osiedlową a nie powiatową. Nie spełnia wymogów drogi powiatowej.	U	W Programie zaproponowano kierunki rozwiązań problemu hałasowego na terenie „Starych Włoch”, obejmujących także odcinek ul. Ryżowej od ul. Kleszczowej do ul. Dzieci Warszawy, z uwzględnieniem szeregu postulatów Wnioskodawcy.
				Brak ścieżki rowerowej.	N	Wniosek wykracza poza Program.
				Również ul. Ryżowa powinna być drogą jednokierunkową z ograniczoną prędkością ruchu (brak znaku ograniczającego ruch Kleszczowa – Ryżowa) z ograniczoną ilością autobusów, maksimum do 3 linii.	U	Uwzględniono w planach długoterminowych.
				Autobusy do Ursusa mogą jechać Alejami Jerozolimskimi.	N	Wniosek wykracza poza Program.
				Zrobić przyzwoite skrzyżowanie ul. Ryżowej z Alej Jerozolimskich by ruch kołowy z Ursusa zamiast w lewo jechał w prawo do Centrum.	N	Wniosek wykracza poza Program.
				Wybudować ul. Tynkarską do Ursusa i odciążyć nasze ulice.	N	Wniosek wykracza poza Program.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: <i>U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony</i>	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			ograniczoną ilością autobusów, góra do 3 linii. Autobusy do Ursusa mogą jechać Alejami Jerozolimskimi i przebić ul. Dzieci Warszawy. Zrobić przyzwoite skrzyżowanie ul. Ryżowej z Alej Jerozolimskich by ruch kołowy z Ursusa zamiast w lewo jechał w prawo do Centrum. Wybudować ul. Tynkarską do Ursusa i odciążyć nasze ulice. O tym mieszkańcy mówią od lat tylko Władza Dzielnicy jak i Miasta nie chce słuchać. Jako dowód załączam 21 różnego rodzaju pism.			
186.	27.04.09	Magdalena Piękosz, Bartosz Karaśkiewicz	Zachęcenie kampanią na rzecz konsultacji społecznych w sprawie programu ochrony środowiska przed hałasem, chcielibyśmy przekazać parę spostrzeżeń dotyczących obecnie zamieszkiwanego przez nas terenu. Mieszkamy w bloku przy ulicy Gąbińskiej 18 na bielańskim Śladowcu w bezpośrednim sąsiedztwie Trasy AK. Z udostępnionej w Internecie mapy dość jasno wynika, że znajdujące się tu budynki są narażone na najwyższy poziom hałasu według zamieszczonej skali. Wystarczy sama mapa ruchu drogowego do takiej konstatacji. Trasa AK jest również kanałem powietrznym wykorzystywanym przez mniejsze samoloty, co w sposób oczywisty podnosi poziom hałasu w okolicy. Jako stosunkowo nowi lokatorzy, być może łatwiej dostrzegamy pewne problemy, których rozwiązanie w istotny sposób mogłyby przyczynić się do wyciszenia bezpośredniego sąsiedztwa Trasy AK. Podstawową sprawą są zamontowane tu ekrany dźwiękochłonne. Z nawet pobieżnych obserwacji wynika, że nie są one skonstruowane tak, jak ma to miejsce przy nowszych trasach (odcinek A4 w Katowicach czy choćby okolice Mostu Siekierkowskiego w Warszawie). Stan ekranów oddzielających pasy ruchu w przeciwnych kierunkach może budzić niepokój. Konstrukcja nosi wyraźne ślady korozji i oprócz obniżonych właściwości dźwiękochłonnych, może w pewnym momencie zacząć stanowić realne zagrożenie dla ruchu na Trasie. Sama estakada nad ulicą Broniewskiego jest pozbawiona takowego podziału a stamtąd również docierają do nas odgłosy ruchu kołowego. Cały opisywany odcinek pozbawiony jest zwierćczenia na ekranach bocznych. Chodzi o dodatkowy fragment konstrukcji nachylony w stronę jezdni. Według naszej wiedzy, na dniach powinna rozpocząć się renowacja Trasy, ale niestety po drugiej stronie Wisły. Z ogólnie dostępnych informacji wynika, że planowane są też prace remontowe na odcinku Trasy AK rozdzielającym Żoliborz od Bielania. W sytuacji zbliżającego się	Należy poprawić rozwiązania ekranów na Trasie AK	N	Trasa AK będzie modernizowana. Termin modernizacji jest uzależniony od zakończenia budowy Trasy Mostu Północnego. Projekty modernizacyjne Trasy AK przewidują m.in. instalację zabezpieczeń przeciwhałasowych w formie półtuneli. Zakres i forma zastosowanych zabezpieczeń przeciwhałasowych wynika z raportu oddziaływania na środowisko.
				Nawiązując do przelatujących nad nami samolotów i śmigłowców, można odnieść wrażenie, że w torze i wysokości przelotów panuje spora elastyczność. Ciężko nam wypowiadać się jako laikom w tematach lotniczych, ale być może istnieją konkretne regulacje dotyczące np. wysokości przelotu nad terenami zasiedlonymi w okolicach lotnisk	N	Problem ustalania korytarzy lotów w przestrzeni powietrznej Warszawy wykracza poza zakres Programu.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			otwarcia węzła na wysokości ul. Powązkowskiej, prace zmierzające do skuteczniejszej ochrony okolicznych mieszkańców przed hałasem wydają się być wysoce pożądane, a wręcz niezbędne. Skoro nie mamy bezpośredniego wpływu na natężenie ruchu lądowego i powietrznego, powinniśmy niwelować jego szkodliwe skutki. Nawiązując do przelatujących nad nami samolotów i śmigłowców, można odnieść wrażenie, że w torze i wysokości przelotów panuje spora elastyczność. Ciężko nam wypowiadać się jako laikom w tematach lotniczych, ale być może istnieją konkretne regulacje dotyczące np. wysokości przelotu nad terenami zasiedlonymi w okolicach lotnisk. Jeżeli nie ma możliwości zmiany trasy przelotu, to być może istnieją inne sposoby na ochronę mieszkańców przed hałasem z góry? Mamy nadzieję, że nasze spostrzeżenia choć w drobny sposób przyczynią się do poprawy jakości życia Warszawian. Bylibyśmy wdzięczni za informacje dotyczące poruszonych przez nas kwestii.			
187.	27.04.09	Anna Sitkiewicz	HD 58 skrzyżowanie ul. Raławickiej z ul. Miłobędzką, skrzyżowanie ul. Raławickiej z ul. Wołoską Wnoszę o nasadzenie gęstych krzewów na koronie wału fortecznego wzdłuż ul. Raławickiej w celu wygłuszenia hałasu z ruchu ulicznego.	Nasadzenie gęstych krzewów na koronie wału fortecznego wzdłuż ul. Raławickiej	U	Cele długookresowe
188.	27.04.09	Jakub Buchalik	HD 25 Trasa Łazienkowska Od północ: skrzyżowanie ul. Solec z ul. Górczewską; od południa: skrzyżowanie Al. Armii Ludowej z ul. Czerniakowską; wschód: do Wisły: przed rozwidleniem Al. Armii Ludowej Podczas realizacji ekranów akustycznych wnioskuję o zastosowanie przezroczystych ekranów akustycznych, aby wizualnie nie podkreślać Trasy Ł. znajdującej się w tym miejscu na moście i na estakadzie.	Podczas realizacji ekranów akustycznych wnioskuję o zastosowanie przezroczystych ekranów akustycznych, aby wizualnie nie podkreślać Trasy Ł. znajdującej się w tym miejscu na moście i na estakadzie.	N	Ekrany będą przede wszystkim zapewniać ograniczenie hałasu i pod tym kątem przede wszystkim jest dobierana ich konstrukcja.
189.	27.04.09	Jakub Buchalik	HD 58 skrzyżowanie ul. Raławickiej z ul. Miłobędzką - skrzyżowanie ul. Raławickiej z ul. Wołoską Wnioskuję o odstąpienie od pomysłu budowy ekranów akustycznych ze względu na to, że ulica Raławicka ma charakter ulicy miejskiej i nie może być obudowywana ekranami akustycznymi. Takie rozwiązania mogą być jedynie stosowane przy zabezpieczaniu tras komunikacyjnych a nie ulic w mieście. Wnioskuję o zastosowanie na ul. Raławickiej sterowania sygnalizacją	Odstąpienie od budowy ekranów akustycznych na ulicy Raławickiej.	U	Odstąpiono od budowy ekranów akustycznych.
				Sterowania sygnalizacją świetlną, ograniczenia prędkości pojazdów i zespołów fotoradarów	U	Uwzględniono w Programie w ramach celów długookresowych.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			światłą, ograniczenia prędkości pojazdów i zespołów fotoradarów, które umożliwią egzekwowanie ograniczenia prędkości pojazdów. Wnioskuje o wprowadzenie wzdłuż ul. Raclawickiej nasadzeń krzewów tłumiących hałas i usuwających część zanieczyszczeń emitowanych przez ruch samochodowy. Wnioskuje o obustronne nasadzenia drzew wzdłuż ul. Raclawickiej.	Wnioskuje o wprowadzenie wzdłuż ul. Raclawickiej nasadzeń krzewów tłumiących hałas i usuwających część zanieczyszczeń emitowanych przez ruch samochodowy. Wnioskuje o obustronne nasadzenia drzew wzdłuż ul. Raclawickiej.	U	Uwzględniono w Programie w ramach celów długookresowych.
190.	27.04.09	Jakub Bu-chalik	HDm 6 ul. Wołoska od skrzyżowanie z ul. Odyńca i ul. Raclawicką do skrzyżowania z ul. Woronicza Podczas inwestycji poszerzenia ulicy Wołoska (na odcinku Raclawicka-Woronicza) na obszarze HDm 6 wnioskuje o uzupełnienie planowanych przedsięwzięć przeciwhałasowych na tym obszarze o zespoły fotoradarów, które umożliwią egzekwowanie ograniczenia prędkości pojazdów. Sterowanie sygnalizacją światłą nie jest wystarczającym środkiem ograniczającym prędkość pojazdów. W porze wieczornej i nocnej na Wołoskiej i sąsiednich ulicach urządzane są wyścigi samochodowe i motocyklowe powodujące hałas i uciążliwość dla mieszkańców przyległych terenów. Wnioskuje o wprowadzenie wzdłuż ulicy Wołoskiej nasadzeń krzewów tłumiących hałas i usuwających część zanieczyszczeń emitowanych przez ruch samochodowy. Wnioskuje o zachowanie szpaleru drzew oraz nowe nasadzenia drzew wzdłuż ulicy Wołoskiej.	Podczas inwestycji poszerzenia ulicy Wołoska (na odcinku Raclawicka-Woronicza) na obszarze HDm 6 wnioskuje o uzupełnienie planowanych przedsięwzięć przeciwhałasowych na tym obszarze o zespoły fotoradarów	U	Wniosek uwzględniono w ramach celów krótkookresowych.
				Wnioskuje o wprowadzenie wzdłuż ulicy Wołoskiej nasadzeń krzewów tłumiących hałas i usuwających część zanieczyszczeń emitowanych przez ruch samochodowy. Wnioskuje o zachowanie szpaleru drzew oraz nowe nasadzenia drzew wzdłuż ulicy Wołoskiej.	U	Wniosek uwzględniono w ramach celów krótkookresowych.
191.	27.04.09	Jakub Bu-chalik	HD 31 Trasa Łazienkowska Odcinek Al. Armii Ludowej przed wiaduktami na Most Łazienkowski do wysokości ul. Myśliwieckiej. Podczas realizacji ekranów akustycznych wnioskuje o zastosowanie przezroczystych ekranów, aby wizualnie nie podkreślać Trasy Łazienkowskiej znajdującej się w tym miejscu na moście i na estakadzie.	Podczas realizacji ekranów akustycznych wnioskuje o zastosowanie przezroczystych ekranów, aby wizualnie nie podkreślać Trasy Łazienkowskiej znajdującej się w tym miejscu na moście i na estakadzie.	U/N	Ekrany będą przede wszystkim zapewniać ograniczenie hałasu i pod tym kątem przede wszystkim jest dobierana ich konstrukcja.
192.	27.04.09	Jakub Bu-chalik	HD 11 ul. Żwirki i Wigury Skrzyżowanie ul. Żwirki i Wigury z ul. Księcia Trojdena- 390m na południe od skrzyżowania ul. Żwirki i Wigury z ul. Raclawicką Podczas inwestycji na ul. Żwirki i Wigury na obszarze HD 11 wnioskuje o uzupełnienie planowanych przedsięwzięć przeciwhałasowych na tym obszarze o zespoły fotoradarów, które umożliwią egzekwowanie ograniczenia prędkości pojazdów. Sterowanie sygnalizacją światłą nie jest	Wnioskuje o uzupełnienie planowanych przedsięwzięć przeciwhałasowych na tym obszarze o zespoły fotoradarów	U	Uwzględniono w ramach celów średniookresowych.
				Wnioskuje o wprowadzenie wzdłuż ul. Żwirki i Wigury nasadzeń krzewów tłumiących hałas i usuwających część zanieczyszczeń emitowanych przez ruch samochodowy.	U	Uwzględniono w ramach celów średniookresowych.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			wystarczającym środkiem ograniczającym prędkość pojazdów. W porze wieczornej i nocnej na ul. Żwirki i Wigury i sąsiednich ulicach urządzone są wyścigi samochodowe i motocyklowe powodujące hałas uciążliwość dla mieszkańców przyległych terenów. Wnoszę o wprowadzenie wzdłuż ul. Żwirki i Wigury nasadzeń krzewów tłumiących hałas i usuwających część zanieczyszczeń emitowanych przez ruch samochodowy. Wnoszę o zachowanie alei drzew oraz nowe nasadzenia drzew wzdłuż reprezentacyjnej ul. Żwirki i Wigury.	wanych przez ruch samochodowy. Wnoszę o zachowanie alei drzew oraz nowe nasadzenia drzew wzdłuż reprezentacyjnej ul. Żwirki i Wigury.		
193.	27.04.09	Jakub Bu-chalik	HDm 2 ul. Krasińskiego od ul. Wybrzeża Gdańskiego do Placu Wilsona + 125m ul. Gwiazdźdźta na północ od ul. Krasińskiego Ze względu na miejski charakter ulicy i zabytkowy charakter obszaru wnoszę o zaniechanie budowy planowanych ekranów akustycznych na tym odcinku. Ulice w mieście nie mogą być obudowywane ekranami akustycznymi. Wnoszę o zastosowanie ograniczenia prędkości pojazdów oraz montaż urządzeń pomagających egzekwować ograniczenie (fotoradary). Wnoszę o montaż sterowania sygnalizacją świetlną oraz obustronne nasadzenia gęstych krzewów i drzew wzdłuż ulicy.	Ze względu na miejski charakter ulicy i zabytkowy charakter obszaru wnoszę o zaniechanie budowy planowanych ekranów akustycznych na tym odcinku	N	Ekrany akustyczne pozostaną w rejonie Wisłostrazy tam, gdzie jest to niezbędne.
				Wnoszę o zastosowanie ograniczenia prędkości pojazdów	N	Zaproponowano inne środki ochrony przed hałasem
				Wnoszę o nasadzenia gęstych krzewów i drzew wzdłuż ulicy	U	Uwzględniono w ramach celów długookresowych w formie zieleni towarzyszącej ekranom akustycznym.
194.	27.04.09	Jakub Bu-chalik	HD 18 ul. Armii Ludowej. Na tym odcinku planowana jest realizacja przekrycia wykopu Trasy Łazienkowskiej w związku, z czym nie ma sensu realizować tu ekranów akustycznych jak wynika z tabeli nr 24. Inwestycja będzie częścią większego zadania inwestycyjnego - tunelu drogowego sięgającego aż do Skarpy Warszawskiej do miejsca usytuowania budynku Muzeum Historii Polski.	Na tym odcinku planowana jest realizacja przekrycia wykopu Trasy Łazienkowskiej w związku, z czym nie ma sensu realizować tu ekranów akustycznych	N	Przykrycie Trasy „Ł” jest jednym z rozpatrywanych wariantów (najefektywniejszym), zadanie HD 18-1
195.	27.04.09	Jakub Bu-chalik	HD 16 ul. Rosoła skrzyżowanie ul. Rosoła z ul. Nugat- skrzyżowanie ul. Rosoła z ul. Nowoursynowską Ze względu na miejski charakter ulicy wnoszę o zaniechanie budowy planowanych ekranów akustycznych na tym odcinku. Ulice w mieście i nie mogą być obudowywane ekranami akustycznymi. Wnoszę o zastosowanie ograniczenia prędkości pojazdów oraz montaż urządzeń pomagających egzekwować ograniczenie (fotoradary). Wnoszę o montaż sterowania sygnalizacją świetlną oraz obustronne nasadzenia gęstych krzewów i drzew wzdłuż ulicy.	Ze względu na miejski charakter ulicy wnoszę o zaniechanie budowy planowanych ekranów akustycznych na tym odcinku.	N	W omawianym rejonie zastosowanie ekranów akustycznych będzie bardzo skuteczne i nie ma innej możliwości ograniczenia uciążliwości hałasu.
				Wnoszę o zastosowanie ograniczenia prędkości pojazdów oraz montaż urządzeń pomagających egzekwować ograniczenie (fotoradary, sygnalizacja świetlna).	U	Uwzględniono w ramach celów długookresowych.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
				Wnoszę o obustronne nasadzenia gęstych krzewów i drzew wzdłuż ulicy	U	Jako zieleń „towarzysząca” ekranom akustycznym
196.	27.04.09	Jakub Bu-chalik	HD 26 ul. Kondratowicza Skrzyżowanie ul. Kondratowicza z ul. Codzienną- skrzyżowanie ul. Kondratowicza z ul. Św. Wincentego Ze względu na miejski charakter ulicy wnoszę o zaniechanie budowy planowanych ekranów akustycznych na tym odcinku. Ulice w mieście i nie mogą być obudowywane ekranami akustycznymi. Wnoszę o zastosowanie ograniczenia prędkości pojazdów oraz montaż urządzeń pomagających egzekwować ograniczenie (fotoradary). Wnoszę o montaż sterowania sygnalizacją świetlną oraz obustronne nasadzenia gęstych krzewów i drzew wzdłuż ulicy.	Ze względu na miejski charakter ulicy wnoszę o zaniechanie budowy planowanych ekranów akustycznych na tym odcinku.	N	W Programie rozważane jest rozwiązanie alternatywne z zakresu zagospodarowania przestrzennego – budowa ciągłej pierzei wzdłuż ulicy.
				Wnoszę o zastosowanie ograniczenia prędkości pojazdów oraz montaż urządzeń pomagających egzekwować ograniczenie (fotoradary, sygnalizacja świetlna)	U	Uwzględniono w ramach celów długookresowych.
				Wnoszę o obustronne nasadzenia gęstych krzewów i drzew wzdłuż ulicy	U	Jako zieleń „towarzysząca” ekranom akustycznym.
197.	27.04.09	Jakub Bu-chalik	HD 53 ul. Nowoursynowska Ze względu na miejski charakter ulicy wnoszę o zaniechanie budowy planowanych ekranów akustycznych na tym odcinku. Ulice w mieście i nie mogą być obudowywane ekranami akustycznymi. Wnoszę o zastosowanie ograniczenia prędkości pojazdów oraz montaż urządzeń pomagających egzekwować ograniczenie (fotoradary). Wnoszę o montaż sterowania sygnalizacją świetlną oraz obustronne nasadzenia gęstych krzewów i drzew wzdłuż ulicy.	Ze względu na miejski charakter ulicy wnoszę o zaniechanie budowy planowanych ekranów akustycznych na tym odcinku.	N	W omawianym rejonie zastosowanie ekranów akustycznych traktowane jest jako jeden z wariantów rozwiązań z zakresu ochrony przeciwdźwiękowej.
				Wnoszę o zastosowanie ograniczenia prędkości pojazdów oraz montaż urządzeń pomagających egzekwować ograniczenie (fotoradary, sygnalizacja świetlna).	U	Uwzględniono w ramach celów długookresowych.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
				Wnoszę o obustronne nasadzenia gęstych krzewów i drzew wzdłuż ulicy	U	Jako zieleń "towarzysząca" ekranom akustycznym
198.	27.04.09	Jakub Bu- chalik	HD 57 ul. Idzikowskiego Skrzyżowanie ul. Idzikowskiego z ul. Płyćwiańską- 365m na wschód wzdłuż ul. Idzikowskiego od skrzyżowania. Ze względu na miejski charakter ulicy wnoszę o zaniechanie budowy planowanych ekranów akustycznych na tym odcinku. Ulice w mieście i nie mogą być obudowywane ekranami akustycznymi. Wnoszę o zastosowanie ograniczenia prędkości pojazdów oraz montaż urządzeń pomagających egzekwować ograniczenie (fotoradary). Wnoszę o montaż sterowania sygnalizacją świetlną oraz obustronne nasadzenia gęstych krzewów i drzew wzdłuż ulicy.	Ze względu na miejski charakter ulicy wnoszę o zaniechanie budowy planowanych ekranów akustycznych na tym odcinku.	N	W omawianym rejonie zastosowanie ekranów akustycznych traktowane jest jako jeden z wariantów rozwiązań z zakresu ochrony przeciwdźwiękowej. Uwzględniono w ramach celów średniookresowych (HD 57).
				Wnoszę o zastosowanie ograniczenia prędkości pojazdów oraz montaż urządzeń pomagających egzekwować ograniczenie (fotoradary, sygnalizacja świetlna).	U	Uwzględniono w ramach celów długookresowych.
				Wnoszę o obustronne nasadzenia gęstych krzewów i drzew wzdłuż ulicy	U	Jako zieleń "towarzysząca" ekranom akustycznym
199.	27.04.09	Krzysztof Kilian	W załączeniu przedstawiam problem hałsu związanego z przetaczaniem wagonów metra po zgrzytających okropnie torach. Jest to mój list/skarga do zarządu metra - mówiący o problemie i jego możliwym rozwiązaniu. Jest też mój list do wydziału ochrony środowiska na Ursynowie w tej sprawie. Wydaje się, że planując budowę STP w tym miejscu projektanci nie zdawali sobie sprawy, że tak blisko znajdzie się zabudowa mieszkalna. Owszem las jest odrodzony od stacji ekranem akustycznym, budynki mieszkalne nie są. Jak pisze w załączonym liście do Zarządu metra, sprawę zgrzytów i pisków koł na rozjazdach i na łukach może rozwiązać smarowanie szyn w tych miejscach -zgrzyty i przenikliwe piski zanikają, gdy pada deszcz i szyny są mokre. Problem ten dotyczy kilkuset rodzin mieszkających teraz w sąsiedztwie STP na Kabatach i oczywiście mojej rodziny.	Jak pisze w załączonym liście do Zarządu metra, sprawę zgrzytów i pisków koł na rozjazdach i na łukach może rozwiązać smarowanie szyn w tych miejscach -zgrzyty i przenikliwe piski zanikają, gdy pada deszcz i szyny są mokre.	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Metra Warszawskiego.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			Wydaje się, że jest on rozwiązywalny.			
200.	27.04.09	Jolanta Jarzębska	Jestem mieszkanką w Marysinie Wawerskim na ul., Skrzyneckiego, która jest równoległa do ulicy Bronisława Czecha na odcinku trakt Lubelski-ul. Kościuszkowców. Jest to droga krajowa w kierunku Mińska mazowieckiego, droga tranzytowa W ciągu dnia hałas jest nie do zniesienia -autobusy, samochody osobowe, motocykle karetki!!! Które jadą do Centrum Zdrowia Dziecka lub do Szpitala Kardiologii a w nocy pędzą tiry, samochody ciężarowe czasami aż drżą szyby w oknach) Posesje, z ul. Czecha, z którymi sąsiaduję nie mają drzew są parkingi, bo w nich mieszczą się firmy -tworzą się tzw. korytarze hałasu. Śledzić program, który zakłada zwalczanie hałasu mam pytanie powołując się na Program Ochrony Środowiska przed hałasem str. 8, gdzie wyraźnie dużą uwagę zwracacie na planowane inwestycje drogowe, gdzie budując muszą być założone ekrany wyciszające dla poprawy klimatu akustycznego. A gdzie istniejące zagrożenie, dlaczego nie są zakładane ekrany akustyczne na tym odcinku przecież można wybudować drogę wewnętrzną. Czy na pewno były prawidłowo wykonane badania pomiaru hałasu na tym odcinku Jednocześnie na str.17 proponuje się tzw. gamę środków ochronnych takich jak: ograniczenie prędkości -na tym odcinku wszyscy przekraczają prędkość, stosowanie nawierzchni cichych -była modernizowana droga i nic... ograniczenie pojazdów ciężkich -bez komentarza i ekranowanie -no właśnie Dla porównania ul. Poleczki -jest mniejszy ruch a przy rozbudowie drogi były założone ekrany. Saska kępa też jest grodzona od hałasu ulicznego przy Wale Miedzeszyńskim Pozdrawiam i mam nadzieję, że doczekam chwili, w której usłyszę swój głos a nie odgłosy samochodów.	Dlaczego nie są zakładane ekrany akustyczne na tym odcinku (przy Bronisława Czecha w Marysinie Wawerskim), przecież można wybudować drogę wewnętrzną.	U	Cele długookresowe (HD 13-2).
201.	27.04.09	Grażyna i Andrzej Więckowscy	Mieszkamy na osiedlu Ruda na Dolnym Marymoncie. Od kilku lat jesteśmy nękani hałasem powodowanym przez samoloty z lotniska na Bemowie. Samoloty, jak nas poinformowano, miały według ustaleń latać nad trasą AK, jednak skręcają i krążą nad naszym osiedlem, tuż nad blokami, a także nad pobliskim Łaskiem Bielańskim, który jest rezerwatem przyrody. Nie chodzi oczywiście o wszelkie samoloty ratownicze czy policyjne, ale o małe, prywatne samoloty i śmigłowce oraz o samoloty holujące szybowce. Latają one nisko, powodując nieznośny, zgrzytliwy hałas. W słoneczne dni i weekendy, kiedy latają najczęściej, (co dwie-trzy minuty) staje się to nie do wytrzymania. Proponujemy, żeby ograniczyć przynajmniej przeloty prywatne, lub stworzyć kilka korytarzy, żebyśmy,	Od kilku lat jesteśmy nękani hałasem powodowanym przez samoloty z lotniska na Bemowie. Proponujemy, żeby ograniczyć przynajmniej przeloty prywatne, lub stworzyć kilka korytarzy	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Zarządzającego Lotniskiem Bemowo.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: <i>U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony</i>	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			choć przez kilka dni mogli odpocząć od uciążliwego hałasu.			
202.	27.04.09	Magdalena Popławska (Stowarzyszenie Zieloni R.P.)	Wnioskujemy o nie budowanie obwodnic w Warszawie. Ruch ekspresowy to bardzo duży hałas, którego nie zagłuszą żadne ekrany. Należy ograniczać ilość ulic i ruch samochodowy. Wnioskujemy, by wjazd aut do Warszawy był płatny i TIRY na tory. tzn. przewozy kontenerów koleją.	Wnioskujemy o nie budowanie obwodnic w Warszawie.	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Decyzję w sprawie obwodnic muszą uwzględniać wiele różnych kryteriów, a nie tylko emisje hałasu.
				Wnioskujemy, by wjazd aut do Warszawy był płatny	N	Problem wykracza poza zakres Programu.
				Wnioskujemy, by TIRY przenieść na tory. tzn. przewozy kontenerów koleją.	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Poruszony problem znajduje się w gestii organów rządowych naszego Państwa, które jest jedynym akcjonariuszem PKP S.A.
203.	27.04.09	Michał Ra-tyński	Chciałem się ustosunkować do jednego fragmentu tekstu umieszczonego na stronie internetowej http://mapaakustyczna.um.warszawa.pl/ . Chodzi o fragment: "Miasto Stołeczne Warszawa opracowało mapy akustyczne do zaplanowania w przyszłości działań naprawczych i zapobiegawczych wobec szkodliwego wpływu hałasu na jego mieszkańców." Wydaje mi się, że mam świetny pomysł na działania naprawcze i zapobiegające szkodliwemu wpływowi hałasu na jego mieszkańców. Jest to pomysł genialny w swojej prostocie i do tego niewymagający żadnych znaczących nakładów finansowych. Pomysł dotyczy hałasu generowanego nie tyle przez środki transportu, co w środkach transportu. Mam tu na myśli wszelkiego rodzaju dźwięki ostrzegawcze, czy dźwiękowe komunikaty informacyjne. Te pierwsze ostrzegają np. o za chwilę zamkniętych drzwiach; te drugie informują np. o nazwie kolejnego przystanku czy stacji. Problem w tym, że niektóre z tych sygnałów w środkach komunikacji miejskiej są zdecydowanie za głośne. Co więcej, dam głowę, że, jeśli są standardy (górne progi emisji hałasu) to są one (przynajmniej w niektórych przypadkach) znacznie przekraczane. Ustalając maksymalne progi (odpowiednio niskie) emisji hałasu wszelkiego rodzaju urządzeń ostrzegawczych czy głośników, przez które są generowane komunikaty i dalej dostosowując poziom emisji hałasu tych urządzeń do tychże standardową tanim kosztem można byłoby ograniczyć szkodliwy wpływ (jak mi nie mam całkowicie zbędnego hałasu) na	Hałas generowanego w środkach transportu. - wszelkiego rodzaju dźwięki ostrzegawcze, czy dźwiękowe komunikaty informacyjne. Ustalając maksymalne progi (odpowiednio niskie) emisji hałasu wszelkiego rodzaju urządzeń ostrzegawczych czy głośników, przez które są generowane komunikaty i dalej dostosowując poziom emisji hałasu tych urządzeń do tychże standardową tanim kosztem można byłoby ograniczyć szkodliwy wpływ (jak mi nie mam całkowicie zbędnego hałasu) na mieszkańców	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Zarządu Transportu Miejskiego oraz do Metra Warszawskiego.
				Hałasu pochodzenia szynowego. W miastach niemieckich między szyną, a podkładem są umieszczone swego rodzaju 'gumowe' podkładki pełniące funkcję amortyzatorów drgań, co bardzo skutecznie tłumi hałas. Dodatkowo przestrzeń między szynami jest wysypana ziemią,	N	Opis znanych i stosowanych tzw. „zielonych torowisk”. Problem ten jednak wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Tramwajów Warszawskich.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			mieszkańców. Przynajmniej na tą ich część, która korzysta z komunikacji miejskiej. PS. Niejako przy okazji chciałbym poruszyć kwestie hałasu pochodzenia szynowego - tramwaje mam tu na myśli. W miastach niemieckich między szyną, a podkładem są umieszczone swego rodzaju 'gumowe' podkładki pełniące funkcje amortyzatorów drgań, co bardzo skutecznie tłumi hałas. Dodatkowo przestrzeń między szynami jest wysypana ziemią, na której rośnie trawa. Wydaje mi się, że jest rzeczą zbędną, abym, przypominał tutaj o świetnych właściwościach tłumiących, jakie posiada ziemia. Poza tym jest ekologicznie, a do tego zielony kolor trawy wydaje się być bardziej estetyczny od asfaltu, betonu, czy kamieni - dotychczas stałych bywalców przestrzeni międzyszynowej w Warszawie. Wiem, że swego czasu przedstawiciele ZTM odwiedzali niektóre z miast niemieckich w celu konsultacji (miedzy innymi) w tej sprawie, więc niemiecka koncepcja powinna być im doskonale znana.	na której rośnie trawa.		
204.	27.04.09	Małgorzata Mart	Serdecznie dziękuję za podjęcie tematu dot. walki z hałasem w Warszawie. Myślę, że większość osób, które zdecydowały się na zamieszkanie na Błoniach Wilanowskich liczyło na ciszę, niestety, developerzy którzy budowali i budują ogromne osiedle mieszkaniowe (ma tutaj zamieszkać 100 000 osób) nie biorą pod uwagę faktu przemieszczania się ogromnej liczby osób wyjeżdżających i wjeżdżających na Błonia. Od strony Alei Wilanowskiej został zrealizowany jeden wjazd, jest to ulica Krzysztofa Kieślowskiego. W związku z powyższym strumień przemieszczających się pojazdów jest źródłem wzmożonego hałasu o każdej porze dnia i nocy. Mimo ograniczenia prędkości do 20km/h (droga wewnętrzna osiedlowa) tylko nieliczni kierowcy przestrzegają tego przepisu. Pozostali rozwijają prędkości ponad 60 km/h wyprzedzając z trąbieniem tych, którzy jadą wolniej. Oczywistym najprostszym rozwiązaniem jest instalacja progów zwalniających na ulicy Krzysztofa, Kieślowskiego i udrożnienie gotowej ulicy Sarmackiej (pewnie zabrakło pieniędzy na połączenie jej z Aleją Wilanowską), czekamy również na zakończenie budowy Alei Rzeczypospolitej. Na dzień dzisiejszy mieszkańcy bloków Aleja Wilanowska 5,7,7a,9,9a których okna wychodzą na ulice Krzysztofa Kieślowskiego nie są w stanie przebywać w pomieszczeniach przy otwartych oknach z powodu hałasu przejeżdżających samochodów. Część mieszkań ma tylko okna	Hałas na ul. Kieślowskiego z uwagi na nadmierną prędkość samochodów. Oczywistym najprostszym rozwiązaniem jest instalacja progów zwalniających na ulicy Krzysztofa, Kieślowskiego i udrożnienie gotowej ulicy Sarmackiej (pewnie zabrakło pieniędzy na połączenie jej z Aleją Wilanowską), czekamy również na zakończenie budowy Alei Rzeczypospolitej.	N	Przedstawiony problem nie ma odzwierciedlenia w bazach danych mapy akustycznej odnośnie sieci drogowej (ulicznej), ponieważ w momencie zbierania materiałów do jej wykonania budowa osiedli na Błoniach była w fazie początkowej. Stąd też brak jest danych liczbowych do analiz sytuacji obecnej, w realizowanym programie. Wszystkie inwestycje uciążliwe powinny mieć jednak wykonane raporty oddziaływania na środowisko, w ramach, których projektuje się rozwiązania chroniące przed hałasem. Wystąpienie przekazano do Urzędu Dzielnicy Wilanów i Komendy Stołecznej Policji.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			z tej strony. Proszę o dołączenie tego tematu do programu ochrony środowiska przed hałasem dla m.st. Warszawy			
205.	27.04.09	Alan Sz wajkowski	W związku z organizowanym przez Państwa projektem ochrony Warszawy przed hałasem chciałbym zgłosić moja uwagę: Od kilku miesięcy przez okolice centrum miasta (np. Plac Zbawiciela) regularnie przejeżdżają samochody pewnej firmy nadające przez głośniki głośne reklamy dźwiękowe. Uważam, że taki sposób reklamowania jest niedopuszczalny i powinien zostać zakazany. Po pierwsze, skutecznie zakłóca spokoje. Po drugie, co jest jeszcze ważniejsze, może stanowić zagrożenie dla ruchu ulicznego. Kierowca, który jadąc zaczyna słyszeć głośne, nieoczekiwane dźwięki (jak na przykład głos nadawany przez głośnik z samochodu), niepokoi się i próbuje zidentyfikować źródło hałasu. Tym samym, poświęca mniej uwagi na drogę i może doprowadzić do niebezpiecznej sytuacji. Uważam, że prawo do emitowania głośnych dźwięków na drodze powinny mieć jedynie radio-wozy, karetki itp. Mam nadzieję, że moja uwaga przyczyni się do walki z hałasem miejskim.	Od kilku miesięcy przez okolice centrum miasta (np. Plac Zbawiciela) regularnie przejeżdżają samochody pewnej firmy nadające przez głośniki głośne reklamy dźwiękowe. Uważam, że taki sposób reklamowania jest niedopuszczalny i powinien zostać zakazany.	N	Problem wykracza poza zakres Programu.
206.	27.04.09	K. Chrostek	Piszę do państwa gdyż chciałam oddać swój głos w dyskusji dotyczącej "Programu ochrony środowiska przed hałasem dla m.st. Warszawy". Jestem mieszkanką Mokotowa (dokładnie Służew nad Dolinką). Mieszkam tam od dziecka, czyli 35 lat. W ostatnich latach zdecydowanie pogorszyły się nam warunki środowiskowe. Ulica Wałbrzyska wraz z przylegającą do niej ulicą Puławską zawsze były głównymi ulicami z rozwiniętym węzłem komunikacyjnym. Jednak to, co obserwujemy od kilku lat jest mocno uciążliwe wręcz wzbudza w nas agresję i porytowanie - nie jest możliwe przebywanie na balkonach w godzinach szczytu komunikacyjnego. W związku z powstaniem Metra zostały uruchomione dodatkowe linie autobusowe. Autobusy są głośne a do tego dochodzi emisja spalin. Zdaję sobie sprawę z tego, że mieszkam w centrum miasta, jednak mam świadomość, że wasz program ochrony jest czymś absolutnie realnym i dlatego chciałam prosić o wzięcie pod uwagę tejże ulicy Wałbrzyskiej jako punktu przesiadkowego dla wielu warszawiaków o wysokim stopniu uciążliwości.	W związku z powstaniem Metra zostały uruchomione dodatkowe linie autobusowe. Autobusy są głośne a do tego dochodzi emisja spalin. Zdaję sobie sprawę z tego, że mieszkam w centrum miasta, jednak mam świadomość, że wasz program ochrony jest czymś absolutnie realnym i dlatego chciałam prosić o wzięcie pod uwagę tejże ulicy Wałbrzyskiej jako punktu przesiadkowego dla wielu warszawiaków o wysokim stopniu uciążliwości.	N	Aktualnie brak jest możliwości technicznych ograniczenia hałasu powstającego w związku z węzłem przesiadkowym, poza podjęciem starań o eksploatację możliwie najcichszego taboru, dodatkowo w sposób możliwie nie uciążliwy.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: <i>U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony</i>	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
207.	27.04.09	Tomasz Barański	Mam alternatywną prośbę do programu walki z hałasem. Mieszkamy na Nowolipiu, nie ma koło nas dużego parku, jest natomiast miejsce idealne, jeśli chodzi o wypoczynek w ciszy - Cmentarz Powązkowski, świetnie odgradzony od miejskiego grubym murem. Problem jest natomiast taki, że nie możemy się do niego dostać od strony południowej, a przejście ponad kilometra w jedną stronę do północnego wejścia w zgiełku ulicy Okopowej powoduje, że odechciewa nam się takich spacerów. PROSZĘ, W RAMACH WALKI Z HAŁASEM W WARSZAWIE WYWALCZCIE POŁUDNIOWE WEJŚCIE NA CMĘNTARZ POWĄŻKOWSKI. Dlaczego tak wielki zielony obszar Warszawy jest tak niedostępny dla okolicznych mieszkańców.	Proszę, w ramach walki z hałasem w Warszawie wywalczcie południowe wejście na Cmentarz Powązkowski.	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wykonanie i uruchomienie takiego wejścia znajduje się w gestii Administracji Cmentarza.
208.	27.04.09	Włodzimierz Tomaszewski	Loty samolotów Pogotowia Lotniczego, szczególnie helikopterów są wyjątkowo uciążliwe. Moim zdaniem należałoby stworzyć szereg małych lądowisk i korytarzy powietrznych dla nich w różnych częściach miasta, w rejonach o małej zabudowie. Loty samolotów Aeroklubów emitują potworny hałas podczas startów. Tylko niektórzy piloci stosują łagodne wznoszenie się i nie są tak bardzo uciążliwi. Stosując odpowiednie metody pomiaru poziomu hałasu można zdyscyplinować pilotów. Docelowo władze miasta powinny chyba zlikwidować lotnisko na Bemowie. Hałas drogowy wynikający z ruchu motocyklistów i podresorowanych samochodów przekracza według mojej opinii wszelkie granice wytrzymałości ucha ludzkiego. Ten problem uważam za najważniejszy. Odpowiednie służby powinny się tym zająć natychmiast, a swoje działania prowadzić nieprzerwanie.	Loty samolotów Pogotowia Lotniczego, szczególnie helikopterów są wyjątkowo uciążliwe. Należałoby stworzyć szereg małych lądowisk i korytarzy powietrznych dla nich w różnych częściach miasta, Docelowo władze miasta powinny chyba zlikwidować lotnisko na Bemowie.	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Zarządzającego Lotniskiem Bemowo.
				Hałas drogowy wynikający z ruchu motocyklistów i podrasorowanych samochodów przekracza wszelkie granice wytrzymałości ucha ludzkiego. Odpowiednie służby powinny się tym zająć natychmiast, a swoje działania prowadzić nieprzerwanie	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Komendy Stołecznej Policji.
209.	28.04.09	Wspólnota Mieszkaniowa przy ul. Ks. Popiełuszki	W związku z trwającymi do 30 kwietnia b.r. konsultacjami społecznymi, do których zaprasza Biuro Ochrony Środowiska Urzędu Miasta Stołecznego Warszawy, a których tematem jest „Program Ochrony Środowiska przed Hałasem dla m. st. Warszawy”, Zarządy Wspólnot Mieszkaniowych budynków usytuowanych przy ul. Ks. J. Popiełuszki 2,4,6 i 11 występując w imieniu mieszkańców, uprzejmie proszą o zgłoszenie do niniejszego programu problemu związanego z hałasem ulicznym spowodowanym ruchem samochodowym i tramwajowym wzdłuż ul. Popiełuszki. Realizacja programu mającego na celu likwidację przekroczenia norm hałasowych na omawianym ciągu komunikacyjnym stworzy szansę	Realizacja programu mającego na celu likwidację przekroczenia norm hałasowych na omawianym ciągu komunikacyjnym stworzy szansę ochronę mieszkańców w/w budynków przed uciążliwością hałasu ulicznego i tramwajowego.	U	Realizacja w perspektywie: Hałas tramwajowy – średniookresowej (HT 9), Hałas drogowy – długookresowej (HD 76)

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: <i>U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony</i>	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			ochrony mieszkańców w/w budynków przed tą uciążliwością.			
210.	28.04.09	Krystyna Dąbrowska	Al. KEN na odcinku od stacji Metra Ursynów do stacji Stokłosy. Mapa akustyczna Warszawy wykazuje, że poziom hałasu drogowego wynosi 69- 72 dB. To niemało, biorąc pod uwagę, że wiele mieszkań w budynkach al. KEN 94, 96, 98 zostało zaprojektowanych tak, że w całości wraz z sypialniami położone są od strony ulicy. Wypoczynek nocny bez stoperów jest niemożliwy zważywszy, że mieszkanie musi być wietrzone właściwie bez przerwy. Wnioskuję, więc o to, aby w najbliższym możliwym terminie uwzględniono w planach wskazany odcinek i zastosowano względem niego jeden z dwóch wariantów: ograniczenie prędkości pojazdów (fotoradary ewentualnie ustawienie świateł drogowych) lub zmianę nawierzchni. Komfort życia wielu ludzi, którzy kupili mieszkania w wym. blokach wreszcie zostałyby osiągnięty.	Wnioskuję, więc o to, aby w najbliższym możliwym terminie uwzględniono w planach wskazany odcinek i zastosowano względem niego jeden z dwóch wariantów: - ograniczenie prędkości pojazdów (fotoradary ewentualnie odpowiednie ustawienie świateł drogowych)	U	Perspektywa długookresowa (HD 70)
				- zmianę nawierzchni.	N	Nawierzchnia na omawianym odcinku Al. KEN jest w dobrym stanie i jej wymiana nie przyniosłaby istotnego polepszenia sytuacji
211.	28.04.09	Sebastian Piętaś	Zwracam się z prośbą uwzględnienia w programie obecnie realizowanej Alei Rzeczpospolitej w dzielnicy Wilanów. Inwestycja jest obecnie w trakcie realizacji przez Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych. Uważam, iż celowe jest natychmiastowe działanie na etapie realizacji tej inwestycji. Realizowana arteria komunikacyjna stanowić będzie "kręgosłup" nowo powstających osiedli mieszkaniowych oraz dojazd do planowanego w przyszłości parku technologicznego na Polach Wilanowskich, docelowe natężenie ruchu będzie bardzo duże. Sąsiednia zabudowa realizowanej Alei Rzeczpospolitej stanowi tereny mieszkaniowe. Wyżej opisany obszar wymaga ochrony przed hałasem, który spowodowany będzie oddaniem do użytku w/w inwestycji. Budynki mieszkalne znajdujące się w strefie uciążliwości układu drogowego 60 dB. Zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego rejonu Wilanowa Zachodniego Uchwała nr 405 Rady Gminy Warszawa-Wilanów z dnia 18 stycznia 2001 r. Proszę o uwzględnienie powyższego w programie i zgłoszenie informacji do Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych celem wprowadzenie stosownych zmian w realizacji inwestycji. Konieczne zastosowanie cichych nawierzchni jezdni, ograniczenie prędkości maksymalnej dopuszczalnej w tej kategorii.	Zwracam się z prośbą uwzględnienia w programie obecnie realizowanej Alei Rzeczpospolitej w dzielnicy Wilanów.	N	Przedstawiony problem nie ma odzwierciedlenia w bazach danych mapy akustycznej odnośnie sieci drogowej (ulicznej), ponieważ w momencie zbierania materiałów do jej wykonania budowa osiedli na Błoniach była w fazie początkowej. Stąd też brak jest danych liczbowych do analiz sytuacji obecnej, w realizowanym Programie. Wszystkie inwestycje uciążliwe (w szczególności drogowe) powinny mieć jednak wykonane raporty oddziaływania na środowisko chyba, że organ uzgadniający oceni, że raport taki nie jest potrzebny, biorąc tym samym na siebie odpowiedzialność za powstałą w przyszłości sytuację. W ramach raportu oddziaływania na środowisko (o ile konieczność jego wykonania została przez organ przesądzona w postępowaniu inwestycyjnym) projektuje się rozwiązania chroniące je przed hałasem. Omawiane wystąpienie przekazano do Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: <i>U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony</i>	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
212.	28.04.09	Zygmunt Niewiadomski	Lokalizacja: Al. St. Zjednoczonych 20. Moim największym problemem zdrowotnym jest znaczne przekroczenie dopuszczalnych norm hałasu drogowego. Na skutek tego, mieszkając od 1964 r. UTRACIŁEM NIEMAL CAŁKOWICIE SŁUCH, na co posiadam dokumenty lekarskie. W związku z powyższym wnioskuję: -uzupełnienie ekranu graniczącego osiedle zwane potocznie Syberią z Trasą Łazienkowską. -wymianę okien z tradycyjnych na dźwiękochłonne na koszt Urzędu Dzielnicy, jak zapewniano mieszkańców za poprzednich rządów. -poziom hałasu musi być obniżony do parametrów określonych w przepisach prawa. Nadmieniam również, że od lokalu mojego o powierzchni 46,07 m² w 11- kondygnacyjnym bloku opłata za wieczyste użytkowanie gruntu wynosi 183,97 zł. W przeliczeniu na 1 m² powierzchni użytkowej budynku opłata wynosi: 189,97 zł : 46,07 zł x 11 kondygnacji = 44 zł w skali roku. Koszty te są wielkim obciążeniem dla członków SBM „Ateńska”, którzy w większości są emerytami i biednymi mieszkańcami!!! Z uwagi na szczególnie uciążliwe warunki zamieszkania oraz znaczne zanieczyszczenie powietrza mieszkańcy tego rejonu powinni być zwolnieni z opłat za wieczyste użytkowanie gruntu.	Wnioskuję:	U	Rozwiązanie problemów akustycznych w omawianym rejonie dokonane zostanie w ramach celów średniookresowych (HD 4)
				-uzupełnienie ekranu graniczącego osiedle zwane potocznie Syberią z Trasą Łazienkowską.	N	Wymiana stolarki okiennej wykracza poza zakres Programu. Nie jest to, bowiem środek ochrony środowiska.
				-wymianę okien z tradycyjnych na dźwiękochłonne na koszt Urzędu Dzielnicy, jak zapewniano mieszkańców za poprzednich rządów.	U	Generalnym celem Programu jest zapewnienie docelowo (sukcesywnie) ograniczenia poziomów dźwięku do wartości dopuszczalnych.
				-poziom hałasu musi być obniżony do parametrów określonych w przepisach prawa.	N	Opłaty za wieczyste użytkowanie gruntu regulują przepisy fiskalne i bez ich zmiany zniesienie takiej opłaty nie jest możliwe.
213.	28.04.09	Jacek Kański	Ul. Fieldorfa (odcinek od Bora – Komorowskiego do Meissnera), blok mieszkalny oddalony od ulicy o ok. 30m Dotyczy hałasu drogowego. Od czasu powstania Trasy Siekierkowskiej ten odcinek ulicy jest miejscem świadomego i celowego wytwarzania hałasu – wycia o zmiennym natężeniu – przenoszonego za pomocą pojazdów jednośladowych tzn. motocykli szybkich. Czas największego hałasu: godz. Popołudniowe, wieczorne i nocne podczas weekendów. Propozycja: - eliminować hałas administracyjnie przez zakaz jazdy jednośladowymi na wybranych ulicach - do likwidacji źródeł hałasu wykorzystać jednostki prewencji i antyterrorystów - ten rodzaj hałasu zakwalifikować jako przestępstwo i odpowiedzialność według Kodeksu karnego.	Propozycja:	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Komendy Stołecznej Policji
				- eliminować hałas administracyjnie przez zakaz jazdy jednośladowymi na wybranych ulicach	N	Jednostki antyterrorystyczne mają inny zakres działalności.
				- do likwidacji źródeł hałasu wykorzystać jednostki prewencji i antyterrorystów	N	Tego typu postulat może spełnić wyłącznie Ustawodawca.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: <i>U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony</i>	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
214.	28.04.09	Jacek Kański	Ul. Fieldorfa (odcinek od Bora – Komorowskiego do Meissnera), blok mieszkalny oddalony od placu budowy o ok. 60m Dotyczy hałasu przemysłowo – budowlanego. Czas trwania budowy 3 lata. Źródła hałasu: pompy, pojazdy oraz obijanie tzw. gruszek łomami. Rodzaj operacji – betonowanie, odbywające się od godzin popołudniowych do rannych. Służby miejskie odmawiają interwencji, bo budowlancy mieli pozwolenie na pracę nocna. W godzinach wieczornych i nocnych nasilały się prace transportowe ubarwione łomotaniem kłap wywrotek 8-tonowych, wyciem silników, a do tego nocne demontaże ogrodzeń, rusztowań oraz czyszczenie chodnika ręczną spalinową dmuchawą, np. w dniu 28 kwietnia br. o godzinie 4.30. Propozycje: zakaz wykonywania hałaśliwych prac w godzinach od 18.00 do 7.00 jeżeli budowa znajduje się na terenie zabudowanym za nie przestrzeganie ustaleń odpowiedzialność według kodeksu karnego za działania narażające na utratę zdrowia mieszkańców	Zakaz wykonywania hałaśliwych prac w godzinach od 18.00 do 7.00 jeżeli budowa znajduje się na terenie zabudowanym za nie przestrzeganie ustaleń odpowiedzialność według kodeksu karnego za działania narażające na utratę zdrowia mieszkańców	N	Problem wykracza poza zakres Programu.
215.	28.04.09	Kazimiera Milewska-Krysiewicz	Ulicą Tamka przebiega trasa 10 linii autobusowych na Most Świętokrzyski i z powrotem. Przystanki usytuowane są tuż przy budynkach Tamka 20. Ok. 15m dalej znajduje się sygnalizacja świetlna, czyli autobusy hamują i ruszają co kilkanaście metrów. Dodatkowo potęguje to hałas i zanieczyszczenie powietrza. Poza autobusami przejeżdża tysiące samochodów osobowych. Obecnie w związku z budową osiedla i Centrum Kopernika ulicą jeżdżą ciężkie samochody budowlane (wywóz piasku, dostawy betonu). Hałas znacznie przekracza dozwolony poziom. Od wstrząsów spowodowanych dużą liczbą pojazdów budynek nasz jest zagrożony uszkodzeniem – pękające balkony i mur w bramie.. Wnioski: 1. Przeniesienie kilku linii autobusowych (hałas, zbyt wąska ulica), 2. Przesunięcie przystanku ze względu na istniejącą sygnalizację świetlną (uniknie się wówczas dwukrotnego hamowania i startowania autobusów), 3. Przy 8m szerokości jezdni ulicy Tamka – usytuowanie przystanków naprzeciw siebie pogłębia hałas 4. Odpowiednie zarządzanie ruchem komunikacji miejskiej.	Przeniesienie kilku linii autobusowych (hałas, zbyt wąska ulica),	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Zarządu Transportu Miejskiego oraz Miejskich Zakładów Autobusowych.
				Przesunięcie przystanku ze względu na istniejącą sygnalizację świetlną (uniknie się wówczas dwukrotnego hamowania i startowania autobusów),	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Zarządu Transportu Miejskiego oraz Miejskich Zakładów Autobusowych.
				Przy 8m szerokości jezdni ulicy Tamka – usytuowanie przystanków naprzeciw siebie pogłębia hałas	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Zarządu Transportu Miejskiego.
				Odpowiednie zarządzanie ruchem komunikacji miejskiej.	N	Problem wykracza poza zakres Programu.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: <i>U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony</i>	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
216.	28.04.09	Maciej Brzeski	Im szybciej jadą samochody po bruku, tym powodują większy hałas. Na ul. Długiej jest on na tyle silny, że uniemożliwia mieszkańcom spanie, oglądanie telewizji, słuchania radia przy otwartych oknach. Dlatego proponuję utworzenie dwóch przejść dla pieszych na skrzyżowaniu Długiej i Barokowej podniesionych w postaci górki. Przy budynku Długa 36 poszerzenie chodnika z 40 do 150 cm. Węższa jezdnia również wymusi wolniejszą jazdę a szerszy chodnik umożliwi przejazd wózkami inwalidzkimi. Obecnie jest to bardzo niebezpieczne miejsce dla przechodniów. Należy zamknąć połączenie Długiej z Al. Solidarności. Jeżeli w/w propozycje są niemożliwe do zrealizowania ze względu na zabytkowy charakter ul. Długiej proszę o ustawienie fotoradaru i ograniczenie prędkości do 30 km/h	Należy zamknąć połączenie ul. Długiej z Al. Solidarności. Jeżeli w/w propozycje są niemożliwe do zrealizowania ze względu na zabytkowy charakter ul. Długiej proszę o ustawienie fotoradaru i ograniczenie prędkości do 30 km/h	U/N	Problemy ograniczenia hałasu w rozpatrywanym rejonie uwzględniono w celach długoterminowych (HD 77). Nie uwzględniono zamknięcia wjazdu na ul. Długą z Al. Solidarności
217.	28.04.09	Ryszard Gubrynowicz	Wyloty z tunelu trasy Łazienkowskiej pod Al. Niepodległości są źródłem uciążliwego hałasu przekraczającego dopuszczalne normy, zwłaszcza w przypadku pojazdów przekraczających wszelkie przepisy ograniczające dozwoloną prędkość. Ponadto, przy wyjeździe z tunelu w stronę Ochoty jest 17 klap przykrywających wejścia do różnego typu studzienek., będących dodatkowym źródłem wibracji i hałasu. Na ścianie domu (powyżej 1 piętra) od strony ul. Wawelskiej poziom hałasu jest rzędu 75 - 80 dBA, (gdy trasa nie jest "zakorkowana"). Hałas z drugiej strony Trasy wchodzi w obszar parkowy. Najskuteczniejszym rozwiązaniem byłoby wprowadzenie trasy Ł do tunelu tak jak to, w Weilu miastach europejskich to zrobiono (Paryż, Londyn i inne). Innym rozwiązaniem byłoby przykrycie trasy tunelem z tworzywa sztucznego, tak jak to zrobiono na autostradzie w Trento (Włochy). Oczywiście jestem świadomy, że tego typu rozwiązania nie wchodzi w rachubę i dlatego postuluję, aby w omawianym obszarze wprowadzić bezwzględne ograniczenie prędkości np. od Ronda Jazdy Polskiej do ul. Łęczyckiej, jeżeli nie dalej do ul. Grójeckiej, zwłaszcza w porze nocnej oraz wymianę nawierzchni.			Zawarte w Programie propozycje ograniczenia hałasu z trasy Ł zostały rozszerzone o wskazany we wniosku rejon (przykrycie wylotów z tunelu)
				Postuluję, aby w omawianym obszarze wprowadzić bezwzględne ograniczenie prędkości np. od Ronda Jazdy Polskiej do ul. Łęczyckiej, jeżeli nie dalej do ul. Grójeckiej.	U	W perspektywie średnioterminowej przewidziano wprowadzenie fotoradarów.
				Postuluję wymianę nawierzchni.	U	W perspektywie długoterminowej
218.	28.04.09	Henryk Pyrkowski	W związku z projektem „Programu Ochrony Środowiska przed Hałasem dla m. st. Warszawy” chcę dodać swoją i mieszkańców uwagę na szczególnie uciążliwy hałas w rejonie Alei Solidarności 53, róg Jagiellońskiej na Pradze Płn., a dokładnie na odcinku budynku LO im. Władysława IV i drugiej strony. Na tym odcinku jeżdżą autobusy MZK, PKS i prywatne linie podmiejskie, tiry, ciężarówki z budowy Stadionu Narodowego, f. samochody	Od dłuższego czasu pod oknami budynku przy al. Solidarności 53 od ul. Jagiellońskiej mają pętlę autobusy podmiejskie (linie: X, WYSZKÓW I, WYSZKÓW OBWODNICA, RADZYMIN Hałas autobusowy trwa od 5 rano	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Zarządu Transportu Miejskiego oraz Komendy Stołecznej Policji.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			osobowe. Do tego od dłuższego czasu pod oknami budynku przy Al. Solidarności 53 od ul. Jagiellońskiej oraz pod LO Władysława IV od strony ul. Jagiellońskiej autobusy prywatnych linii podmiejskich m.in. linia: X, WY-SZKÓW I, WYSZKÓW OBWODNICA, RADZYMIN i innych linii zrobiły sobie swoją prywatną pętlę autobusową. Stojąc po 15-20 min. z włączonymi silnikami, robią potężny, niesamowity hałas. Jedne autobusy odjeżdżają i natychmiast następne odjeżdżają i natychmiast następne przyjeżdżają. I tak jest od 5 rano do późnej nocy z niewielkimi przerwami. Najwięcej zatrzymuje się podczas szczytu 15-20 min z włączonymi silnikami, również w soboty i w niedziele. Oficjalnie nie ma znaku parkingu na tym wąskim gardle ul. Jagiellońskiej dla autobusów prywatnych linii podmiejskich, bo normalna instytucja na pewno nie wydałaby takiego pozwolenia akurat w tym miejscu dokładnie i dosłownie pod oknami mieszkań na parterze oraz szkoły. Nie ma też w tym miejscu zakazu postoju z włączonymi silnikami dla tego typu autobusów-chroniącego mieszkańców przed wielogodzinnym hałasem oraz spalinami, bo autobusy te oprócz hałasu wydają niesamowite ilości spalin, które osiadają na odrestaurowane niedawno budynki oraz zagrażają zdrowiu mieszkańców, a w szczególności mieszkańców parteru. Uprzejmie proszę w imieniu swoim i mieszkańców tego rejonu o wzięcie pod uwagę tego bolesnego problemu i pomoc w rozwiązaniu go.	do późnej nocy. Najwięcej zatrzymuje się podczas szczytu 15-20 min z włączonymi silnikami, również w soboty i w niedziele. Nie ma w tym miejscu zakazu postoju z włączonymi silnikami dla tego typu autobusów-chroniącego mieszkańców przed wielogodzinnym hałasem proszę w imieniu swoim i mieszkańców tego rejonu o wzięcie pod uwagę tego bolesnego problemu i pomoc w rozwiązaniu go.		
219.	28.04.09	Krzysztof Waśkiewicz, Przewodniczący Rady Osiedla Zerzeń	Lokalizacja: trakt Lubelski, os. Zerzeń Program powinien zawierać: 1. Jako dodatkowy sposób ograniczenia hałasu nasadzenia drzew. To rozwiązanie powinno się zastosować w dzielnicach o zabudowie - jednorodzinnej. 2. Szczegółowy harmonogram prac na poszczególnych ulicach (konkretne terminy realizacji programu). 3. Powinny być również- zawarte sposoby rekompensaty dla mieszkańców narażonych na hałas komunikacyjny. Z infrastruktury korzystają wszyscy obywatele, pobierane są również, kary za wprowadzanie hałasu do środowiska, a część naszego społeczeństwa jest stale narażona na hałas i już od wielu lat cierpi tego z powodu.	Program powinien zawierać:	N/U	W ramach Programu przewidziano nasadzenia drzew w konkretnych rejonach, na ogół jako rozwiązanie towarzyszące ekranom akustycznym.
				Jako dodatkowy sposób ograniczenia hałasu nasadzenia drzew. To rozwiązanie powinno się zastosować w dzielnicach o zabudowie - jednorodzinnej.	U	Dla wszystkich skonkretyzowanych zadań wymienionych w Programie zapisano terminy realizacji i niezbędne środki.
				Szczegółowy harmonogram prac na poszczególnych ulicach (konkretne terminy realizacji programu).	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Należy nadmienić, że procedury polskie nie przewidują decyzji w oparciu, o które naliczane

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
				stają wszyscy obywatele, pobierane są również, kary za wprowadzanie hałasu do środowiska, a część naszego społeczeństwa jest stale narażona na hałas i już od wielu lat cierpi tego z powodu.		są kary za emisję hałasu do środowiska powodowaną przez ruch samochodowy.
220.	28.04.09	Michał Ł.	Ulica Broniewskiego jest jedną z najbardziej uczęszczanych ulic Warszawy –tramwaje kursują na tej trasie od 4 rano do północy. Jeżeli nie ma planów wymiany i wyciszenia torów wzdłuż ulicy Broniewskiego może ekrany akustyczne. (lub inne sposoby walki z. hałasem). W ciągu dnia samochody i tramwaje i samoloty z lotniska Bemowo. Najbardziej uciążliwym momentem jest zjazd tramwajów w kierunku pętli Piaski na przystanku Włociańska. Tramwaj wjeżdżając na przystanek bardzo ociera się o fragment jezdni wyłożonej asfaltem. Prosimy o zwrócenie uwagi na bardzo głośną ul. Broniewskiego – przy Włociańskiej poziom hałasu wynosi 66-70 dB.	Sugestia wymiany i wyciszenia torów wzdłuż ulicy Broniewskiego lub zastosowanie ekranów akustycznych i zwrócenie uwagi na rejon skrzyżowania ul. Włociańskiej z Broniewskiego	U	Perspektywa długoterminowa. Wystąpienie przekazano też do Tramwajów Warszawskich i Zarządu Transportu Miejskiego.
				Hałas samolotów z lotniska Bemowo.	N	Problem wykracza poza zakres Programu.
221.	28.04.09	Filip Zawadzki	Mieszkam w bloku na ul. Synów Pułku 8. Moje okna wychodzą wprost na ul. Powstańców Śląskich. Zauważyłem, że największy hałas powodują tramwaje (samochodów prawie nie słyszę). Hałas jest uciążliwy szczególnie latem, kiedy otwarte są okna. Kiedyś w pewnym programie mówiono, że w Niemczech tramwaje posiadają specjalne gumowe obręcze, które wyciszają tramwaj, kiedy ten porusza się po szynach. Nie jestem w stanie tego opisać, bo nie jestem fachowcem. Wiem jednak, że można jakoś zapobiegać hałasowi. Wiem, jak tramwaj jest ważny i przydatny, ale gdy sobie przypomnę, jakie muszę znosić katusze, słuchając hałasu, to od razu przychodzi mi myśl do głowy, że gdyby nie było tramwajów na Powstańców Śląskich to stałbym w korkach, ale za to nie musiałbym słuchać hałasu, i tak mimo wszystko byłoby zdecydowanie lepiej. Wydaje mi się, że najlepszym rozwiązaniem byłoby, zamiast tramwajów, wydzielenie specjalnego pasu dla autobusów ograniczonego barierkami. Można by wykorzystać już istniejące barierki tramwajowe. Skoro jednak tramwajów nie da się zlikwidować, prosiłbym o ograniczenie prędkości tramwajów w miejscu, gdzie jest najgęstsza zabudowa. Przesyłam w załączeniu ilustracje obrazujące miejsce, w którym jest problem.	Wydaje mi się, że najlepszym rozwiązaniem byłoby, zamiast tramwajów, wydzielenie specjalnego pasu dla autobusów ograniczonego barierkami.	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Zastępowanie jednego środka transportu zbiorowego innym wnika bardzo głęboko w strategię kształtowania systemów komunikacyjnych miasta nie jest to głównie problem hałasu.
				Jeżeli jednak tramwajów nie da się zlikwidować, prosiłbym o ograniczenie prędkości tramwajów w miejscu, gdzie jest najgęstsza zabudowa.	N	Wniosek skierowano do Tramwajów Warszawskich.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
222.	28.04.09	Maria Rey	W imieniu mieszkańców domu Wawelska 22 (Kolonia Staszica) wnosimy o pilne podjęcie skutecznych działań w kierunku eliminacji negatywnych skutków powodowanych ogromną uciążliwością zwłaszcza hałasową, tzw. Trasy Łazienkowskiej. Podniesiony tu temat powinien znaleźć poczesne miejsce w opracowanym przez Urząd m.st. W-wy i aktualnie konsultowanym ze społeczeństwem dokumentem p. n. <i>Program ochrony środowiska przed hałasem dla m. st. W-wy.</i>	Wnosimy o pilne podjęcie skutecznych działań w kierunku eliminacji negatywnych skutków powodowanych ogromną uciążliwością zwłaszcza hałasową, tzw. Trasy Łazienkowskiej (kol. Staszica)	U	Zawarte w Programie propozycje ograniczenia hałasu z trasy Ł. zostały rozszerzone o wskazany we wniosku rejon (przykrycie wylotów z tunelu)
223.	28.04.09	Franciszek Staśkiewicz	ul. Rzymowskiego róg Modzelewskiego: h. drogowy Hałas na ul. Rzymowskiego jest tak duży, że nie można w nocy spać. Asfalt jest nierówny i samochody, ciężarówki powodują zrywanie z łóżka w środku nocy. Należy wyrównać jezdnię i założyć ekrany dźwiękoszczelne.	Należy wyrównać jezdnię i założyć ekrany dźwiękoszczelne.	N/U	Analizy techniczne wskazują, że przy istniejącej konfiguracji terenu i wysokich budynków mieszkalnych tradycyjne ekrany akustyczne nie będą skuteczne prawie w ogóle. Natomiast przy rzeczywistym ograniczeniu prędkości oraz docelowo – ograniczeniu ruchu pojazdów ciężkich (jak przewiduje Program) można w sposób znaczący ograniczyć emisję hałasu. W ramach celu średniookresowego zastosowana zostanie zieleni, jako element łagodzący uciążliwości. W ramach celu długookresowego problem nadmiernego hałasu będzie rozwiązywany jako efekt oddawania do użytku poszczególnych fragmentów obwodnic warszawskich. Wniosek skierowano do Zarządu Dróg Miejskich.
224.	28.04.09	Karolina i Piotr Zalescy	Jesteśmy mieszkańcami osiedla domków jednorodzinnych zlokalizowanych wzdłuż ul. Pileckiego i przy skrzyżowaniu Puławska – Pileckiego - Poleczki. Na jednej z prezentowanych map w ramach omawianego programu stwierdziliśmy, że lokujemy się w jednym z miejsc o wyższym natężeniu hałasu w Warszawie, znacznie przekraczającym wszelkie dopuszczalne przepisami normy. Analizując dalej prezentowane materiały z rosnącym niepokojem stwierdziliśmy, że "nasz" rejon nie jest wytypowany nie tylko do pierwszoplanowych inwestycji, ale nie jest również zakwalifikowany do inwestycji średniookresowych i długofalowych. Nie bardzo rozumiemy takie planowanie. Zgadza się z koniecznością ekranowania ul. Puławskiej na odcinku Dolina Służewiecka-Romera. Niemniej pragniemy zwrócić uwagę na fakt, że w godzinach szczytu, (ale i poza nimi również) ulice dojazdowe do Puławskiej, szczególnie w rejonie wspomnianego, niedawno zmodernizowanego i rozbudowanego skrzyżowania są szczególnie uciążliwe dla mieszkańców. Odległość naszego domu od nitki ul. Pileckiego wynosi tylko 40 metrów (według Państwa mapy). W godzinach szczytu	Stanowczo postulujemy uwzględnienie rejonu wspomnianego skrzyżowania i ulicy Pileckiego w najbliższych planach ekranowania w ramach Programu	U	Jako rozszerzenie działań w obszarze HD 29

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			porannego i popołudniowego oraz w okresach wzmożonego ruchu (np. wyjazdy na długie weekendy) nie ma możliwości funkcjonowania w domu przy otwartych oknach (literalnie "nie słycać własnych myśli"). Stało się tak po otwarciu rozbudowanej ulicy Poleczki, która stała się nowym, szybkim połączeniem nie tylko z lotniskiem, ale również dużej części południowej Warszawy z Ochotą i południowo-zachodnimi rejonami Warszawy. Strach pomyśleć, co tu będzie się działo podczas planowanych remontów wiaduktów na ul. Marynarskiej. Ponadto podkreślamy fakt, że w trakcie rozbudowy ulicy Poleczki tamtejsze osiedla zostały osłonięte ekranami (a są to również osiedla domów jednorodzinnych, położonych w analogicznej odległości od ulicy). Dlatego też stanowczo postulujemy uwzględnienie rejonu wspomnianego skrzyżowania i ulicy Pileckiego w najbliższych planach ekranowania w ramach "Programu ochrony środowiska przed hałasem dla m.st. Warszawy".			
225.	28.04.09	Marta Stryjewska	Od kilku lat mieszkam w wieżowcu przy ulicy Chmielnej z oknami na Rotundę. Od mniej więcej roku przeżywam horror związany z prawie codziennymi występami kilku grup "muzyków", które zarabiają na sprzedaży płyt i występach tanecznych. Niestety do nagłośnienia używają dosyć mocnych wzmacniaczy. Odbywa się to na placu przy głównym wejściu do metra Centrum, czyli po drugiej stronie ulicy Marszałkowskiej a ja do tego mieszkam na 16tym piętrze a jednak mimo zamkniętych okien i włączonego telewizora mogę rozpoznać, jakie grają utwory. Wiem, że mapa akustyczna dotyczy raczej hałasów miasta, ale samochody słychać jako stłumiony szum natomiast potworne wycie z głośników jest nie do zniesienia. Dowiedziałam się, że straż miejska otrzymała w tej sprawie wiele zgłoszeń, ale usłyszałam od nich, że nie ma ŻADNYCH przepisów regulujących używanie sprzętu nagłaśniającego w centrum miasta, więc jedyne, co mogą zrobić to nakazać ściśnienie sprzętu, co skutkuje na kilkanaście minut, bo natychmiast po odejściu patrolu muzyka znowu gra z pełną mocą. Strażnicy powiedzieli mi, że mogą ewentualnie założyć sprawę w sądzie z oskarżenia publicznego, ale czasem w ciągu jednego dnia odbywa się kilka koncertów, często od 7 rano do 21 wieczorem, więc pozwanie jednej grupy mija się z celem i do tego wynik jest niepewny. Nie potrafię uwierzyć, że każdy może w centrum stolicy postawić sobie sprzęt nagłaśniający i wyć na cały regulator przez wiele godzin dziennie bez żadnych konsekwencji. Może jest szansa zająć się hałasem, który łatwo można zlikwidować. Mam nadzieję, że jest możliwe ustanowienie przepisów, które uwolni mieszkańców od tego problemu. Ja się czuję kompletnie bezradna. Czekam na kolejne lato ze stoperami w uszach albo na środkach uspokajających... Wynik jest niepewny. Nie potrafię uwierzyć, że KAŻDY może w centrum	Wyeliminować hałas powodowany sprzętem nagłaśniającym używanym przez "muzyków" ulicznych.	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Komendy Stołecznej Policji i Straży Miejskiej.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: <i>U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony</i>	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			stolicy postawić sobie sprzęt nagłaśniający i wyć na cały regulator przez wiele godzin dziennie bez żadnych konsekwencji. Może jest szansa zająć się hałasem, który łatwo można zlikwidować. Mam nadzieję, że jest możliwe ustanowienie przepisów, które uwolni mieszkańców od tego problemu. Ja się czuję kompletnie bezradna. Czekam kolejne lato ze stoperami w uszach albo na środkach uspokajających...			
226.	28.04.09	Małgorzata Barańska	Lokalizacja: ul. Bayleya Chciałam zwrócić uwagę na hałas czyniony w mieście przez pojazdy uprzywilejowane. Głównie przodują w tej sprawie karetki. Kiedy po ulicy, na której się znajduję przejeżdża ambulans, ciężko nie zatkać sobie uszu. Rozumiem, że służą ratowaniu życia i muszą być zauważalne, jednak wydaje mi się, że tego typu pojazdy hałasują za bardzo. Czy jest jakieś ograniczenie głośności sygnału karetki/radiowozu/wozu straży pożarnej? Może warto byłoby takowe wprowadzić w Warszawie w celu zmniejszenia hałasu na ulicach? Inną sprawą są pojazdy (samochody i motocykle), które wydają z siebie dźwięki nierzadko szokujące dla narządów słuchu. Zdaje się, że jest możliwość pomiaru hałasu powodowanego przez pojazd na ulicy. Można kierowców takich pojazdów karać zabieraniem dowodu rejestracyjnego do czasu dostosowania pojazdu do norm hałasowych. W stacjach kontroli pojazdów nie sprawdza się hałasu emitowanego przez pojazd. Może warto byłoby zacząć? Metro chyba nie wchodzi w zakres tych konsultacji społecznych, jednak napiszę o nim parę słów. Wydaje mi się, że w metrze panuje hałas porównywalny ze stanem na środku autostrady. Zdecydowanie nie jest to zdrowe dla słuchu pasażerów. Szczególnie piski na łukach bywają bolesne. Kiedyś usłyszałam od osoby związanej ze sprawami metra, że nie kupuje się taboru firmy, Alstom - który jest zdecydowanie cichszy od tego drugiego, rosyjskiego zdaje się - ponieważ szybko mu się zużywają koła. Prawdopodobnie energia w wagonach Alstom idzie na ścieranie kół, a w wagonach produkcji rosyjskiej - przekształca się w hałas. Być może zdrowie pasażerów metra jest wystarczającym powodem, aby od czasu do czasu wymienić koła w taborze, zamiast kupować hałaśliwych wa-	Trudny do wytrzymania hałas powodowany przez karetki pogotowia. Czy jest jakieś ograniczenie głośności sygnału karetki/radiowozu/wozu straży pożarnej? Może warto byłoby takowe wprowadzić w Warszawie w celu zmniejszenia hałasu na ulicach?	N	Problem wykracza poza zakres Programu.
				Bardzo hałaśliwe samochody o motocykle. Zdaje się, że jest możliwość pomiaru hałasu powodowanego przez pojazd na ulicy. Można kierowców takich pojazdów karać zabieraniem dowodu rejestracyjnego do czasu dostosowania pojazdu do norm hałasowych. W stacjach kontroli pojazdów nie sprawdza się hałasu emitowanego przez pojazd. Może warto byłoby zacząć?	N	Brak metodyk pomiarów hałasu pojedynczego pojazdu w potoku ruchu. Problem pomiarów hałasu pojazdów w stacjach diagnostycznych wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Komendy Stołecznej Policji.
				Problem hałasu w metrze w ogóle, a na łukach (piski) w szczególności. Czy można coś z tym zrobić (np. dobór taboru)?	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Metra Warszawskiego.
				Hałas lotniczy na ul. Bałey. Wątpliwości, czy na mapie akustycznej są prawdziwe wyniki badań. Prawdopodobnie, po zakończeniu lotów rejsowych w nocy, zaczynają		Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do PP Porty Lotnicze Okęcie. Problem będzie także przedmiotem szczególnej

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			gonów starego typu? Sprawą, która najbardziej mnie niepokoi jest hałas lotniczy. Mieszkam na ulicy Baleya, a więc - według wszelkich map akustycznych - poza zasięgiem izofony 45-50 dB. Mam jednak wątpliwość, czy twórcy mapy akustycznej biorą pod uwagę hałas pochodzący prawdopodobnie z terenów wojskowych. Nie wiem, jak to tam działa, czy wojsko korzysta z Okęcia do ćwiczeń, czy ma gdzieś swój plac do manewrów samolotami. Faktem jest, że wielokrotnie nocą słyszę warkot silników - często jakby samolotów o silnikach śmigłowych, nie odrzutowych. Nie jest to ciche i moim zdaniem przekracza magiczne 50 dB. Hałas ten nie zdarza się, co noc - być może stąd brak jego odzwierciedlenia na mapie akustycznej. Nie wiem nawet, czy to hałas wojskowy. Jednak samoloty na Okęciu lądują i startują do godziny 23. Te "tajemnicze" hałasy pojawiają się właśnie w czasie "ciszy lotniczej". Jeśli to ćwiczenia wojskowe i nic się z tym nie da zrobić - proszę o rozszerzenie zasięgu hałasu lotniczego na mapach akustycznych o ten hałas. Jeśli są to jakieś urządzenia używane na lotnisku - być może dałoby się kupić cichsze. Aby umożliwić ewentualne sprawdzenie, podaję daty ostatnich takich hałasów: 26 kwietnia, niedziela i 27 kwietnia, poniedziałek (jest prawie północ 27 kwietnia, kiedy piszę te słowa i cały czas słyszę od strony lotniska huk).	dominować dźwięki od samolotów śmigłowych (być może wojskowych). Możliwe, iż hałas dochodzi od urządzeń (niezidentyfikowanych), które są eksploatowane na lotnisku. Proszę ustalić i ewentualnie skorygować mapę.		uwagi podczas weryfikacji mapy akustycznej w latach 2011/12.
227.	28.04.09	Jerzy Loch	Chciałem zwrócić uwagę na niebywały hałas przy ul. Dolinka Służewiecka. Od czasu uruchomienia Mostu Siekierskiego ta leżąca w środku zabudowy mieszkalnej (z jednej strony Ursynów, z drugiej Służew nad Dolinką) ulica stała się południową obwodnicą Warszawy. Cały ruch z południa Polski via Janki i ul. Marynarska kierowany jest właśnie tędy. W pobliskim parku Dolinki wyginęły już kuropatwy, bażanty, teraz kolej na kaczki i żaby. O ludzi się nie upominam. Na żart zakrawa fakt, że ekrany buduje się w pobliżu Mostu Siekierskiego, gdzie zaludnienie jest dużo mniejsze, nie ma ekranów przy ul. Dolinka Służewiecka. Mieszkańcy Południowego Ursynowa protestują przeciwko obwodnicy w tunelu, a tu jest obwodnica w środku osiedli i objętego ochroną parku BEZ EKRANÓW.	Brak ekranów akustycznych w rejonie Dolinki Służewieckiej.	N/U	W ramach celu długookresowego problem nadmiernego hałasu będzie rozwiązywany jako efekt oddawania do użytku poszczególnych fragmentów obwodnic warszawskich z uwzględnieniem także ekranów akustycznych. Natomiast przy rzeczywistym ograniczeniu prędkości oraz docelowo – ograniczeniu ruchu pojazdów ciężkich (jak przewiduje Program) można w sposób znaczący ograniczyć emisję hałasu.
228.	28.04.09	Grzegorz Tomasiewicz	Jesteśmy mieszkańcami wieżowca przy ul. Czarnomorskiej 17 w Warszawie, dowiedzieliśmy się o dyrektywie unijnej w sprawie ochrony przed hałasem /szeroko pojęta ochrona środowiska/. Chcemy tą drogą zgłosić i zaapelować o podjęcie działań w celu zapobiegania podwyż-	Ograniczyć hałas pochodzący od ulicy Witosa (element Trasy S)	U	W ramach celu długookresowego(HD 71). Budowa zespołu: wał ziemny, ekran akustyczny i towarzysząca zieleń izolacyjna.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: <i>U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony</i>	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			szonej emisji hałasu w naszym budynku, ustawionym w bliskiej odległości Trasy Siekierkowskiej. Obecnie natężenie hałasu w mieszkaniach jest ogromne, uniemożliwiające normalne otwieranie okien, w dzień w godzinach szczytu komunikacyjnego przejeżdża pod naszymi oknami ok. 30 tys. pojazdów. Bardzo dużo ciężarówek jadących na wschód kraju przez most Siekierkowski. Zaplanowana obwodnica Warszawy również ma przebiegać pod naszymi oknami. Dodatkową uciążliwością są dwie myjnie całodobowe i stacja obsługi samochodów "Małecki" położona na przeciwko naszych okien. Błagamy o zajęcie się tym miejscem naszej Stolicy, bardzo źle wpływającym na nasze zdrowie i samopoczucie.	Hałas dwóch myjni samochodowych (całodobowych) oraz stacji obsługi samochodów "Małecki".	N	Problem wykracza poza zakres Programu.
229.	28.04.09	Danuta Tryc	Praga Północ – hałas dobiegający z zajezdni tramwajowej przy ul. Kawczyńskiej oraz brak rozwiązań antyhałasowych przy projektowanej ul. Tysiąclecia. Znajdująca się naprzeciwko budynku przy al. Tysiąclecia 1 S 1 zajezdnia tramwajowa stanowi duże źródło hałasu. Brak jakiejkolwiek bariery pomiędzy zajezdnią a oknami budynku powoduje, że uciążliwy hałas dostaje się do mieszkań.	Ograniczyć uciążliwy hałas powstający w związku z eksploatacją zajezdni tramwajowej.	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Tramwajów Warszawskich i Zarządu Transportu Miejskiego
			Obecnie w fazie projektowej jest również budowa ul. Tysiąclecia, która ma składać się z dwupasmowych jezdni w obie strony, torowiska, chodników i ścieżek rowerowych. Budowa i eksploatacja ul. Tysiąclecia w znaczącym stopniu przyczyni się do spotęgowania hałasu, zwłaszcza, że projektowana ulica ma przebiegać w odległości kilkudziesięciu metrów od okien budynku zamieszkanego przez około 460 rodzin.	Planowane poszerzenie ul. Tysiąclecia pogorszy warunki akustyczne.	N	Problem wykracza poza zakres Programu; odnosi się, bowiem nie do sytuacji z mapy akustycznej, lecz do sytuacji po realizacji rozpatrywanej inwestycji, która w mapie akustycznej nie miała swego odzwierciedlenia. Zgodnie z przepisami prawa problem ochrony obszarów narażonych na oddziaływanie nowych inwestycji musi zostać rozwiązany w ramach raportów oddziaływania na środowisko. Raporty takie przed ich uzgodnieniem powinny być – zgodnie z prawem – przedmiotem konsultacji społecznych. Jest to, więc okres czasu między zakończeniem prac nad raportem a uzyskaniem decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych inwestycji.
230.	28.04.09	Krystyna Gawarska	Dziadek mój sędzia Sądu Najwyższego był założycielem spółdzielni mieszkaniowej „U siebie II”. Mieszkam tu 1962 r. i z przerażeniem obserwuję nasilający się hałas komunikacyjny. Przekracza on znacznie normy przewidziane dla mieszkańców miast. Na mapie akustycznej nie ma naszego skrzyżowania Trasy Łazienkowskiej z Al. Niepodległości. Hałas jest tak duży, że nie ma mowy o spaniu przy otwartym oknie, co w lecie jest bardzo uciążliwe.	Uważam, że projekt jest niezadowalający. Jedynie przykrycie wlotu i wylotu tunelu Trasy Łazienkowskiej kopułami w rejonie Al. Niepodległości wyciszy hałas.	U	Zawarte w Programie propozycje ograniczenia hałasu z trasy Ł. zostały rozszerzone o wskazany we wniosku rejon (przykrycie wylotów z tunelu) (perspektywa średnioterminowa)

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			Przed każdymi wyborami samorządowymi, (co 4 lata) organizuje się zebrania na temat uciążliwości Trasy Ł i obiecuje się zarządzenie temu problemowi – po wyborach nic się nie robi. Uważam, że projekt jest niezadowalający. Jedynie przykrycie wlotu i wylotu tunelu kopułami wyciszy hałas.			
231.	28.04.09	Joanna Popiołek	Program bardzo ambitny, ale czy cokolwiek może pomóc na zwiększający się udział samochodów w ruchu ulicznym? Dopóki nie będziemy mieć tak rozwiniętej sieci komunikacji miejskiej w formie metra nad- lub podziemnego, jak np. Berlin, obwodnic i kompleksów parkingów podziemnych, dopóty będziemy dręczeni hałasem samochodowo-tramwajowym. Oprócz hałasu ulic mamy też hałasy związane z parkowaniem tysięcy samochodów pod domami, dawne podwórka zamieniły się w parkingi. Czekamy na realizację takich wielkich projektów obwodnic, parkingów, ekranów i METRA. Natomiast już teraz warto zwracać uwagę na ograniczanie hałasów z innych źródeł tam gdzie to możliwe. Potworne hałaśliwe puby i koncerty na Polu Mokotowskim, imprezy masowe na Agrykoli, kluby po praskiej stronie Wisły, których muzykę słychać po lewej stronie, to są hałasy, które należy konsekwentnie zwalczać. My, mieszkańcy Powiśla, a w szczególności osiedla Torwar, już teraz się boimy, co będzie się działo na stadionie Legii po oddaniu go do użytku. Czy oprócz meczów będą też koncerty i czy da się tu nadal mieszkać? Hałas powinien być traktowany zarówno jako zanieczyszczenie środowiska, jak i napaść z użyciem przemocy fizycznej ten drugi przypadek dotyczy oczywiście imprez.	W ramach ochrony przed hałasem należy rozwijać programy rozwoju sieci komunikacji miejskiej, metra, obwodnic parkingów podziemnych	N	Problem wykracza poza zakres Programu.
				Należy zwrócić uwagę na wyciszenie takiej działalności koncerty, hałaśliwe puby w różnych punktach miasta.	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Biura Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego.
232.	28.04.09	Monika Przygodzka	Duże Miasto Właściwym sposobem transportu osobowego (wyciszenie) jest metro z parkingami dla aut przy przystankach na obwodzie. Nie marnować funduszy na przenoszenie ruchu miejskiego na obwodnice. Zatrudnić etatowo akustyków, aby właściwie ustawić ekrany tam gdzie nic innego zrobić nie można.	Właściwym sposobem transportu osobowego (wyciszenie) jest metro z parkingami dla aut przy przystankach na obwodzie.	N	Problem wykracza poza zakres Programu.
				Nie marnować funduszy na przenoszenie ruchu miejskiego na obwodnice.	N	Problem wykracza poza zakres Programu.
				Zatrudnić etatowo akustyków, aby właściwie ustawić ekrany tam gdzie nic innego zrobić nie można.	N	Problem wykracza poza zakres Programu.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
233.	28.04.09	Monika Przygodzka	W bardzo wolnej Polsce – „trzepać dywany” można było tylko w określonej porze. Uregulować czasowo + informacja hałas środowiskowy. Ograniczyć przez organizację czas hałasu. Dotyczy kosiarek, wywożenia śmieci, remontów (części oznaczony hałasie) W Unii Europejskiej nie istnieje „cisza nocna” ludzie pracują w różnej porze dnia – wielozmianowość.	W bardzo wolnej Polsce – „trzepać dywany” można było tylko w określonej porze.	N	Problem wykracza poza zakres Programu.
				Uregulować czasowo + informacja hałas środowiskowy.	N	Problem wykracza poza zakres Programu.
				Ograniczyć przez organizację czas hałasu.	N	Problem wykracza poza zakres Programu.
234.	28.04.09	Monika Przygodzka	Wyposażenie „ochrony środowiska” w potrzebny sprzęt pomiarowy – inaczej – pomiary wykonywane przez pracowników zatrudnionych etatowo. Zobowiązanie „ochrony środowiska” – nadzór – to jest urząd państwowy do zgłaszania do działu wykonawczego zarządzania – odpowiednich instytucji państwowych. Włączenie Ministerstwa Zdrowia w problem hałasu (przestrzennego) celem stworzenia dobrej atmosfery i zrozumienia dla wagi walki z hałasem – ograniczenie władz gdzie to możliwe, miejsce dla popularyzacji i programu w tu-państwowej.	Dotyczy kosiarek, wywożenia śmieci, remontów (części oznaczony hałasie)	N	Problem wykracza poza zakres Programu.
				W Unii Europejskiej nie istnieje „cisza nocna” ludzie pracują w różnej porze dnia – wielozmianowość.	N	Problem wykracza poza zakres Programu.
				Ludzie sobie nie przeszkadzają.	N	Problem wykracza poza zakres Programu.
235.	28.04.09	Monika Przygodzka	Transport towarowy nie powinien iść auto stadami, obwodnica miast. Na dużych przestrzeniach transport winien być transportowany koleją (kontenery).	Wyposażenie „ochrony środowiska” w potrzebny sprzęt pomiarowy – inaczej – pomiary wykonywane przez pracowników zatrudnionych etatowo.	N	Problem wykracza poza zakres Programu.
				Zobowiązanie „ochrony środowiska” – nadzór – to jest urząd państwowy do zgłaszania do działu wykonawczego zarządzania – odpowiednich instytucji państwowych.	N	Problem wykracza poza zakres Programu.
				Włączenie Ministerstwa Zdrowia w problem hałasu (przemysłowego) celem stworzenia dobrej atmosfery i zrozumienia dla wagi walki z hałasem – ograniczenie go gdzie to możliwe, miejsce dla popularyzacji i programu w TV-państwowej.	N	Problem wykracza poza zakres Programu.
235.	28.04.09	Monika Przygodzka	Transport towarowy nie powinien iść auto stadami, obwodnica miast.	Transport towarowy nie powinien iść autostradami, obwodnica miast.	N	Problem wykracza poza zakres Programu.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: <i>U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony</i>	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
				Na dużych przestrzeniach transport winien być transportowany koleją (kontenery).	N	Problem wykracza poza zakres Programu.
236.	29.04.09	Krystyna Jursz	Bielany – ul. Kochanowskiego (przy Trasie Toruńskiej), między ulicami Powązkowską oraz Broniewskiego. Niewystarczające zabezpieczenie mieszkańców pobliskiego osiedla przed hałasem i zanieczyszczeniem powietrza. Dokuczliwy hałas z powodu ogromnego nasilenia ruchu kołowego przy samym osiedlu oraz na położonej wyżej ul. Powązkowskiej, zwłaszcza na wiadukcie naprzeciw osiedla i dwóch skrzyżowaniach obok niego nie może być wytłumiony przez niskie(mało estetyczne) ekrany ustawione na dwóch końcach trasy. TIR-y powodują drżenie budynków. Poszerzenie trasy o autostradę A-2 jeszcze pogorszy i tak już złe warunki życia mieszkańców i będzie poważnym zagrożeniem dla ich zdrowia. Wnioskujemy o: -ustawienie na odcinku między Powązkowską i Broniewskiego rozgraniczających pasma jezdni odpowiednio wysokich, jak najbardziej przykrywających trasę półkolistych ekranów (przezroczystych) -ustawienie wyciszających ekranów wzdłuż Powązkowskiej i Maczka. - rozważyć możliwość ograniczenia prędkości w pobliżu osiedla. -podjąć starania, aby po wybudowaniu A-2 ruch nie uległ zwiększeniu. WOBEC BRAKU OPTIMALNEGO ROZWIĄZANIA, JAKIM BYŁOBY ZBUDOWANIE OBWODNICY, WYKONANIE POWYŻSZYCH ZABEZPIECZEŃ UWAŻAMY ZA KONIECZNE.	Wnioskujemy o: -ustawienie na odcinku między Powązkowską i Broniewskiego rozgraniczających pasma jezdni odpowiednio wysokich, jak najbardziej przykrywających trasę półkolistych ekranów (przezroczystych)	N	Trasa AK będzie modernizowana. Termin modernizacji jest uzależniony od zakończenia budowy Trasy Mostu Północnego. Projekty modernizacyjne Trasy AK przewidują m.in. instalację zabezpieczeń przeciwhałasowych w formie półtuneli. Zakres i forma zastosowanych zabezpieczeń przeciwhałasowych wynika z raportu oddziaływania na środowisko.
				-ustawienie wyciszających ekranów wzdłuż Powązkowskiej i Maczka.	N	Brak realnych technicznych Możliwości postawienia ekranów akustycznych wzdłuż ulicy Powązkowskiej. Niezbędne ekrany akustyczne wzdłuż ul. Maczka zostały dostawione kilka lat temu, do już istniejących w tamtym rejonie.
				- rozważyć możliwość ograniczenia prędkości w pobliżu osiedla.	N	Wykracza poza zakres Programu. Trasa AK będzie modernizowana. Termin modernizacji jest uzależniony od zakończenia budowy Trasy Mostu Północnego.
				-podjąć starania, aby po wybudowaniu A-2 ruch nie uległ zwiększeniu.	N	Ruch na Trasie AK może wg prognoz wzrosnąć. W tym celu w projektach technicznych modernizacji Trasy przewidywane są bardzo zaawansowane rozwiązania ochrony przed hałasem, nie wyłączając półtuneli.
				Dodatkowo należy wnosić o uwzględnianie: - w ocenie hałasu emitowanego przez tramwaje specyfiki poszczególnych typów. Przykładowo, w jednych hałasują przekładnie i dmuchawy (13N), w kolejnych drzwi (wcześnie 105N i 120N), w jeszcze	N	Problem wykracza poza zakres Programu.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
				innych dokuczliwe, (lecz nie głośnie) są układy rozruchowe (falowniki). Pod tym względem ograniczenie prędkości jazdy okazuje się również mało sensowne, gdyż wszystkie podane wyżej uciążliwości dźwiękowe występują od niej niezależnie: przekładnie słychać przy rozpędzaniu, dmuchawy działają stale, zaś drzwi otwierane są wyłącznie na postoju.		
237.	29.04.09	Tomasz Roliński	Składam wniosek o rezygnację z ograniczania prędkości jazdy tramwajów jako metody redukcji hałasu w mieście. Jest to metoda chybiona, prymitywna i bez uzasadnienia w technice XXI wieku. Tramwaje w ruchu ulicznym Warszawy poruszają się ze względnie niewielkimi prędkościami, porównywalnymi z osiąganymi z połowy XX wieku. Przykładowo, ograniczenie prędkości na Moście Poniatowskiego, niezadowolające zresztą dla mieszkańców, wynosi 30 km/h - na jedynym prostym i bezkolizyjnym torowisku w stolicy tramwaje rozwijają prędkości niewiele większe, niż to czyniły podczas zaborów! Tymczasem powinny tam osiągać 60 - 70 km/h, z przyczyn przewozowych i dla dobra psychiki motorniczych - kierowcy samochodów rozwijają tam prędkość nawet 80 km/h, a nowoczesne tramwaje kolebią się jak wagoniki w kopalni. Przykładowo: w Budapeszcie odnowiona trasa Grand Boulevard pozwala na jazdę z prędkością do 70 km/h, w tym także po torach w pasie drogowym zbliżonym wyglądem do ulicy Puławskiej. Osiągnięto to zamawiając tabor pod potrzeby tej trasy, przygotowując odpowiednio torowiska oraz separując ruch. W niewralgicznym punkcie - Bororos Ter, w pobliżu estakady i mostu Petoefiego ruch wozów nie jest słyszalny na tle dźwięków ulicy, co dotyczy nawet balkonów w okolicznych domach także w godzinach nocnych. Należy przy tym zauważyć, że mówimy o ciężkich, najdłuższych składach tramwajowych świata, liczących po 54 metry. Tramwaje na trasie Grand Boulevard są atrakcyjne dla pasażerów, gdyż kursując w poprzek rzeki i linii metra mają podobną do niego zdolność przewozową (do 10.000 osób/h) i pojawiają się w	Należy wnosić o rezygnację z ograniczania prędkości, sugerując działania zmierzające wręcz do jej zwiększania, z jednoczesną redukcją emisji hałasu, w tym na przykład: -dobór taboru do okoliczności, w tym konstrukcji jego zawieszenia i liczby wózków jezdnych przy ustalonym obciążeniu i dopuszczalnej emisji hałasu do otoczenia -wyposażenie taboru w urządzenia smarowania obręczy kół oraz zaawansowane układy ABS, EDS - redukujące zjawiska poślizgu i w konsekwencji stuki kół po wytarciu się płaszczyzn -sytuowanie torowisk na estakadach zgodnie z techniką osiągalną dla wieku XXI, a nie według założeń budownictwa wieku XIX. -otaczanie torowisk zielenią niskopienną, -określanie wymagań technicznych dla taboru z uwzględnieniem nie tylko własności jezdnych przy stałej prędkości, lecz także hałasu insta-	N	W perspektywie krótkookresowej nie do uniknięcia są ograniczenia prędkości tramwaju, czego zresztą domagają się mieszkańcy okolic np. Al. 3 Maja (wiadukt Mostu Poniatowskiego) – patrz lp. 121. Bez ograniczenia prędkości tramwajów w niektórych (wybranych, nielicznych) miejscach nie ma możliwości obecnie realnej walki z tego rodzaju hałasem (prawa fizyki). Zauważmy, że w krajach bardziej rozwiniętych od Polski, dla utrzymania dużych prędkości tramwaju schodzi się z liniami pod ziemię (oczywiście nie tylko z uwagi na hałas, lecz i ten czynnik jest brany pod uwagę). Niestety nieprawdziwe są informacje na temat prędkości poruszania się tramwajów i samochodów po wiadukcie Mostu Poniatowskiego. Mimo, iż motorniczo wie o ograniczeniu prędkości tramwaju, w szczególności w kierunku Pragi, prędkość tramwajów wielokrotnie stwierdzona podczas specjalnie zaaranżowanych w różnych dniach i różnych porach obserwacji, wynosi przeciętnie 50 km/h (w pewnych okresach niewiele ponad 45 km/h). Na wysokości domów przy Al. 3 Maja rozpoczyna się intensywne hamowanie elektrodynamiczne.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			szczycie co 2 -3 minuty. Tymczasem w Warszawie stosuje się rozwiązania "uniwersalne", a zarazem niespójne oraz całkowicie niekompleksowe. Kosztownym błędem było zastosowanie zaawansowanego technicznie torowiska w al. Poniatowskiego bez ingerencji wibroakustycznej w sam wiadukt i most, czyli budowle projektowane przed I wojną światową i ostatnio remontowane w latach 80 - tych ubiegłego wieku. Ten sam błąd zostanie zapewne powielony na Moście Śląsko - Dąbrowskim. W tej sytuacji, zamiast najbardziej prymitywnych rozwiązań, jakimi są ekrany akustyczne i redukcja prędkości pojazdów szynowych, należy raczej zastanowić się nad doбором optymalnych konstrukcji samych tramwajów i być może zamawiać je specjalnie na trasy zaprojektowane przed kilkudziesięciu laty, skoro gruntowne zmiany konstrukcyjne podłoża nie są brane pod uwagę. Można zauważyć, że w momencie wybudowania Mostu Poniatowskiego masa tramwaju oscylowała wokół 10 ton, obecnie jest co najmniej czterokrotnie większa, a obiekt ten jest prawie taki sam. Dodatkowo należy wnosić o uwzględnianie: - w ocenie hałasu emitowanego przez tramwaje specyfikacji poszczególnych typów. Przykładowo, w jednych hałasują przekładnie i dmuchawy (13N), w kolejnych drzwi (wczesne 105N i 120N), w jeszcze innych dokuczliwe, (lecz nie głośnie) są układy rozruchowe (falowniki). Pod tym względem ograniczenie prędkości jazdy okazuje się również mało sensowne, gdyż wszystkie podane wyżej uciążliwości dźwiękowe występują od niej niezależnie: przekładnie słychać przy rozpędzaniu, dmuchawy działają stale, zaś drzwi otwierane są wyłącznie na postoju. Na marginesie można też dodać, że na potrzeby programu TVN Warszawa przeprowadzono pomiary na przystanku tramwajowym w al. Poniatowskiego nad Wisłostradą, które wykazały przestrzeganie dozwolonej prędkości (30 km/h) przez tramwaje przy jednoczesnym nawet dwukrotnym przekraczaniu dozwolonej prędkości (40,50 km/h) przez samochody i autobusy, głównie prywatne. Różnice w poziomie dźwięku między tramwajami i samochodami przekraczały nawet 15 dB na niekorzyść transportu drogowego. Ruszające z minimalną prędkością z przystanków autobusy, wpadając w studnie i wpusty, emitowały w tym miejscu dźwięk o poziomie większym, niż operujące w tym samym trybie pojazdy szynowe, korzystające	lacyjnego - pracy wentylacji, przetwornic i przede wszystkim wyciszenia procesu domykania drzwi, podczas którego powstają w niektórych typach impulsy dźwiękowe przekraczające wszelkie normy zdrowotne.		W porównaniu z tym, samochody osobowe, które poruszają się z prędkościami średnio 80 km/h, są zdecydowanie mniej uciążliwe.
			Dodatkowo należy wnosić o uwzględnianie: - w ocenie hałasu emitowanego przez tramwaje specyfikacji poszczególnych typów. Przykładowo, w jednych hałasują przekładnie i dmuchawy (13N), w kolejnych drzwi (wczesne 105N i 120N), w jeszcze innych dokuczliwe, (lecz nie głośnie) są układy rozruchowe (falowniki). Pod tym względem ograniczenie prędkości jazdy okazuje się również mało sensowne, gdyż wszystkie podane wyżej uciążliwości dźwiękowe występują od niej niezależnie: przekładnie słychać przy rozpędzaniu, dmuchawy działają stale, zaś drzwi otwierane są wyłącznie na postoju.	Dodatkowo należy wnosić o uwzględnianie: - w ocenie hałasu emitowanego przez tramwaje specyfikacji poszczególnych typów. Przykładowo, w jednych hałasują przekładnie i dmuchawy (13N), w kolejnych drzwi (wczesne 105N i 120N), w jeszcze innych dokuczliwe, (lecz nie głośnie) są układy rozruchowe (falowniki). Pod tym względem ograniczenie prędkości jazdy okazuje się również mało sensowne, gdyż wszystkie podane wyżej uciążliwości dźwiękowe występują od niej niezależnie: przekładnie słychać przy rozpędzaniu, dmuchawy działają stale, zaś drzwi otwierane są wyłącznie na postoju.	N	Problem wykracza poza zakres Programu.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			nowoczesnego torowiska. Co więcej, dźwięk towarzyszący hamowaniu i ruszaniu tramwajów był jednostajny i ginał w tle akustycznym, zaś wpadające we wpusty autobusy emitowały podwójne (dwie osie) lub potrójne (przegubowce), głośnie impulsy o szerokim widmie, pobudzające całą konstrukcję wiaduktu do drgań wyczuwalnych nawet z dużej odległości i rezonujące w przestrzeni pod wiaduktem Jest to kolejny dowód na to, że sugestia ograniczenia prędkości pojazdów szynowych to droga donikąd.			
238.	29.04.09	Tomasz Roliński	Wnoszę o wprowadzenie praktyki nadzoru ochrony środowiska nad inwestycjami drogowymi i eksploatacją infrastruktury drogowej w celu wymuszania działań zmierzających do ograniczania hałasu. Biuro Ochrony Środowiska lub inny organ powinien: -nadzorować projekty inwestycji drogowych oraz modernizacji celem ustalenia, czy przyjęte rozwiązania służą ograniczaniu hałasu, głównie przez wykorzystanie możliwości ograniczania prędkości, zapewniania płynności jazdy i eliminację rozwiązań hałaśliwych, jak wpusty i studnie w torze jazdy pojazdów lub ich konstrukcje niegwarantujące zmniejszonej emisji dźwięku (na przykład wpusty o luźnych kratkach zamiast ryglowanych, pokrywy studni bez wypełnienia tłumiącego itp.) -wykonywać pomiary zdawczo - odbiorcze celem ustalenia osiągnięcia założonych parametrów akustycznych nawierzchni dróg, torowisk i przede wszystkim instalowanej infrastruktury -wykonywać pomiary sprawdzające powyższe przed upływem okresu gwarancji na roboty i materiały -wykonywać pomiary sprawdzające, oceniające poprawność eksploatacji (stan warstwy ścieralnej, poziomowanie i mocowanie wpustów i studni, skuteczność elementów ograniczania prędkości i sterowania ruchem) na drogach w eksploatacji, nie rzadziej, niż raz na dwa lata -mieć możliwość weryfikacji skarg i wniosków napływających od obywateli w przypadku stwierdzenia lokalnych problemów, np. z zapadniętymi wpustami (ang. hot point spotting) Dotychczasowa praktyka nie ma nic wspólnego z ograniczaniem emisji hałasu i drgań, co więcej, wręcz tę emisję powiększa, gdyż niejednokrotnie gładka nawierzchnia po remoncie sprzyja rozwijaniu jeszcze większych prędkości, co zwiększa emisję hałasu na nieprawidłowo obsadzonych w pasie jezdni wpustach i studniach. O ile stosowanie	Biuro Ochrony Środowiska lub inny organ powinien: -nadzorować projekty inwestycji drogowych oraz modernizacji celem ustalenia, czy przyjęte rozwiązania służą ograniczaniu hałasu, głównie przez wykorzystanie możliwości ograniczania prędkości, zapewniania płynności jazdy i eliminację rozwiązań hałaśliwych, jak wpusty i studnie w torze jazdy pojazdów lub ich konstrukcje niegwarantujące zmniejszonej emisji dźwięku (na przykład wpusty o luźnych kratkach zamiast ryglowanych, pokrywy studni bez wypełnienia tłumiącego itp.) -wykonywać pomiary zdawczo - odbiorcze celem ustalenia osiągnięcia założonych parametrów akustycznych nawierzchni dróg, torowisk i przede wszystkim instalowanej infrastruktury -wykonywać pomiary sprawdzające powyższe przed upływem okresu gwarancji na roboty i materiały -wykonywać pomiary sprawdzające, oceniające poprawność eksploatacji (stan warstwy ścieralnej, poziomowanie i mocowanie wpustów i	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Zagadnienia nadzoru nad problematyką ochrony Środowiska w procesie inwestowania są ściśle zdefiniowane w przepisach prawnych (także – rangi ustawy).

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			cichego asfaltu i ograniczenia prędkości pozwala liczyć na zmniejszenie średniego poziomu dźwięku o 3 do 5 dB, to eliminacja wpustów w pasie drogowym pozwala na zmniejszenie poziomu dźwięku zdarzenia akustycznego, towarzyszącego najeżdżaniu na nie kołami o 6 do 10 dB, w zależności od prędkości i rodzaju pojazdu. Podobnie rzecz się ma w przypadku właściwego utrzymania wpustów, studni i zasuw. Należy przy tym zauważyć, że łomoty towarzyszące wpadaniu we wpusty i studnie mają charakter impulsowy, jest to dźwięk daleko bardziej uciążliwy i szkodliwy, niż odpowiadający mu wartością hałas o charakterze stacjonarnym- stąd w prawodawstwie unijnym do wyniku pomiaru dźwięku impulsowego dodaje się od 1 do kilku dB "kary" za jego charakter lub zaostrza kryteria oceny. Przykładem "porażki akustycznej" przy modernizacji nawierzchni jest aleja Krakowska - ciężkie pojazdy wywołują emisję zdarzeń akustycznych o poziomie A sięgającym 120 dB, na przykład w przypadku ekspozycji osoby oczekującej na możliwość przejścia przez jezdnię. Przy intensywnym ruchu ciężarówek na skrzyżowaniu z ul. 17 Stycznia hałas drogowy jest tak silny, że nie słychać w ogóle startujących tuż obok samolotów i istnieje ryzyko wypadnięcia pod tramwaj, którego także nie da się w tych warunkach usłyszeć, a przecież nasze wozy do bezgłośnych nie należą. Wystarczyłoby przy tym wyregulować studnie lub zadbać, by tor jazdy ciężarówek nie przebiegał prawym pasem.	studni, skuteczność elementów ograniczania prędkości i sterowania ruchem) na drogach w eksploatacji, nie rzadziej, niż raz na dwa lata -mieć możliwość weryfikacji skarg i wniosków napływających od obywateli w przypadku stwierdzenia lokalnych problemów, np. z zapadniętymi wpustami (ang. hot point spotting)		
239.	29.04.09	Tomasz Roliński	Wnoszę o włączenie do programu walki z hałasem działań edukacyjnych na poziomie przedszkoli i szkół, zmierzających do odpowiedniej edukacji mieszkańców miasta, na równi z nauką mycia zębów, oszczędzania wody czy segregacji odpadów. Większość placówek należy do samorządów lub jest w rękach prywatnych, zatem te oczywiste działania nie powinny być szczególnie trudne do podjęcia. Bez zmian w mentalności i nawykach nie ma mowy o redukcji hałasu bytowego i znacznej części hałasu komunikacyjnego.	Wnoszę o włączenie do programu walki z hałasem działań edukacyjnych na poziomie przedszkoli i szkół, zmierzających do odpowiedniej edukacji mieszkańców miasta, na równi z nauką mycia zębów, oszczędzania wody czy segregacji odpadów. Większość placówek należy do samorządów lub jest w rękach prywatnych, zatem te oczywiste działania nie powinny być szczególnie trudne do podjęcia.	N	Problem wykracza poza zakres Programu.
240.	29.04.09	Tomasz Roliński	Wnoszę o przeprowadzenie i włączenie do programu oceny wykonalności projektu polegającego na zastępowaniu autobusów o napędzie spalinowym hybrydami lub trolejbusami. Przykładowo, w Rzymie z dworca Termini (odpowiednik Dworca Centralnego) odjeżdża ekspresowa linia 90, obsługiwana przez przegubowe trolejbusy polskiej firmy Solaris. Przez pierwszy odcinek trasy (jak z ul. Emilii Plater do Ronda	Należy wnosić o włączenie pojazdów o napędzie elektrycznym i hybrydowym do programu ograniczania hałasu w Warszawie.	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Popieramy takie stanowisko.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			Zawiszy) jadą one zasilane z akumulatorów, by dalej wpiąć się do sieci trakcyjnej. Są bezgłośnie i nie emitują żadnych spalin. Z kolei po wąskich uliczkach starego Rzymu kursują miniaturowe autobusy elektryczne, wspomagające ruch turystyczny i zapewniające mieszkańcom transport w strefie wyłączzonej z ruchu samochodów (odpowiednik terenu Starego i Nowego Miasta w Warszawie, gdyby wyeliminować stamtąd wszelki ruch samochodów). Na podstawie tego przykładu należy wnosić o włączenie pojazdów o napędzie elektrycznym do programu ograniczania hałasu w Warszawie.			
241.	29.04.09	Tomasz Roliński	Wnoszę o ustanowienie służby nadzorującej emisję hałasu przez środki komunikacji miejskiej, działające w ramach ZTM oraz spoza sieci miejskiej, ale uprawnione do wjazdu do jego centrum. Służba ta powinna: -ustalać wymagania dotyczące hałaśliwości pojazdów, wykraczające poza zwykłą homologację i badania techniczne, (które w praktyce nie obejmują pomiarów hałasu) - w szczególności urządzeń dodatkowych-wentylacji, sprężonego powietrza, drzwi i temu podobnych. Na podstawie tych wymagań powinien odbywać się wybór przewoźników - na tej samej zasadzie, co wymagania norm emisji spalin i wyposażenia w liczbę drzwi, niską podłogę czy klimatyzację -dokonywać kontroli pojazdów użytkowanych przez przewoźników z możliwością wnioskowania o naprawę, regulację lub wycofanie z ruchu -mieć możliwość oceny hałasu emitowanego przez pojazdy obce, dokonujące przewozu osób, na zasadzie ograniczonego dostępu do obszarów najbardziej zagrożonych hałasem -mieć możliwość kierowania do Policji wniosków o zatrzymanie dowodów rejestracyjnych pojazdów szczególnie uciążliwych -obsługiwać dedykowaną aparaturę namierzającą sprawców przekroczeń na podstawie pomiaru dźwięku i prędkości W szczególności istotna jest eliminacja pojazdów uciążliwych oraz presja na przewoźników w kierunku utrzymywania w sprawności sprężarek i drzwi - oba te rodzaje wyposażenia mogą podczas każdego zatrzymania na przystanku emitować dźwięki impulsowe o poziomach znacznie przekraczających 100 dB, co jest szkodliwe dla wszystkich ludzi, a może być zabójcze dla małych dzieci, także w przypadku nawet pojedynczej ekspozycji na hałas towarzyszący zatraskiwaniu się drzwi czy wypuszczeniu nadmiaru sprężonego powietrza.	Wnoszę o ustanowienie służby nadzorującej emisję hałasu przez środki komunikacji miejskiej, działające w ramach ZTM oraz spoza sieci miejskiej, ale uprawnione do wjazdu do jego centrum. Służba ta powinna: -ustalać wymagania dotyczące hałaśliwości pojazdów, wykraczające poza zwykłą homologację i badania techniczne, (które w praktyce nie obejmują pomiarów hałasu) - w szczególności urządzeń dodatkowych-wentylacji, sprężonego powietrza, drzwi i temu podobnych. Na podstawie tych wymagań powinien odbywać się wybór przewoźników - na tej samej zasadzie, co wymagania norm emisji spalin i wyposażenia w liczbę drzwi, niską podłogę czy klimatyzację -dokonywać kontroli pojazdów użytkowanych przez przewoźników z możliwością wnioskowania o naprawę, regulację lub wycofanie z ruchu -mieć możliwość oceny hałasu emitowanego przez pojazdy obce, dokonujące przewozu osób, na zasadzie ograniczonego dostępu do obszarów najbardziej zagrożonych hałasem	N	Problem wykracza poza zakres Programu.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
				sem -mieć możliwość kierowania do Policji wniosków o zatrzymanie dowodów rejestracyjnych pojazdów szczególnie uciążliwych -obsługiwać dedykowaną aparaturę namierzającą sprawców przekroczeń na podstawie pomiaru dźwięku i prędkości		
242.	29.04.09	Tomasz Roliński	Wnoszę o powołanie w mieście struktur, które można określić mianem "policji hałasowej" - z braku jakichkolwiek służb szybkiego reagowania na szczeblu państwowym. Powinny to być (na przykład) wyspecjalizowane załogi straży miejskiej z miernikami poziomu dźwięku, działające całą dobę, mogące: -zebrać materiał dowodowy lub na podstawie oceny wykonanej same-mu spowodować reakcję innych służb (współczesne mierniki oprócz funkcji pomiaru mają możliwość wykonywania nagrań, robienia zdjęć stowarzyszonych z mierzonym dźwiękiem) -nałożyć karę w postępowaniu mandatowym lub przed sądem grodzkim -dysponować sprzętem zabezpieczonym przed dostępem osób trzecich, który może być zostawiony w mieszkaniu poszkodowanego obywatela celem aktywacji przez niego w momencie naruszenia ciszy nocnej lub dopuszczalnego poziomu dźwięku w porze dziennej (przyrządy takie są w powszechnym użyciu np. w Wielkiej Brytanii) - obecnie nikt (np. Sanepid) nie jest w stanie czekać na uciążliwe zdarzenie akustyczne, szczególnie nocą w mieszkaniu i skarżącego lub na ulicy -wezwać w uzasadnionych przypadkach inspekcję pracy do robót prowadzonych bez ochrony słuchu - często jest to szybszy i skuteczniejszy sposób na zakład lub budowę emitującą nadmierny hałas, niż zajmowanie się jego emisją do środowiska -kierować do Policji wnioski o zatrzymanie dowodów rejestracyjnych pojazdów uciążliwych ze względu na emitowany hałas. Dotychczasowa praktyka warszawskich służb polega na ogólnej niemocy wobec sprawców incydentalnych, szczególnie w kwestii zebrania materiału dowodowego. Obywatel jest zwykle pytany, czy będzie świadkiem przed sądem grodzkim, co wobec faktu, że nawet posiadając kosztujący kilka tysięcy złotych miernik poziomu dźwięku "z atestem" (wzorcowaniem GUM i zatwierdzeniem typu) nie byłby uprawniony do wykonywania pomiarów mających wartość dowodu, stanowi pytanie nawet nie retoryczne, lecz wręcz niepoważne. Należy przy tym zauważyć, że siły porządkowe w wielu krajach (i nawet miastach Polski) wyposażone są w przyrządy do	Wnoszę o powołanie w mieście struktur, które można określić mianem "policji hałasowej" - z braku jakichkolwiek służb szybkiego reagowania na szczeblu państwowym. Powinny to być (na przykład) wyspecjalizowane załogi straży miejskiej z miernikami poziomu dźwięku, działające całą dobę, mogące: -zebrać materiał dowodowy lub na podstawie oceny wykonanej same-mu spowodować reakcję innych służb (współczesne mierniki oprócz funkcji pomiaru mają możliwość wykonywania nagrań, robienia zdjęć stowarzyszonych z mierzonym dźwiękiem) -nałożyć karę w postępowaniu mandatowym lub przed sądem grodzkim -dysponować sprzętem zabezpieczonym przed dostępem osób trzecich, który może być zostawiony w mieszkaniu poszkodowanego obywatela celem aktywacji przez niego w momencie naruszenia ciszy nocnej lub dopuszczalnego poziomu dźwięku w porze dziennej (przyrządy takie są w powszechnym użyciu np. w Wielkiej Brytanii) - obecnie nikt (np. Sanepid) nie jest w stanie czekać na uciążliwe zdarzenie akustyczne, szczególnie	N	Problem wykracza poza zakres Programu.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			pomiaru dźwięku, stosowane do oceny hałasu komunikacyjnego, bytowego, instalacyjnego i międzysąsiedzkiego". Brak takowych możliwości w Warszawie ma bardzo negatywny wpływ na skuteczność jakichkolwiek działań związanych z ograniczaniem hałasu oraz ogólną świadomość społeczeństwa. Kuriozum jest fakt, że żadna służba miejska nie może zmierzyć wartości tego najbardziej szkodliwego zanieczyszczenia, bo przede wszystkim nie ma do tego sprzętu ani procedur.	nocą w mieszkaniu i skarżącego lub na ulicy -wezwać w uzasadnionych przypadkach inspekcję pracy do robót prowadzonych bez ochrony słuchu - często jest to szybszy i skuteczniejszy sposób na zakład lub budowę emitującą nadmierny hałas, niż zajmowanie się jego emisją do środowiska -kierować do Policji wnioski o zatrzymanie dowodów rejestracyjnych pojazdów uciążliwych ze względu na emitowany hałas. Dotychczasowa praktyka warszawskich służb polega na ogólnej niemocy wobec sprawców incydentalnych, szczególnie w kwestii zebrania materiału dowodowego. Obywatel jest zwykle pytany, czy będzie świadkiem przed sądem grodzkim, co wobec faktu, że nawet posiadając kosztujący kilka tysięcy złotych miernik poziomu dźwięku "z atestem" (wzorcowaniem GUM i zatwierdzeniem typu) nie byłby uprawniony do wykonywania pomiarów mających wartość dowodu, stanowi pytanie nawet nie retoryczne, lecz wręcz niepoważne. Należy przy tym zauważyć, że siły porządkowe w wielu krajach (i nawet miastach Polski) wyposażone są w przyrządy do pomiaru dźwięku, stosowane do oceny hałasu komunikacyjnego, bytowego, instalacyjnego i międzysąsiedzkiego". Brak takowych możliwości w Warszawie ma bardzo negatywny wpływ na skuteczność jakichkolwiek działań związanych z ograniczaniem hałasu oraz ogólną świadomość społeczeństwa. Kuriozum jest fakt, że żadna służba		

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: <i>U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony</i>	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
				miejska nie może zmierzyć wartości tego najbardziej szkodliwego zanieczyszczenia, bo przede wszystkim nie ma do tego sprzętu ani procedur.		
243.	29.04.09	Tadeusz Russ	Szanowni Państwo, dzielę się swoimi uwagami o hałasie w mieście - mieszkam na Marymoncie: - coraz bardziej dokuczliwy jest dźwięk silników samolotów, prywatnych z lotniska w Babicach, które mają nad naszymi głowami swój korytarz i pętlę do lądowania; pory dnia, częstotliwość lotów, poziom głośności silników – to sprawy nieuregulowane - imprezy "rozrywkowe" w blokach i publiczne na AWF-ie, na Kępie Potockiej z bardzo głośnymi, rytmicznymi dźwiękami wykraczającymi poza teren imprezy - a przecież ja NIE BIORĘ UDZIAŁU W KONCERCIE! Straż miejska twierdzi, iż nie może wkraczać na teren prywatny, ale zakłócający wkraczają w moją przestrzeń! - ryk silników samochodów i motocykli z tłumikami tak przerobionymi, by wywołać jak największy hałas - dudniące dźwięki wydobywające się z zainstalowanych w autach głośników. Myśl moja jest taka, aby te dźwięki traktować jako napaść gdyż wkraczają w przestrzeń mojej prywatności; po drugie, aby przestrzeń publiczna jako dobro wspólne podlegała szczególnej ochronie przed napaścią dźwiękiem.	Coraz bardziej dokuczliwy jest dźwięk silników samolotów, prywatnych z lotniska w Babicach, które mają nad naszymi głowami swój korytarz i pętlę do lądowania; pory dnia, częstotliwość lotów, poziom głośności silników – to sprawy nieuregulowane	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Zarządzającego Lotniskiem Bemowo.
				Imprezy "rozrywkowe" w blokach i publiczne na AWF-ie, na Kępie Potockiej z bardzo głośnymi, rytmicznymi dźwiękami wykraczającymi poza teren imprezy - a przecież ja NIE BIORĘ UDZIAŁU W KONCERCIE! Straż miejska twierdzi, iż nie może wkraczać na teren prywatny, ale zakłócający wkraczają w moją przestrzeń!	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Biura Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego.
				Ryk silników samochodów i motocykli z tłumikami tak przerobionymi, by wywołać jak największy hałas	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Komendy Stołecznej Policji.
				Dudniące dźwięki wydobywające się z zainstalowanych w autach głośników.	N	
244.	29.04.09	Grzegorz Różycki	Witam Na akustycznej mapie swoje poczesne miejsce musi zająć ul. Iwicka numery 4,6,8,8a aż do ul. Gagarina, czemu? Znajduje się tu obiekt MSWIA, w którym parkują ciężarówki, autobusy, pojazdy do 12 ton. Ponadto od trzech lat w tym obiekcie, a przy ładnej pogodzie na placu,	Obiekt MSWiA w pobliżu ul. Iwickiej - od trzech lat w tym obiekcie, a przy ładnej pogodzie na placu, trenuje orkiestra dęta	N	Problemy wykraczają poza zakres Programu.
				Od ul. Krasnołęckiej płynie rzeka pojazdów, różnych, szczególnie omijających korki na ul. Czerniakowskiej.	N	Problemy wykraczają poza zakres Programu. Wniosek skierowano do Zarządu Dróg Miejskich

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			trenuje orkiestra dęta. Od ul. Krasnołęckiej płynie rzeka pojazdów, różnych, szczególnie omijających korki na ul. Czerniakowskiej. Hałas, wibracje i smród spalin uniemożliwia korzystanie z i tak kiepskiego powietrza. W dodatku w ciągu dnia, również w Soboty i Niedziele, swoje próby wykonuje orkiestra dęta, policyjna, jak wnioskuję z repertuaru – ulubiona muzyka z filmu „akademia policyjna” Dalej za garażami w kierunku ul. Gagarina, istnieje obiekt, w którym jest studio muzyczne, jeśli działa w nocy, to okoliczni mieszkańcy odczuwają dudnienie basów Nie ma możliwości ucieczki przed „bębniami i trąbami”, ponieważ słychać je po zamknięciu okien. Nie ma możliwości wypoczynku w zaciszu domowego ogniska, bo wszędzie hałas, wibracje i spaliny. W dodatku istniejące garby spowalniające, na których zniknęły ślady farby oznaczeń drogowych poziomych, powodują nagły, niespodziewany huk, kiedy pędzące pojazdy uderzają podwoziem o niespodziewaną przeszkodę, Nawet jak kierowca zahamuje, to i tak w ostatniej chwili, co skutkuje piskiem opon i hukiem podwozia walącego o garb. O trwałe oznakowanie garbów nie sposób się doprosić od długiego czasu, a policja tłumaczy się spaloną salą prób. Urząd infrastruktury dzielnicy Mokotów, montuje kolejne słupki, różnego rodzaju rury w chodniku, natomiast zupełnie nie reaguje na pisma mieszkańców w sprawie ruchu ulicznego, tonażu pojazdów i hałasu. Beznadzieja	Za garażami w kierunku ul. Gagarina, istnieje obiekt, w którym jest studio muzyczne, jeśli działa w nocy, to okoliczni mieszkańcy odczuwają dudnienie basów Nie ma możliwości ucieczki przed „bębniami i trąbami”, ponieważ słychać je po zamknięciu okien. Istniejące garby spowalniające, na których zniknęły ślady farby oznaczeń drogowych poziomych, powodują nagły, niespodziewany huk, kiedy pędzące pojazdy uderzają podwoziem o niespodziewaną przeszkodę,	N	Problemy wykraczają poza zakres Programu.
					N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Zarządu Dróg Miejskich
245.	29.04.09	Michał Trybulec	Parki przy ul Grochowskiej, Al. St. Zjednoczonych Jako laik, zauważyłem następujące rzeczy: 1. Hałas pochodzący od ulicy na poziomie gruntu, można znacznie	Hałas pochodzący od ulicy na poziomie gruntu, można znacznie zmniejszyć montując niewysokie ekrany (0,5 – 1m)	N	W przytłaczającej większości przypadków niskie ekrany nie mają prawie żadnej skuteczności w stosunku do obiektów budowlanych (budynków).

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			zmniejszyć montując niewysokie ekrany (0,5 – 1m), takie ekrany nie muszą być plastikowe, mogą to być np. większe donice lub podobne elementy; mam wrażenie, że wtedy hałas kół i silników może być jeszcze słyszalny, ale jego natężenie wydaje się być znacznie niższe. 2. Zatem, może w wielu miejscach wystarczą dobrze umiejscowione takie ekrany, plus np. gęste żywopłoty, aby wystarczająco zmniejszyć hałas, bez zabudowywania ulic i ograniczenia widoczności wysokimi ekranami. 3. Mam tu na myśli obszary parków umieszczone blisko dużych ulic (np. Skaryszewskiego przy Grochowskiej, czy okolice Jeziorka Goławskiego przy Stanów Zjednoczonych. Uroczne miejsca, które jednak tracą bardzo dużo na bliskości głównych arterii komunikacyjnych. Może więc niewielkim kosztem udałoby się przynajmniej ograniczyć hałas z nich pochodzący.	Może w wielu miejscach wystarczą dobrze umiejscowione takie ekrany, plus np. gęste żywopłoty, aby wystarczająco zmniejszyć hałas w parkach.	N	Kształtowanie warunków akustycznych na terenach parkowych wykracza natomiast poza zakres Programu.
246.	29.04.09	Piotr Warda	Mapa hałasu oczywiście cieszy, ale moim zdaniem należy uwzględnić zjawisko krótkotrwałego dużego natężenia dźwięku. Źródłem tego hałasu są motocykle, których użytkownicy celowo wprowadzają ich silniki na wysokie prędkości obrotowe. Bardzo często modyfikują także układ wydechowy w taki sposób, aby celowo zwiększać głośność pojazdu. Odbywa się to w godzinach wieczornych i nocnych gdzie poziom tła hałasu jest już niski. Działania te są bardzo nieprzyjemne i odczuwalne w nawet w dużej odległości od jezdni. Przykładem jest ul. Okopowa od al. Solidarności do ul. Anielewicza. Problem ten spotyka się także w przypadku samochodu, a dodatkowo istnieje tam zjawisko ruszania z "piskiem opon". Uważam, że Program ochrony przed hałasem powinien proponować jakieś sposoby walki z tym problemem.	Program ochrony środowiska przed hałasem powinien uwzględnić krótkotrwały hałas motocykli oraz samochodów ruszających z „piskiem opon”	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Komendy Stołecznej Policji.
247.	29.04.09	Anna Trzeciakowska	Kwartal ulic: Al. Niepodległości, Wawelska, Krzywickiego, Nowowiejska- jest jedną z największych i najlepiej zachowanych dzielnic Warszawy, objęta uchwałą o Ochronie Zabytków. Trudno, więc zrozumieć, że tam gdzie na zmianę wysokości okna trzeba mieć pozwolenie Konserwatora, domy poddawane są nieustannym wstrząsoms spowodowanym hałasem, a również czarnieją od spalin samochodowych. Mieszkanie obok ul. Wawelskiej jest męką. Trasą Łazienkowską przejeżdżają codziennie tysiące samochodów, w tym Karetka Pogotowia na	Prosimy o podjęcie pilnych działań w celu umożliwienia nam warunków normalnego życia – i celem ratowania zabytkowej substancji materialnej w kwartale ulic Al. Niepodległości, Wawelska, Krzywickiego, Nowowiejska.	U	Zawarte w Programie propozycje ograniczenia hałasu z trasy Ł. zostały rozszerzone o wskazany we wniosku rejon (przykrycie wylotów z tunelu) - perspektywa średnioterminową. W ten sposób ograniczony zostanie hałas pochodzący z najpoważniejszego źródła w tym rejonie.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: <i>U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony</i>	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			sygnale. Podliczona wartość hałasu w naszej dzielnicy to 80 dB, dopuszczalna wg artykułu 119 ust. Z dn. 27 kwietnia 2001 r. to 65dB. Prosimy o podjęcie pilnych działań w celu umożliwienia nam warunków normalnego życia – i celem ratowania zabytkowej substancji materialnej.			
248.	29.04.09	Stanisław Wacławczyk – Rada Osiedla i Zarząd Stowarzyszenia Wskiego Starego Miasta.	Zagłębienie trasy w tunelu na odcinku między mostem Śląsko-Dąbrowskim a mostem Gdańskim. Poza poprawą klimatu akustycznego, korzyści krajobrazowe(ogród Zamku Królewskiego mógłby sięgać do brzegu Wisły itp.)	Wniosek o zagłębienie Wistostrady w tunelu na odcinku między mostem Śląsko-Dąbrowskim a mostem Gdańskim.	N	Z uwagi na niską wartość kryterialną wskaźnika M oraz nieproporcjonalnie wysokie koszty wniosek ten nie został uwzględniony.
249.	29.04.09	Teresa Stanisław Fudała	Jesteśmy mieszkańcami bloku przy ul. Elsnera 32 w Warszawie (Służew nad Dolinką), mieszkamy tam od 1978 roku. W ciągu ostatnich kilkunastu lat drastycznie podniósł się poziom hałasu od strony ul. Nowoursynowskiej, a przede wszystkim od strony Doliny Służewieckiej. Dolina Służewiecka jest częścią drogi krajowej nr 7, odbywa się nią bardzo nasilony ruch tranzytowy samochodów ciężarowych. W godzinach nocnych odczuwany poziom hałasu w naszym mieszkaniu zmusza nas często do zamykania okien - nie jest to sytuacja normalna. W związku z powyższym uprzejmie prosimy o objęcie naszego bloku przy ul. Elsnera 32 w Warszawie (Służew nad Dolinką), strefą ochronną poprzez zamontowanie odpowiednich ekranów dźwiękochłonnych.	W związku z powyższym uprzejmie prosimy o objęcie naszego bloku przy ul. Elsnera 32 w Warszawie (Służew nad Dolinką), strefą ochronną poprzez zamontowanie odpowiednich ekranów dźwiękochłonnych.	U	Rejon ten objęty jest zadaniem HD 6-2 (cały ciąg ul. Dolina Służewiecka), w ramach którego przewidziano podjęcie zadań średniokresowych, lecz przede wszystkim – długookresowych. W ramach celu długookresowego problem nadmiernego hałasu będzie rozwiązywany jako efekt oddawania do użytku poszczególnych fragmentów obwodnic warszawskich z uwzględnieniem także ekranów akustycznych. Natomiast przy rzeczywistym ograniczeniu prędkości oraz docelowo – ograniczeniu ruchu pojazdów ciężkich (jak przewiduje Program) można w sposób znaczący ograniczyć emisję hałasu.
250.	29.04.09	Antoni Dąbrowski	W przedsięwzięciach, których wdrożenie ograniczy uciążliwość hałasu w mieście (ulotka) nie przewidziano doprowadzenia stanu jezdni na ulicach miasta do stanu normalnego. Poważna część poziomu hałasu ulicznego powstaje z powodu nie-	Wnioskuje o wprowadzenie do Programu ochrony przed hałasem jako prawa miejscowego następujących zapisów:	N	Problem wykracza poza zakres Programu.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			równości powierzchni i dziur na jezdni oraz nie równego z poziomem osadzenia włączów kanałowych i innych otworów w pasie jezdni. Praktycznym rezultatem Programu powinno być szybkie wyeliminowanie tej części hałasu ulicznego. Nie wymaga to dodatkowych nakładów tylko działań organizacyjnych usprawniających działanie urzędów odpowiedzialnych za konserwację i remonty jezdni. Skuteczne egzekwowanie właściwej jakości realizowanych remontów i konserwacji bieżącej jezdni spowoduje obniżenie poziomu hałasu ulicznego praktycznie bez dodatkowych nakładów. Wnioskuję o wprowadzenie do Programu ochrony przed hałasem jako prawa miejscowego następujących zapisów. 1. nierówności i źle osadzone kanały na jezdni określić i wpisać jako zabronione źródła hałasu ulicznego powodowane złym stanem technicznym jezdni. 2. wprowadzić solidarne karanie przez Służbę Ochrony Środowiska wysokimi grzywnami za tworzenie zabronionych źródeł hałasu wykonawców nawierzchni i urzędników odpowiedzialnych za stan techniczny jezdni. 3. Zlecenie właściwemu Instytutowi w ramach Programu opracowanie systemu monitorowania i oceny natężenia części hałasu powodowanego przez nierówności na jezdni. Przez porównanie poziomu hałasu ulicznego monitorowanego z poziomem hałasem powstającym w ruchu ulicznym na jezdni równej (wzorcowej). Przez wyskalowanie można będzie oceniać stan techniczny jezdni i określić poziom zaniedbania powodujący zabroniony poziom hałasu. 4. Wprowadzić stałe badania poziomu hałasu ulicznego w celu wykrywania złego stanu jezdni powodującego hałas zabroniony 5. W Programie przewidzieć udział organizacji społecznych w kontroli i zgłaszaniu hałasu zabronionego.	Nierówności i źle osadzone kanały na jezdni określić i wpisać jako zabronione źródła hałasu ulicznego powodowane złym stanem technicznym jezdni Wprowadzić solidarne karanie przez Służbę Ochrony Środowiska wysokimi grzywnami za tworzenie zabronionych źródeł hałasu wykonawców nawierzchni i urzędników odpowiedzialnych za stan techniczny jezdni. Zlecenie właściwemu Instytutowi w ramach Programu opracowanie systemu monitorowania i oceny natężenia części hałasu powodowanego przez nierówności na jezdni. Przez porównanie poziomu hałasu ulicznego monitorowanego z poziomem hałasem powstającym w ruchu ulicznym na jezdni równej (wzorcowej). Przez wyskalowanie można będzie oceniać stan techniczny jezdni i określić poziom zaniedbania powodujący zabroniony poziom hałasu. Wprowadzić stałe badania poziomu hałasu ulicznego w celu wykrywania złego stanu jezdni powodującego hałas zabroniony W Programie przewidzieć udział organizacji społecznych w kontroli i zgłaszaniu hałasu zabronionego.		
					N	Problem wykracza poza zakres Programu. Brak jest odpowiednich przepisów w tym zakresie. Ich wprowadzenie znajduje się w gestii ustawodawcy.
					N	Problem wykracza poza zakres Programu.
					N	Problem wykracza poza zakres Programu.
					N	Zgodnie z polskim prawodawstwem istnieje taka możliwość.
251.	29.04.09	Arkadiusz Kowalski	Zgodnie z zachętami zawartymi w ulotce rozpowszechnianej przez Urząd m.st. Warszawy w związku z konsultacjami społecznymi projektu dokumentu "Program ochrony środowiska przed hałasem dla m.st. Warszawy", chciałbym zgłosić swoje uwagi. Zapoznałem się uważnie z dokumentem. Jak rozumiem, przedmiotem	Coraz bardziej istotne źródło hałasu - dzwony kościelne.	N	Problem wykracza poza zakres Programu.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			debaty jest ochrona przed hałasem jako takim, ale skupia się ona przede wszystkim na hałasie komunikacyjnym oraz przemysłowym. Moja uwaga dotyczy niewymienionego w dokumencie, ale coraz bardziej istotnego źródła hałasu - dzwonów kościelnych. W miejscu mojego zamieszkania (Ursynów) najistotniejszym obecnie źródłem hałasu są właśnie dzwony kościelne. Najbliższa dzwonnica jest uruchamiana, co godzinę, o wybranych godzinach (np. w niedzielę o 18.00) słychać dźwięki dobiegające z 3 różnych kościołów. Zresztą, znaczenia tego zjawiska, które w ostatnich dopiero latach, z niewyjaśnionych bliżej powodów, nabiera na sile, dowodzą liczne konflikty wzmiankowane w mediach. Mój list może wydać się w pierwszym momencie humorystyczny, ale został napisany całkiem serio, z zamiarem zwrócenia uwagi na powoli narastający problem. Jednocześnie nie ukrywam, że pomocna byłaby każda uwaga dotycząca sposobu radzenia sobie z tym uciążliwym zagadnieniem.			
252.	29.04.09	Tomasz Luber	Mieszkam na ul. Janowskiego; okna pokoju, w którym spędzam większą część dnia, wychodzą akurat na wspomniane wyżej skrzyżowanie i codziennie doświadczam skutków znacznego przekroczenia ustalonego limitu hałasu (wg sporządzonej przez Państwo mapy ok. 68 dB, czyli 13 dB ponad dzienną normę przewidzianą dla zabudowy jednorodzinnej). Wyraźny hałas dobiega zza okna nie tylko w dzień, w postaci ciągłego, natarczywego szumu, ale również przez całą noc - również o 3 czy 4 nad ranem. Hałas ten przez sporą część roku jest dodatkowo, ochoczo wspierany przez ryk silników samolotowych (bliskość Okęcia). Jest to odczuwalnie dokuczliwe i ogólnie rzecz biorąc utrudnia normalne funkcjonowanie. Instalacja ekranów na tym skrzyżowaniu zmniejszyłaby wyraźną dolegliwość powodowaną przez nieustanny hałas.	Zwracam się z apelem o przedłużenie planowanej linii ekranów akustycznych - rozciągniętej, wg założeń "Programu ochrony środowiska przed hałasem", od skrzyżowania ul. Puławskiej z ul. Dolina Służewiecka, do skrzyżowania Puławskiej z ul. Romera - do skrzyżowania ul. Puławskiej i ul. Pileckiego.	U	Jako rozszerzenie działań w obszarze HD 29
253.	29.04.09	Filip Klaus	Skrzyżowanie ul. Pileckiego z ul. Puławską, ulica Janowskiego opinia: Przypominamy, że wykonane pomiary poziomu hałasu przekroczyły w naszej okolicy dopuszczalne normy o kilkadziesiąt dB a dodatkowo skrzyżowanie Puławska/Pileckiego jest każdego ranka pełne samochodów używających sygnałów dźwiękowych. Rozszerzenie inwestycji teraz uchroni miasto przed koniecznością podejmowania odrębnych działań na tym, stosunkowo krótkim odcinku w terminie późniejszym. W efekcie oznacza podwyższenie standardu życia i ochrony środowiska na większym obszarze najniższym możliwie kosztem. Najbardziej narażone na hałas są domki jednorodzinne przy ul. Janowskiego, które zamieszkują rodziny z dziećmi, zaraz obok znajduje	My, mieszkańcy domów przy ul. Janowskiego, domagamy się wpisania naszego obszaru do planu budowy ekranów ochronnych oddzielających ulicą Janowskiego od ulicy Pileckiego i Puławskiej - tj. przedłużenie planowanego ekranu wzdłuż ulicy Puławskiej od ulicy Romera do skrzyżowania Puławska/Pileckiego i dalej wzdłuż ulicy Pileckiego do istniejącego wału ziemnego.	U	Jako rozszerzenie działań w obszarze HD 29

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: <i>U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony</i>	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			się przedszkole Echa Leśne. Wał usypany przed laty z inicjatywy mieszkańców chroni tylko część obszaru, pozostały narażony jest na intensywny hałas od rana do późnego wieczora.			
254.	29.04.09	Dorota Dębińska	Najbardziej uciążliwy i na pewno poważnie przekraczający dopuszczalne normy, a więc szkodliwy dla zdrowia fizycznego i psychicznego, jest narastający w Warszawie hałas, którego źródłem są: 1. Motocykle i samochody osobowe jeżdżące bez tłumików. Szczególną „zasługę” mają w tym motocykliści urządzający sobie na ulicach wyścigi. Biorąc pod uwagę, że ich jazda jest również zagrożeniem dla życia innych, należałoby jak najprędzej ten problem rozwiązać. 2. Autobusy linii prywatnych. Ich przejazdy powodują bardzo duży hałas (nie mówiąc o czarnych kłębach spalin, jakie wyrzucają z siebie). Wygląda to tak, jakby żaden z tych autobusów nie przeszedł pozytywnie przeglądu technicznego, a jednak został dopuszczony do ruchu. Zdarza się to także w przypadku autobusów komunikacji miejskiej, ale w tym pierwszym jest zjawiskiem nagminnym. 3. Tramwaje przy szybszej jeździe. Niestety, szyny, które wyciszają hałas tramwajowy, chyba nie rozwiązują problemu. Tak jest przynajmniej przy al. Waszyngtona, przy której wymienione niedawno torowisko i szyny nie zmniejszają odczuwalnie hałasu w czasie przyspieszonej jazdy tramwaju. 4. Samoloty i helikoptery. Są coraz częstszym zjawiskiem, a przeloty odbywają się tuż nad dachami i nie chodzi tu o loty kursowe. 5. Imprezy z nagłośnieniem. Nie może być tak, że z powodu zabawy kilkuset osób parę dzielnic nie może spać przez całą noc. Z tym jest tak samo jak z paleniem: możesz to robić, ale nie kosztem innych. A impreza, którą podałam jako przykład, to dyskoteka jakiś czas temu (gdzieś na Czerniakowskiej), której właściciel dostawał podobno od władz miasta zezwolenie na przeprowadzanie imprezy w takiej formie. Wiem o tym stąd, że oprócz mnie w tej sprawie prosiło o interwencję więcej osób, ale policja była z	Jak najprędzej rozwiązać problem motocykli i samochodów osobowych jeżdżących bez tłumików.	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Komendy Stołecznej Policji.
				Należy rozwiązać problem autobusów linii prywatnych (zły stan techniczny).	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Komendy Stołecznej Policji.
				Należy rozwiązać problem hałasu tramwajów na ul. Waszyngtona przez ograniczenie prędkości.	N	Problem wykracza poza zakres Programu.
				Hałas z samolotów i helikopterów jest coraz częstszym zjawiskiem na ul. Waszyngtona.	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Urzędu Lotnictwa Cywilnego.
				Hałas imprez z nagłośnieniem należy jak najszybciej ograniczyć.	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Biura Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego.
				Propozycja wprowadzenia stref ciszy w mieście, gdzie głośne imprezy byłyby zabronione.	N	Problem wykracza poza zakres Programu.
				Dotyczy prywatnych autobusów z Otwocka, Karczewa i okolic. Niektóre z tych autobusów są wyjątkowo głośne i wytwarzają bardzo dużą ilość spalin. Ograniczyć wjazd tych autobusów do Warszawy tylko do pętli tramwajowej Gocławek, ponieważ z Go-	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Zarządu Transportu Miejskiego.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			w/w powodów bezradna. Proszę pamiętać, że dla mieszkańców Warszawy to nie jest jedna, wyjątkowa sytuacja, zdarzająca się raz na pół roku. To jest kolejne źródło hałasu i kolejny raz w ciągu doby nasz słuch i nerwy są poddawane przeciążającemu stresowi. Może oprócz przeciwdziałania hałasowi warto by było stworzyć coś w rodzaju stref ciszy i chronionego krajobrazu, np. w parkach, (ale nie tylko), gdzie ruch samochodowy, bardzo głośne imprezy itp.. byłyby zabronione. Niech znajdą się miejsca, w których można od nich odpocząć. W końcu miasto jest środowiskiem życia ogromnej liczby ludzi. Nie róbmy z niego molocha, bo wtedy na pewno zakochać się w Warszawie nie da. Mam jednak nadzieję, że władze miasta przyjrzą się uważnie postulatowi warszawiaków i znajdą dobre rozwiązania dla problemu hałasu. Poza moimi uwagami dotyczącymi hałasu, przesyłam, na prośbę mojej mamy, jej wniosek w tej sprawie. „Wniosek w sprawie hałasu. Mieszkam w al. Waszyngtona. Ruch na tej ulicy jest ogromny. Jeżdżą tramwaje, autobusy, motocykle, samochody osobowe, jak również prywatne autobusy z Otwocka, Karczewa i okolic. Niektóre z tych autobusów są wyjątkowo głośne i wytwarzają bardzo dużą ilość spalin. W dniu 24 IV 2009 w godz. 15.00-15.30 (dzień roboczy) w kierunku Dworca Centralnego przejechało 14 autobusów prywatnych. Często w takim autobusie jadą powyżej 2-3 osoby. Pojazdy te hałasują, zaturowują powietrze, przyczyniają się do zwiększenia korków ulicznych. Mój wniosek jest następujący: ograniczyć wjazd tych autobusów do Warszawy tylko do pętli tramwajowej Gocławek, ponieważ z Gocławka do Dworca Centralnego jest bardzo dobra komunikacja tramwajowa. Częstotliwość kursów linii 9 i 24 w godz. 15.00-15.30 jest, co 4 minuty. Pozytywne załatwienie mojego wniosku zmniejszyłoby hałas na tej ulicy.”	clawka do Dworca Centralnego jest bardzo dobra komunikacja tramwajowa. Częstotliwość kursów linii 9 i 24 w godz. 15.00-15.30 jest, co 4 minuty		
255.	29.04.09	awoka-do1@...	Bielany, osiedle Piaski, ul. Literacka, biegnąca równolegle do trasy Armii Krajowej w odległości około kilku metrów. Mieszkańcy budynków usytuowanych przy tej przelotowej (Wschód - Zachód) trasie są narażeni na ciągły hałas, którego nie niweluje dość mizerny ekran. Obecnie trwa rozbudowa węzła komunikacyjnego u zbiegu ulic Powązkowskiej i Gen. Maczka, więc ruch samochodów, a szczególnie ciężkich tir-ów, jeszcze się nasili.. Należałoby zainstalować maksymalnie wyciszające ekrany, może podwójne i z materiałów jak najbardziej pochłaniających hałas. A może jakaś osłona od góry. Polecamy się specjalistom w tej dziedzinie. Zestresowani mieszkańcy.	Należałoby zainstalować maksymalnie wyciszające ekrany, na Trasie AK; może podwójne i z materiałów jak najbardziej pochłaniających hałas. A może jakaś osłona od góry.	N	Trasa AK będzie modernizowana. Termin modernizacji jest uzależniony od zakończenia budowy Trasy Mostu Północnego. Projekty modernizacyjne Trasy AK przewidują m.in. instalację zabezpieczeń przeciwhałasowych w formie półtuneli. Zakres i forma zastosowanych zabezpieczeń przeciwhałasowych wynika z raportu oddziaływania na środowisko.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
256.	29.04.09	Tomasz Wojciechowski	Chciałbym zgłosić problem hałasu na Natolinie przy Rosoła, na wysokości ul. Pietraszewicza. Długa, szeroka ulica, jedna z głównych na Ursynowie kusi do szybkiej jazdy, szczególnie motocyklistów, w nocy. Jest to bardzo uciążliwe. Osiedle, na którym mieszkam nie jest w żaden sposób chronione przed rykiem tych maszyn. Dziwne, bo już następne, na którym mieszka wielu prominentnych, m.in. premier Leszek Miller, doczekało się ekranów ochronnych parę lat temu.	Hałas jeżdżących szybko motocykli po ul. Rosoła (na wys. Ul. Pietraszewskiego).	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Komendy Stołecznej Policji.
				Budowa ekranów dźwiękochłonnych	N	Z uwagi na wysokie budownictwo ekrany nie będą w rozpatrywanym rejonie skuteczne.
257.	29.04.09	Monika Stylińska w imieniu Stowarzyszenia Kolonii Staszica	W powyższym programie nie został uwzględniony obszar wzdłuż Trasy Łazienkowskiej, na odcinku Aleje Niepodległości- Raszyńska. Hałas w tym miejscu jest nieprawdopodobny, spotęgowany zarówno ruchem w Al. Niepodległości / tramwaje, autobusy, samochody/ jak również tym, że za skrzyżowaniem z Alejami jest wyjazd z tunelu Trasy Łazienkowskiej. Trasa Łazienkowska jest drogą krajową, na której ruch trwa 24 godziny na dobę i którą codziennie przejeżdżają tysiące samochodów, szczególnie uciążliwe są oczywiście samochody ciężarowe. Cały ten ruch odbywa się kilka, kilkanaście metrów od zabudowań Kolonii Staszica i Kolonii Łubickiego, prawie stuletnich zabytków urbanistycznych, wpisanych do rejestru, niegdyś cichej i zielonej enklawy. W celu ochrony mieszkańców tego zabytkowego obszaru "Stowarzyszenie Kolonii Staszica" od kilkunastu lat stara się zainteresować tym problemem władze miasta, walczyć o budowę ekranów, bądź innych rozwiązań redukujących hałas. Postulujemy, aby rozwiązanie problemu hałasu od Trasy Ł. na odcinku od Al. Niepodległości do raszyńskiej potraktowano priorytetowo.	Postulujemy, aby rozwiązanie problemu hałasu od Trasy Ł. na odcinku od Al. Niepodległości do raszyńskiej potraktowano priorytetowo.	U	Zawarte w Programie propozycje ograniczenia hałasu z trasy Ł. zostały rozszerzone o wskazany we wniosku rejon (przykrycie wylotów z tunelu)
258.	29.04.09	Krystyna Górczyńska	Posłużywszy się adresem int. www.mapa.akustyczna.um.warszawa.pl , gdyż chciałam uzyskać informacje na temat poziomu hałasu w miejscu zamieszkania (skrzyżowanie ul. Tamka i Topiel). Stwierdzam, że:	Program nie zawiera nawet daleko okresowego planu rozwiązania zarówno problemu szkodliwego dla zdrowia natężenie hałasu, jak i spalin na ul. Tamka, którą przebiega 10 linii autobusowych.	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Zarządu Transportu Miejskiego.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			Mapa akustyczna jest nieczytelna- nie udało mi się uzyskać na jej podstawie interesujących mnie informacji. Zamieszczony program walki z hałasem nie nosi żadnych cech programu sensu stricte, gdyż nie zawiera nawet daleko okresowego planu rozwiązania zarówno problemu szkodliwego dla zdrowia natężenie hałasu, jak i spalin na ul. Tamka, którą przebiega 10 linii autobusowych: 102, 125, 150, 155, 160, 162, 174, E-6, 506, 512. Problem ten mógłby być, chociaż częściowo rozwiązany przez skierowanie niektórych autobusów innymi trasami tak, jak to miało miejsce w przeszłości oraz przeniesienie przystanku autobusów 150, E-6 i 506 w kierunku północnym na ul. Dobrą. Radykalnym rozwiązaniem byłoby zbudowanie drugiej linii metra (kierunek prostopadły do Wisły), co niestety zostało odłożone na czas nieokreślony.	Radykalnym rozwiązaniem byłoby zbudowanie drugiej linii metra (kierunek prostopadły do Wisły).	N	Problem wykracza poza zakres Programu.
259.	29.04.09	Mieszkańcy ul. Jankowskiego, Cybisa, Dunikowskiego, Makowskiego (załącznik z 70 podpisanymi)	My, mieszkańcy domów przy ul. Janowskiego, Cybisa, Dunikowskiego, Makowskiego, Arctowskiego domagamy się wpisania naszego obszaru do planu budowy ekranów ochronnych oddzielających nasze osiedla od ulicy Pileckiego i Puławskiej. Postulujemy przedłużenie planowanego ekranu wzdłuż ulicy Puławskiej od ulicy Romera do skrzyżowania Puławska/Pileckiego, (które stanowi epicentrum hałasu ulicznego) i dalej wzdłuż ulicy Pileckiego w kierunku ulicy Herbsta (do garaży). Przypominamy, że wykonane pomiary poziomu hałasu przekroczyły w naszej okolicy dopuszczalne normy o kilkadziesiąt dB. Najbardziej narażone na hałas są domki jednorodzinne, które zamieszkują rodziny z dziećmi. Na w/w obszarze znajdują się też dwa przedszkola: Echa Leśne i Ślimak. Ponadto, nad nami znajdują się jeden z lotniczych korytarzy powietrznych do lotniska "Okęcie", co w połączeniu z hałasem ruchu ulicznego uniemożliwia normalne funkcjonowanie w domach przy otwartych oknach.	Postulujemy przedłużenie planowanego ekranu wzdłuż ulicy Puławskiej od ulicy Romera do skrzyżowania Puławska / Pileckiego , (które stanowi epicentrum hałasu ulicznego) i dalej wzdłuż ulicy Pileckiego w kierunku ulicy Herbsta (do garaży).	U	Jako rozszerzenie działań w obszarze HD 29
260.	29.04.09	Krzysztof Wiśniewski	Problem dotyczy hałasu powodowanego przez ruch lotniczy małych statków powietrznych w przestrzeni powietrznej lotniska Warszawa-Babice. W roku 2001 w wyniku konsultacji, w których udział brali Zarządzający lotniskiem Warszawa-Babice, przedstawiciele Urzędów Dzielnicy Warszawa-Bielany i Warszawa-Żoliborz, władze samorządowe oraz organizacje społeczne, określono najbardziej optymalny przebieg kręgu nadlotniskowego dla lotniska Warszawa-Babice. Przebieg ten ilustruje rysunek 1. dołączony do niniejszego pisma a zaczerpnięty ze	Z uwagi na opisane problemy, związane z lotami w okolicach lotniska Bemowo należy: (i) powołać zespół, w którego skład weszliby przedstawiciele Urzędu	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Zarządzającego Lotniskiem Bemowo.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			strony internetowej Urzędu Dzielnicy Bielany: http://www.bielany.waw.pl/page/index.php?str=102&id=33. Jednocześnie w Zbiorze Informacji Lotniczych AIP - Polska opublikowany jest szkic kręgu nadlotniskowego wraz z opisem określającym kierunki lotu na poszczególnych jego odcinkach, który nie zgadza się z przebiegiem ustalonym w 2001 roku. Przebieg opublikowany w AIP ilustruje rysunek 2. dołączony do niniejszego pisma, zaczerpnięty ze strony internetowej: http://www.ais.pata.pl/aip/. W okolicach huty Arcelor-Mittal (na odcinku północnym kręgu) położenia obu przebiegów różnią się o około 900 metrów. Na odcinku zachodnim (wzdłuż Wisły) przebiegi te dzieli odległość około 300 metrów. Biorąc pod uwagę na przykład odległość w linii prostej dzielącej północny i południowy odcinek kręgu, wynoszącą około 5000 metrów, należy stwierdzić, że różnice tego rzędu nie są małe, a ich znaczenie jest szczególnie istotne z uwagi na fakt, że krąg nadlotniskowy dla lotniska Warszawa-Babice przebiega w terenie silnie zurbanizowanym. W obszarze, gdzie rozbieżności między przebiegiem trasy kręgu nadlotniskowego ustalonym w 2001 roku a tym aktualnie obowiązującym są największe, w okolicach północnego zakrętu kręgu, położone jest osiedle mieszkaniowe wysokich (5 pięter) budynków wielorodzinnych. Położenie to zaznaczone jest na rysunku 3. dołączonym do niniejszego pisma wraz ze szkicami przebiegów obu tras kręgów nadlotniskowych: przebiegiem ustalonym w 2001 roku oraz przebiegiem opublikowanym w AIP. Gdyby statki powietrzne odbywały loty po trasie zbliżonej do tej ustalonej w roku 2001, powinny one omijać to osiedle w odległości około 1100 metrów od strony północnej i około 700 metrów od strony wschodniej. Niestety z uwagi na w/w rozbieżności między przebiegiem trasy ustalonym w 2001 roku a tym opublikowanym w AIP, zgodnie z Instrukcją Operacyjną Lotniska Warszawa-Babice oraz zgodnie z informacjami zamieszczonymi w AIP odległość w jakiej statki powinny omijać osiedle wynosi nie więcej niż 200 metrów. Dodatkowo piloci statków powietrznych poruszających się po kręgu nadlotniskowym, szczególnie Ci odbywający loty szkolne i treningowe, z naturalnych powodów, traktują bardzo dobrze widoczne budynki tego osiedla jako punkt nawigacyjny i odbywają loty bezpośrednio nad nimi. Dokumentują to na przykład zdjęcia wykonane w dniu 01.04.2009 dołączone do niniejszego pisma. Sytuacja ta budzi zdecydowany sprzeciw także, dlatego, że w okolicy znajdują się tereny niezamieszkałe, przez które, bez szkody dla bezpieczeństwa odbywania lotów, trasa kręgu nadlotniskowego mogłaby i powinna przebiegać. Przykładem może tu być choćby trasa kręgu ustalona w roku 2001, ale także warta chyba rozważenia, trasa przebiegająca nad Parkiem Młocińskim, Lasem Młocińskim i nurtem rzeki Wisły.	Lotnictwa Cywilnego, przedstawiciele Zarządzającego lotniskiem Warszawa-Babice, przedstawiciele urzędu Dzielnicy Warszawa-Bielany oraz przedstawiciele społeczności lokalnej zamieszkującej osiedle przy ulicy Heroldów, w celu wyjaśnienia oraz sprostowania błędu w wyniku, którego przebieg trasy kręgu nadlotniskowego opublikowany w AIP różni się od tego jaki w drodze konsultacji został ustalony w 2001 roku i powinien nadal obowiązywać, i który to błąd skutkuje odbywaniem lotów nad obszarem o zwartej zabudowie mieszkaniowej oraz nad Rezerwatem Przyrody Lasek Bielański zamiast nad sąsiadującymi terenami niezamieszkałymi i o mniejszej wartości przyrodniczej,		
				(ii) w porozumieniu z Urzędem Lotnictwa Cywilnego oraz Zarządzającym lotniskiem Warszawa-Babice rozważyć możliwość dalszego odsunięcia przebiegu kręgu nadlotniskowego znad terenów zamieszkałych oraz z obrzeża Rezerwatu Przyrody Lasek Bielański w kierunku wschodnim, bezpośrednio nad nurt rzeki Wisły,	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Zarządzającego Lotniskiem Bemowo.
				(iii) dążyć do wprowadzenia na lotnisku Warszawa-Babice systemu automatycznego, elektronicznego rejestrowania trajektorii lotów szkolnych i treningowych po kręgu nadlotniskowym; środki na zrealizowanie tego typu systemu mogłyby być pozyskane na przykład w postaci dotacji z Unii Europejskiej w ramach 8. Priorytetu "Bezpieczeństwo i Krajowe Drogi Transportowe"	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Zarządzającego Lotniskiem Bemowo.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			Z uwagi na powyższe należy: (i) powołać zespół, w którego skład weślby przedstawiciele Urzędu Lotnictwa Cywilnego, przedstawiciele Zarządzającego lotniskiem Warszawa-Babice, przedstawiciele urzędu Dzielnicy Warszawa-Bielany oraz przedstawiciele społeczności lokalnej zamieszkującej osiedle przy ulicy Heroldów, w celu wyjaśnienia oraz sprostowania błędu w wyniku, którego przebieg trasy kręgu nadlotniskowego opublikowany w AIP różni się od tego jaki w drodze konsultacji został ustalony w 2001 roku i powinien nadal obowiązywać, i który to błąd skutkuje odbywaniem lotów nad obszarem o zwartej zabudowie mieszkaniowej oraz nad Rezerwatem Przyrody Lasek Bielański zamiast nad sąsiadującymi terenami niezamieszkałymi i o mniejszej wartości przyrodniczej, (ii) w porozumieniu z Urzędem Lotnictwa Cywilnego oraz Zarządzającym lotniskiem Warszawa-Babice rozważyć możliwość dalszego odsunięcia przebiegu kręgu nadlotniskowego znad terenów zamieszkałych oraz z obrzeża Rezerwatu Przyrody Lasek Bielański w kierunku wschodnim, bezpośrednio nad nurt rzeki Wisły, (iii) dążyć do wprowadzenia na lotnisku Warszawa-Babice systemu automatycznego, elektronicznego rejestrowania trajektorii lotów szkolnych i treningowych po kręgu nadlotniskowym; środki na zrealizowanie tego typu systemu mogłyby być pozyskane na przykład w postaci dotacji z Unii Europejskiej w ramach 8. Priorytetu "Bezpieczeństwo i Krajowe Drogi Transportowe" Programu Operacyjnego "Infrastruktura i Środowisko"; jego wdrożenie umożliwiłoby skuteczną kontrolę przestrzegania procedur zawartych w Instrukcji Operacyjnej Lotniska, która w chwili obecnej pozostawia wiele do życzenia.	Programu Operacyjnego "Infrastruktura i Środowisko"; jego wdrożenie umożliwiłoby skuteczną kontrolę przestrzegania procedur zawartych w Instrukcji Operacyjnej Lotniska, która w chwili obecnej pozostawia wiele do życzenia.		
261.	29.04.09	Elżbieta Królikowska	Trasa Ł przy ul. Polnej (HD – 18) Mieszkam od 15 lat przy Armii Ludowej 17 – u zbiegu Trasy Ł z ul. Polną – na ostatnim piętrze i mimo wymienionych okien nie mogę przyzwyczaić się do szumu za oknami – bardzo źle wpływa na mój system nerwowy. Wychowałam się w tych okolicach ul. Sempołowskiej (wyjście z kina LUNA), dlatego do tych rejonów wróciłam. Od wielu lat czytałam o przykryciu Trasy Ł na odcinku Rozdroże – J. Pol. niestety nic się nie dzieje – a miał stać wieżowiec przy Rozdrożu – Unijny. Proszę osoby mające wpływ na pozyskanie funduszy na ten cel o pilną realizację tych projektów.	Wniosek o przykrycie Trasy Ł na odcinku Pl. Na Rozdrożu – Rondo Jazdy Polskiej.	U	Rozwiązanie takie przewidują scenariusze przyjęte w Programie.
262.	29.04.09	Janusz Ogniewski	Przy niniejszym przekazuję uzupełnienia treści do anonimowej ankiety Waszego Biura, którą złożyłem w dn. 16.04.09. Uważam, że ankieta jest zbyt anonimowa np.: Nie posiada firmowego identyfikatora lub nadruku	Nadmierny hałas w budynkach przy ul. Arbuzowej i Patkowskiego. Zastrzeżenia do sposobów postępowania administracyjnego inwe-	N	Sprawa jest przedmiotem rozpatrywania przez Wojewódzki Sąd Administracyjny, więc nie może być wprowadzona do Programu.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			Nie potwierdza czynności złożenia ankiety W nawiązaniu do powyższego pozwoliłem sobie na: • Złożenie uzupełnienia do treści mojej anonimowej ankiety z 16.04.09 na Dziennik Kancelarii Waszego Biura. W ten sposób ujawniłem treść mojej anonimowej ankiety z 16.04.09 oraz jej uzupełnienia z dn. 29.04.09 • Przekazanie „wypożyczonej” w dniu 20.04.09 dyskietki z Programem Ochrony Środowiska przed Hałasem dla m. ST. Warszawy” Zarządowi Dróg Miejskich w Warszawie. ZDM jest zgodne treścią Decyzji 294/MOK/WIL/08 z dnia 08.08.2008. Inwestorem przebudowy i modernizacji Alei Wilanowskiej w Warszawie. • Mam nadzieję, że Wasze Biuro zaakceptuje moje postępowanie, ponieważ w ramach społecznych konsultacji Program jest powszechnie dostępny do dn. 30.04.09. Treść załącznika: Chciałbym jeszcze w uzupełnieniu rozszerzyć problematykę mojej ankiety złożonej w Biurze dn. 16.04.09. Ażeby lepiej przedstawić problem, niezbędny jest mały, historyczny zarys powstania Osiedla „Arbuzowa”, którego jestem mieszkańcem. Osiedle jest rozmieszczone w trójkącie ulic: Al. Wilanowska, ul. Arbuzowa i Patkowskiego w Warszawie. Ulica Arbuzowa na całej swojej długości przylega do Potoku Służewieckiego, który potocznie nazwany jest „smródka”. Po drugiej stronie Potoku rozciągały się Pola Wilanowskie. Te tereny na przełomie lat 1970/1980 władze m.st. Warszawy nazywały „Zielonymi Płucami” Warszawy i nie przewidywały na tym terenie zabudowy osiedlami mieszkaniowymi. Ulica Arbuzowa miała być przekształcona w deptak spacerowy, a na „Polach Wilanowskich” miał być utworzony park miejski. W tamtych latach w Alei Wilanowskiej ruch pojazdów mechanicznych był minimalny ok. 300-500 poj./h, a ul. Arbuzową poruszały się wyłącznie zaprzęgi konne! W tych realiach zaprojektowano i wybudowano osiedle. Pozwolę sobie dodać, że odległość frontowej ściany budynku mieszkalnego przy Al. Wilanowskiej 39 od krawężnika obecnej, południowej jezdni wynosi 38,5 m i to bez odliczenia szerokości zatoki dla autobusów MZA.	stora (stwierdzenie, że Uważam, że w tej sytuacji BOŚ powinno interweniować z urzędu).		

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			Inwestor określa natężenie ruchu drogowego po przebudowie i modernizacji Alei Wilanowskiej na ok. 4600/5000 pojazdów mech./h (wzrost 3 X do obecnego) Do tego jeszcze twierdzi, że wzrost natężenia ruchu spowoduje zmniejszenie natężenia poziomu hałasu. Dodam jeszcze, że ma być zwiększona o 10 km/h prędkość podróżna pojazdów mechanicznych, co również ma zmniejszyć poziom hałasu. Wg konsultowanego opracowania w rozdziale HD 24na str. 115 jest graficznie przedstawiona mapka, z której wynika, że natężenie poziomu hałasu w Alei Wilanowskiej przekracza normy. Podobnie przedstawia się sprawa na ul. Arbuzowej. Ściana frontowa najbliższej położonego budynku mieszkalnego jest oddalona od płn. Krawężnika jezdni ul. Arbuzowej o 12 m! Loggie niektórych budynków mieszkalnych dosłownie wiszą nad chodnikiem. Po zabudowaniu „Zielonych Płuc” Warszawy natężenie ruchu drogowego na ul. Arbuzowej wynosi kilkaset poj. mech./dzień. Na spotkaniu Burmistrza Dzielnicy Mokotów, które odbyło się w 2008 r. przedstawiciele Spółdzielni wnioskowali o przywrócenie ul. Arbuzowej pierwotnie planowanego charakteru, tj. deptaku spacerowego z zakazem ruchu kołowego. Jednak Pan Burmistrz nie przychylił się do wniosku. Niestety również w konsultowanym opracowaniu NIE przedstawiono ścieżki interwencyjnej w tej sprawie, a szkoda. Domniemam, że niedługo wynikną podobne problemy z ul. Patkowskiego, która prawdopodobnie zostanie włączona w ciąg drogowy z projektowaną ul. Nowoursynowską. Moim zdaniem społeczne konsultacje projektów prezentowane przez urzędy decyzyjnie nie mają żadnego uzasadnienia, ponieważ do przedstawionej dokumentacji technicznej nie zostaną wprowadzone żadne zmiany i uzupełnienia wynikłe z treści ankiet! Uważam, że konsultacje społeczne projektu miały na celu: – Uzasadnienie decyzji o wykonaniu projektu – Do celów statystycznych – Do spełnienia wymagań formalnych Żeby nie być gołosłownym przytoczę sprawę konsultacji do tematu „przebudowa i modernizacja Alei Wilanowskiej w Warszawie”, które			

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			zostało zorganizowane przez Biuro Projektów „Azet” Warszawa oraz gminy: Mokotów i Wilanów w dn. 24.10.06 Jeżeli ktoś zapyta, czym zakończyły się wymienione konsultacje odpowiedź: złożeniem Skargi do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie, sygn. Akt: VIII SA/Wa 1921/08 na nieuczciwe i nielegalne poczynania projektantów inwestycji i inwestora. BOŚ pismem: OS-IV-MRA-0717-38-2-08 z dn. 02.12.08 przekazało mi informację, że nie opiniowało dokumentacji technicznej o sygnaturze AM-BK/7353/119/08 z dn. 17.03.08, a jednak inwestor, tj. Zarząd Dróg miejskich w Wa-wie przekazał w/w dokumentację podwykonawcy, tj. firmie „POL-AQUA”, która rozpoczęła prace wykonawcze. Uważam, że w tej sytuacji BOŚ powinno interweniować z urzędu. Ogólnie pozytywnie oceniam opracowanie pt. „Program ochrony środowiska przed hałasem dla m. st. Warszawy” wraz z „Prognozą oddziaływania na środowisko” z kwietnia 2009 r. Mam nadzieję, że prace w/w temacie będą kontynuowane, a opracowania aktualizowane i sukcesywnie rozszerzane. Poza tym w/w opracowanie stanowią doskonały materiał w sporze z nazbyt ambitnymi i aroganckimi projektantami, inwestorami, pseudospecjalistami z urzędów decyzyjnych i sądami odwoławczymi.			
263.	30.04.09	Jakub Py-szyński	Moim zdaniem kluczowe dla ograniczenia hałasu w centrum miasta jest ograniczenie ruchu samochodowego na rzecz komunikacji publicznej oraz, w mniejszym zakresie, rowerów. Żeby to osiągnąć, wystarczą trzy proste rzeczy: 1) wytyczanie dla ulicach pasów dla autobusów - tak żeby poruszanie się po mieście autobusem było szybsze niż samochodem, i żeby każdy miał wybór: jechać wygodnie samochodem, ale stojąc w korkach, albo jechać autobusem, w tłoku, ale szybciej; na pewno więcej osób niż teraz wybierze wtedy autobus; 2) wytyczanie ścieżek rowerowych - w tej chwili nie ma jak jeździć po Warszawie na rowerze: jazda po chodniku jest zabroniona, a jazda po ulicy bardzo niebezpieczna; rower nie stanie się nigdy podstawowym środkiem komunikacji w Warszawie, ale na pewno dużo więcej osób niż teraz jeździłoby po mieście na rowerze, gdyby były ścieżki; 3) egzekwowanie przez Straż Miejską zakazów parkowania - w tej chwili nielegalne parkowanie jest w Warszawie powszechne, i bezkarne; kiedy kierowcy przekonają się, że to się nie opłaca, bo dostaje się mandat, i że nie każdy, kto przyjedzie samochodem do centrum, znaj-	Wytyczanie dla ulicach pasów dla autobusów - tak żeby poruszanie się po mieście autobusem było szybsze niż samochodem, i żeby każdy miał wybór: jechać wygodnie samochodem, ale stojąc w korkach, albo jechać autobusem, w tłoku, ale szybciej; na pewno więcej osób niż teraz wybierze wtedy autobus	N	Problem wykracza poza zakres Programu.
				Wytyczanie ścieżek rowerowych - w tej chwili nie ma jak jeździć po Warszawie na rowerze: jazda po chodniku jest zabroniona, a jazda po ulicy bardzo niebezpieczna; rower nie stanie się nigdy podstawowym środkiem komunikacji w Warszawie, ale na pewno dużo więcej osób niż teraz jeździłoby po mieście na rowerze, gdyby były	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Odnosi się on do kształtowania systemów transportowych całego miasta, w którym transport rowerowy zająć musi należną mu rangę. Wykonawcy Programu opowiadają się za jak najszerszym rozwojem komunikacji rowerowej.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			dzie tu miejsce do parkowania, wiele osób na pewno przesiądzie się do komunikacji miejskiej. Wszystko to są proste i tanie rzeczy do zrobienia, a trzecia z nich jest nawet dochodowa dla miasta.	ścieżki Egzekwowanie przez Straż Miejską zakazów parkowania - w tej chwili nielegalne parkowanie jest w Warszawie powszechne, i bezkarne; kiedy kierowcy przekonają się, że to się nie opłaca, bo dostaje się mandat, i że nie każdy, kto przyjedzie samochodem do centrum, znajdzie tu miejsce do parkowania, wiele osób na pewno przesiądzie się do komunikacji miejskiej.		
264.	30.04.09	Agnieszka Czarniecka	Podczas ostatniego zebrania informacyjnego dla mieszkańców dowiedzieliśmy się o planowanej inwestycji budowy ekranów ochrony przed hałasem wzdłuż ulicy Puławskiej na odcinku Dolinka Służewiecka-Romera. PROSZĘ O ROZSZERZENIE TEJ INWESTYCJI tak, aby ochrona objęła ulicę Janowskiego - tj. przedłużenie ekranu wzdłuż ulicy Puławskiej od ulicy Romera do skrzyżowania Puławska/Pileckiego i dalej wzdłuż ulicy Pileckiego do istniejącego wału ziemnego, który od lat jest porośnięty drzewostanem i stanowi wystarczająco dobre zabezpieczenie przed hałasem na dalszym odcinku ulicy Pileckiego. Proponowane przedłużenie obejmuje linię o długości około 700m. Dopiero tak rozszerzony ekran zapewni kompletną ochronę przed hałasem dla mieszkańców ulic Janowskiego, Dunikowskiego, Cybisa i kilku pomniejszych w tym obszarze, ponieważ odgrodzi nas kompletnie od epicentrum hałasu (skrzyżowania). Myszę, że rozszerzenie inwestycji teraz uchroni miasto przed koniecznością podejmowania odrębnych działań na tym, stosunkowo krótkim odcinku w terminie późniejszym. W efekcie oznacza podwyższenie standardu życia i ochrony środowiska na większym obszarze najniższym możliwie kosztem.	PROSZĘ o przedłużenie ekranu wzdłuż ulicy Puławskiej od ulicy Romera do skrzyżowania Puławska/Pileckiego i dalej wzdłuż ulicy Pileckiego do istniejącego wału ziemnego, który od lat jest porośnięty drzewostanem i stanowi wystarczająco dobre zabezpieczenie przed hałasem na dalszym odcinku ulicy Pileckiego.	U	Jako rozszerzenie działań w obszarze HD 29
265.	30.04.09	Michał Czarnecki	Podczas ostatniego zebrania informacyjnego dla mieszkańców dowiedzieliśmy się o planowanej inwestycji budowy ekranów ochrony przed hałasem wzdłuż ulicy Puławskiej na odcinku Dolinka Służewiecka-Romera.	PROSZĘ o przedłużenie ekranu wzdłuż ulicy Puławskiej od ulicy Romera do skrzyżowania Puławska/Pileckiego i dalej wzdłuż ulicy	U	Jako rozszerzenie działań w obszarze HD 29

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			PROSZĘ O ROZSZERZENIE TEJ INWESTYCJI tak, aby ochrona objęła ulicę Janowskiego - tj. przedłużenie ekranu wzdłuż ulicy Puławskiej od ulicy Romera do skrzyżowania Puławska/Pileckiego i dalej wzdłuż ulicy Pileckiego do istniejącego wału ziemnego, który od lat jest porośnięty drzewostanem i stanowi wystarczająco dobre zabezpieczenie przed hałasem na dalszym odcinku ulicy Pileckiego. Proponowane przedłużenie obejmuje linię o długości około 700m. Dopiero tak rozszerzony ekran zapewni kompletną ochronę przed hałasem dla mieszkańców ulic Janowskiego, Dunikowskiego, Cybisa i kilku pomniejszych w tym obszarze, ponieważ odgrodzi nas kompletnie od epicentrum hałasu (skrzyżowania). Myszę, że rozszerzenie inwestycji teraz uchroni miasto przed koniecznością podejmowania odrębnych działań na tym, stosunkowo krótkim odcinku w terminie późniejszym. W efekcie oznacza podwyższenie standardu życia i ochrony środowiska na większym obszarze najniższym możliwie kosztem	Pileckiego do istniejącego wału ziemnego, który od lat jest porośnięty drzewostanem i stanowi wystarczająco dobre zabezpieczenie przed hałasem na dalszym odcinku ulicy Pileckiego.		
266.	30.04.09	Adam Ol-szówka	W związku z opracowywaniem projektu ochrony stolicy przez hałasem, Chciałbym się dowiedzieć, dlaczego wybudowali Państwo (jako władze pętle autobusową wokół domów jednorodzinnych), Gdzie od ponad roku władze Wesołej zmieniły przeznaczenie przystanku autobusowego na pętle końcowa dla kilku linii. Jednocześnie natężenie hałasu i drgań od silników autobusowych jest w okolicy bardzo duże przez większa część doby. Czy w związku z tym projektem zadbać Państwo o ochronę przed hałasem okolicznych mieszkańców.	Ochrona przed hałasem emitowanym przez autobusy na pętli w Wesołej.	N	Problem wykracza poza zakres Programu.
267.	30.04.09	Elżbieta Majchrzak	Chciałabym prosić o ujęcie w planowanej dyskusji tematu kompletnego braku rozwiązań ograniczających hałas w rejonie ul. Toruńskiej. W okolicach ronda przy ul. Łabiszyńskiej po Białoleckiej stronie trasy w odległości kilkudziesięciu metrów od ulicy Toruńskiej znajdują się budynki mieszkalne (wciąż ich przybywa). Brak tam niestety np. ekranów wyciszających, hałas jest tak wielki, że momentami trudno nawet rozmawiać. Bardzo proszę o zwrócenie uwagi na tę część Warszawy.	Kompletny brak rozwiązań ograniczających hałas w rejonie ul. Toruńskiej, w okolicach ronda przy ul. Łabiszyńskiej po stronie Białoleckiej.	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Zabezpieczenia akustyczne zrealizowane powinny być w ramach zadania inwestycyjnego Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, pn.: Przystosowanie Trasy Armii Krajowej do parametrów drogi ekspresowej S8 (odc. Modlińska - Piłsudskiego) (termin realizacji 2010)

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
268.	30.04.09	Teresa Szymczykiewicz	Lindleya 4. Problemem jest hałas tramwajowy. Sytuacja pogorszyła się po remoncie torowiska. Mieszkańcy budynku oczekują na wizję lokalną i podjęcie działań naprawczych w celu zmniejszenia uciążliwości hałasowej.	Mieszkańcy budynku oczekują na wizję lokalną i podjęcie działań naprawczych w celu zmniejszenia uciążliwości hałasowej	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Tramwajów Warszawskich i Zarządu Transportu Miejskiego.
269.	30.04.09	Anna Zbonik	WNIOSKUJĘ, aby w przedstawionym projekcie dot. kodu obszaru HD 29 nanieść poprawki tj. rozszerzyć strefę chronioną do skrzyżowania ulic Puławskiej i Pileckiego i dalej w ulice Pileckiego. Obecnie kończy się on na skrzyżowaniu ulicy Puławskiej i Romera (na tym skrzyżowaniu akurat chroniony jest zakład naprawy samochodów, natomiast dalsze zabudowania mieszkalne pozostaną bez zabezpieczenia przed hałasem.	WNIOSKUJĘ, aby w przedstawionym projekcie dot. kodu obszaru HD 29 nanieść poprawki tj. rozszerzyć strefę chronioną do skrzyżowania ulic Puławskiej i Pileckiego i dalej w ulice Pileckiego.	U	Jako rozszerzenie działań w obszarze HD 29
270.	30.04.09	Marcin Zaborowski	Lokalizacja: Al. St. Zjednoczonych nr 16, 18, 20, 20B Stale rosnący hałas drogowy na odcinku Trasy Łazienkowskiej dla wysokiej zabudowy mieszkalnej od wielu lat stanowi problem i bolączkę dla ludzi tam mieszkających. Doraźne działanie polegające na wymianie okien lub naprawie uszkodzonej nawierzchni nie wpływa radykalnie na zdrowie i poprawę komfortu życia mieszkańców. Poziomy hałas znacznie przekroczone wartość hałas drogowego LDWN sięga do 81-85 dB (zg. z mapą akustyczną wzdłuż omawianej trasy). Zastosowanie skutecznej ochrony akustycznej poprzez budowę ekranów, półtuneli lub pełnego tunelu spełni swoje założenie ograniczając emisję hałas do wartości normatywnych. Podjęcie decyzji o instalacji akustycznej stanowi o odpowiedzialności władz miasta i organów administracji państwowej, która zostanie rozliczona przez społeczeństwo.	Zastosowanie skutecznej ochrony akustycznej poprzez budowę ekranów, półtuneli lub pełnego tunelu spełni swoje założenie ograniczając emisję hałas do wartości normatywnych.	U	Rozwiązanie problemów akustycznych w omawianym rejonie dokonane zostanie w ramach celów średniookresowych (HD 4).
271.	30.04.09	Jacek Gutkowski	Lokalizacja: rejon ulic Batorego, Rostafińskich, Rakowieckiej. Wnioskuje o uspokojenie ruchu w tym rejonie poprzez rozdzielanie ruchu na jednokierunkowy na ulicy Batorego na odcinku Al. Niepodległości - Andrzeja Boboli oraz skierowanie w ul Rakowiecką ruchu z ul. Wołoskiej i Andrzeja Boboli na odcinku Andrzeja Boboli - Al. Niepodległości. Poprzez takie uspokojenie ruchu znacznie zmniejszy się hałas na ul.	Wnioskuje o uspokojenie ruchu w tym rejonie poprzez rozdzielanie ruchu na jednokierunkowy na ulicy Batorego na odcinku Al. Niepodległości - Andrzeja Boboli oraz skierowanie w ul Rakowiecką ruchu z ul. Wołoskiej i Andrzeja Boboli na odcinku Andrzeja Boboli - Al. Niepodległości.	N	Jak wskazują analizy obliczeniowe, przy takim rozwiązaniu pogorszeniu uległaby sytuacja akustyczna wzdłuż pierzei ul. Rakowieckiej.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: <i>U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony</i>	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			Batorego oraz uniknie się kolizji na skrzyżowaniu ul Batorego - Rostafińskich. Jednocześnie możliwe będzie wydzielenie lewego pasa ul. Batorego na wysokości łuku jezdni przy Polu Mokotowskim odcinek od wysepki do ulicy Rostafińskich jako parkingu dla osób przyjeżdżających na Pola (około 50 miejsc postojowych). Konieczna przy tym będzie likwidacja możliwości postoju samochodów na lewym pasie ul Rakowieckiej od ul Bruna do Al. Niepodległości, który stał się permanentnym postojem zamiast służyć jako pas ruchu.	Wydzielenie lewego pasa ul. Batorego na wysokości łuku jezdni przy Polu Mokotowskim odcinek od wysepki do ulicy Rostafińskich jako parkingu dla osób przyjeżdżających na Pola (około 50 miejsc postojowych). Konieczna przy tym będzie likwidacja możliwości postoju samochodów na lewym pasie ul Rakowieckiej	N	Polityka parkingowa miasta pozostaje poza zakresem Programu.
272.	30.04.09	Katarzyna Kaczmarzka, Administrator budynku przy ul. Saskiej 57	Witam jestem administratorem budynku Saska 57, rok temu pisaliśmy różne pisma w sprawie założenie ekranów dźwiękochłonnych, dostaliśmy wówczas odpowiedź, iż tworzony jest program. Z przykrością stwierdzam, że program nie zakłada montażu ekranów a wiadukt na ul. Saskiej nad Trasą Łazienkowską w ogóle nie został ujęty. Sama zmiana nawierzchni i ograniczenie prędkości nie zmniejszy hałasu na tyle żeby budynek przy Saskiej 57 nie ulegał dalszej degradacji. W związku z tym prosimy o uwzględnienie w tym rejonie zamontowania ekranów. Do niniejszego wystąpienia dołączono także identyczne stanowisko Wspólnoty Mieszkaniowej „Saska 57”.	Prosimy o uwzględnienie zamontowania ekranów w rejonie ul. Saskiej.	U	Rozwiązanie problemów akustycznych w omawianym rejonie dokonane zostanie w ramach celów średniookresowych (HD 4).
273.	30.04.09	Marek Satszczak	W imieniu własnym oraz innych mieszkańców domów położonych przy ul, Raszyńskiej , poczynając od pl. Zawiszy, zgłaszam wniosek zainstalowania osłon dźwiękochłonnych. Panuje tu nieustanny hałas od świtu do późnej nocy wielokrotnie przekraczający dopuszczalne normy.	Zgłaszam wniosek zainstalowania osłon dźwiękochłonnych wzdłuż ul. Raszyńskiej	N	Brak możliwości technicznych postawienia ekranów akustycznych w tym miejscu.
274.	30.04.09	Stanisława Domańska	Wspólnota Mieszkaniowa Al. St. Zjednoczonych 25 występuje w sprawie realizacji wniosku o budowę ekranów akustycznych przy budynku Al. Sanów Zjednoczonych 25.	Prośba o budowę ekranu akustycznego do ochrony budynku przy Al. St. Zjednoczonych 25.	U	Rozwiązanie problemów akustycznych w omawianym rejonie dokonane zostanie w ramach celów średniookresowych (HD 4).
275.	30.04.09	Jakub Lan-ger	Mieszkam przy ulicy Ryżowej 1a, Warszawa- Włochy. Chciałbym na wstępie przedstawić w skrócie sytuację, jaka panuje w obrębie ulic Ryżowa i Kleszczowa z punktu widzenia natężenia ruchu drogowego a co za tym idzie hałasu i zanieczyszczenia powietrza.	Sprzeciw wobec rozbudowie ul. Kleszczowej oraz sytuowaniu ronda: ul. Ryżowa – ul. Kleszczowa.	N	Proponowane rozwiązania wykraczają generalnie poza zakres Programu.
			Sytuacja w okolicy ulicy Ryżowej i Kleszczowej jest trudna z punktu widzenia natężenia ruchu drogowego. Korki w tej okolicy, jak również hałas i zanieczyszczenie powietrza są ogromne, również w soboty i w niedziele. Ulice te, które stanowią część dzielnicy mieszkalnej Włochy,	Budowa nowej drogi łączącej Al.. Jerozolimskie z Ursusem (np. z wykorzystaniem ul. Dzieci Warszawy)	N	W Programie zaproponowano jednak kierunki rozwiązań problemu hałasowego (rozwiązania planistyczne i komunikacyjne) na terenie „Starych Włoch”, obejmujących także odcinek ul. Ryżowej do ul. Dzieci Warszawy.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			przy których są domy jednorodzinne, są traktowane wręcz jak trasy łączące sąsiednie dzielnice, lub objazdy np. Alej Jerozolimskich. Dodatkowo przy ulicy Ryżowej powstają nowe osiedla, które jeszcze bardziej utrudnią sytuację. Ulicami tymi jeździ wiele linii autobusowych, samochody ciężarowe itp. Cała ta sytuacja jest niezwykle trudna dla mieszkańców ulic RYŻOWA i KLESZCZOWA. Chciałbym na wstępie zaprotestować przeciwko sytuowaniu jakichkolwiek inwestycji w bezpośrednim sąsiedztwie ulicy Ryżowej i Kleszczowej, ponieważ spowoduje to niewyobrażalny wzrost natężenia ruchu drogowego. Jestem również przeciwny wszelkim inwestycjom drogowym, które w efekcie doprowadzą do zwiększenia natężenia ruchu drogowego. Również jestem przeciwny planowanej rozbudowie KLESZCZOWEJ, ponieważ tam mieszkają ludzie. Jestem również przeciwny sytuowaniu ronda, czy innych inwestycji łączących RYŻOWĄ i KLESZCZOWĄ. Proszę Państwa...Nie tędy droga. Proponuję, aby usytuować nową drogę, która by łączyła Aleje Jerozolimskie z osiedlami Ursus, Skorosze itp. Mogłaby być to droga łącząca Aleje Jerozolimskie z Dzieci Warszawy, bliżej Alei Jerozolimskich, gdzie praktycznie nikt nie mieszka. Jedyny sposób na zmniejszenie hałasu i zanieczyszczenia na ulicach RYŻOWA i KLESZCZOWA, to doprowadzenie do zdecydowanego zmniejszenia natężenia ruchu drogowego w obrębie tych ulic. Sytuacja obecna jest nie do wytrzymania, w związku z powyższym trzeba podjąć radykalne kroki. Proponuję wprowadzenie całkowitego zakazu wjazdu w ulice RYŻOWA i KLESZCZOWA dla samochodów ciężarowych. Proponuję zredukowanie liczby linii autobusowych jadących RYŻOWĄ i KLESZCZOWĄ w kierunku Włochy i Ursus. Proponuję skierowanie większej części linii autobusowych Alejami Jerozolimskimi i Dzieci Warszawy. Proponuję w zamian rozpropagowanie transportu kolejowego do Centrum- stacja kolejowa Warszawa Ursus i Warszawa Włochy- doskonałe połączenie dla mieszkańców...bez korków. Rozważyłbym również przekształcenie ulicy RYŻOWEJ w ulicę jednokierunkową- byłoby to prawdopodobnie najskuteczniejsze narzędzie prowadzące do zmniejszenia poziomu hałasu i zanieczyszczeń w tej części dzielnicy Włochy.	Zmniejszenie natężeń ruchu na ul. Ryżowej i Kleszczowej.	N	
				Całkowity zakaz wjazdu pojazdów ciężkich na ul. Ryżową i Kleszczową.	U	Uwzględniono w celach długookresowych (HD 78)
				Zredukowanie liczby linii autobusowych na wym. ulicach połączone z rozpropagowaniem połączeń kolejowych.	U	Uwzględniono w celach długookresowych. Przesłano do Zarządu Transportu Miejskiego.
				Rozważenie przekształcenia ul. Ryżowej w ul. jednokierunkową.	U	Uwzględniono w celach długookresowych.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
276.	30.04.09	Magdalena Wydacka	Po zapoznaniu się z Państwa planami dotyczącymi ograniczenia hałasu chciałam zgłosić wniosek i uwagę do odcinka HD4 (Aleja Stanów Zjednoczonych), który stanowi cel operacyjny średnioterminowy. Ja osobiście mieszkam na Alei Stanów Zjednoczonych 23 (przy samym przystanku Saska w stronę Centrum - blok prostopadły do ulicy - klatka od ulicy). Jak się Państwo zapewne domyślają w mieszkaniu nie można otworzyć okien, ponieważ wtedy hałas jest strasznie dokuczliwy i nie pozwala prowadzić swobodnej rozmowy nie mówiąc już o słuchaniu radia czy oglądaniu telewizji, co jest szczególnie uciążliwe w okresach wiosenno-letnio-jesiennych, kiedy wietrzeenie mieszkania jest koniecznością. Czy dla bloków, które są najbliżej Alei, a z tego, co kojarzę Aleja Stanów Zjednoczonych 23 i 25 jest na tym odcinku położona najbliżej trasy, nie można by było postawić ekranów. Szczególnie, że ekrany kończą się nagle przy bloku przed moim budynkiem (nr 21)? Moim zdaniem ekrany należałoby postawić do samego skrzyżowania z Saską jedynie z przejściem na przystanek lub ewentualnie do samego przystanku. Byłaby to kwestia dostawienia kilku paneli. Byłabym wdzięczna za rozpatrzenie takiego wniosku i zaplanowanie tej małej inwestycji w terminie krótszym niż 4-8 lat jak jest w planie. Zaplanowane ograniczenie prędkości moim zdaniem nie jest rozwiązaniem, które coś zmieni, ponieważ i tak generalnie w ciągu dnia na trasie Łazienkowskiej są korki a największy hałas powstaje przy ruszaniu samochodów. A co do pozostałych części dnia i dni wolnych to znając życie nikt nie będzie tych ograniczeń przestrzegał a nie wierzę, żeby miasto było stać na codzienne patrole policji drogowej, które jako jedyne mogłyby spowodować egzekwowanie prawa. Z układem radarów kierowcy zapoznaliby się w ciągu kilku dni i jedynie zwalniałby przed nimi, co podejrzewam nie wpłynęłoby zbytnio na ograniczenie hałasu. Poza tym nie wiem czy Państwo rozważyli wpływ, jaki będzie miało ograniczenie prędkości w tym rejonie na powstawanie korków w innych częściach miasta. Może rzeczywiście zmiana nawierzchni przyczynić się do zmniejszenia hałasu, ale w przypadku odcinka do ulicy Saskiej musi być to poparte jakimiś dodatkowymi działaniami a ekrany naprawdę się sprawdzają w wielu częściach miasta. Czy mogę liczyć na pisemną odpowiedź na mój wniosek o ekrany?	Ekrany akustyczne należałoby postawić do samego skrzyżowania z ul. Saską jedynie z przejściem na przystanek lub ewentualnie do samego przystanku.	U	Rozwiązanie problemów akustycznych w omawianym rejonie dokonane zostanie w ramach celów średniookresowych (HD 4).

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: <i>U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony</i>	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
277.	30.04.09	Elżbieta Krajewska Rada Kolonii Śliwice	Praga Północ-Śliwice Choć udostępnione mapy nie są zbyt czytelne, nasze osiedle zlokalizowaliśmy pod symbolem HD36. To strefa oddziaływania bardzo uciążliwego sąsiedztwa ul. Jagiellońskiej (transport ciężki, nadmierne prędkości, hałas tramwajowy), fabryki FSO (hałas przemysłowy) i linii kolejowej. Nasilają się też przeloty helikopterów i niewielkich samolotów, tak w dzień, jak i w nocy. Bywają okresy, że takich przelotów jest w ciągu doby ponad 20. A jesteśmy przedwojennym osiedlem o zabudowie typu willowego, gdzie normy są teoretycznie jeszcze ostrzejsze niż w zabudowie typowo miejskiej. Zaproponowane w Programie środki zaradcze uważamy za niewystarczające dla poprawy naszej sytuacji. Już teraz czujemy się jak getcie, otoczeni przez tereny przemysłowe. Osłony spotęgowałyby to odczucie i do końca zdegradowały wizualnie naszą okolicę. Zwiększyłyby się hałas po zachodniej stronie ul. Jagiellońskiej i negatywny wpływ na chronione tereny nadwiślańskie. Mieszkańcy domagają się osłon, bowiem nie znają, bądź nie wierzą w skuteczność, żadnych innych środków obniżających hałas. Dopuszczalna prędkość na ulicy Jagiellońskiej - 60 km/h osiągalna jest tylko przy postawieniu na stałe patrolu, bądź zamontowaniu radaru po obu stronach ulicy. Przy ruchu ciężkich tirów bardzo niszczących nawierzchnię, kosztowny cichy asfalt zapewne także uległby szybkiemu zniszczeniu. Brak nam drzew i krzewów po stronie wschodniej ul. Jagiellońskiej, ale nie możemy się o nie doprosić. Środkowy pas zieleni też mógłby być lepiej wykorzystany na nasadzenia zieleni (obecnie to jeden schemat -trawa i płotek oddzielający). Nasze doświadczenia nie są zachęcające, od Państwa zależy, czy coś w tej kwestii się zmieni. Tymczasem i tak trudne warunki akustyczne mają ulec jeszcze znacznemu pogorszeniu za sprawą projektowanego mostu i trasy Krasińskiego. Miasto pozostaje głuche na płynące z obu stron Wisły wnioski o ograniczenie rozmiarów tej trasy do jednego pasa ruchu z pasem autobusowo-tramwajowym lub wręcz do przeprawy tramwajowo-rowerowo-piesznej, żeby ulżyć mieszkańcom Śliwic i ulicy Krasińskiego na Żoliborzu. Uważamy, że założenie przyświecające wyodrębnieniu stref „cichych”, czyli nie zwiększanie poziomu hałasu, powinno dotyczyć także terenów już w tej chwili nadmiernie eksponowanych na przekroczenia norm, jak nasz. Zasada ta jednak zupełnie nie działa w przypadku	Działania antyhałasowe powinny objąć:		
				Wykonanie pasa zieleni izolacyjnej wzdłuż osiedla i dosadzenia drzew i krzewów na odcinku od Ronda Starzyńskiego do ul. Kotsisa.	U	Działania średnioterminowe (HD 36)
				Wykonanie cichej nawierzchni na ul. Jagiellońskiej.	U	Działania średnioterminowe.
				Zastosowania radarów na wysokości osiedla w obu kierunkach jazdy.	U	Działania średnioterminowe. Wniosek przekazano do Komendy Stołecznej Policji.
				Zwężenia pasów jezdni ul. Jagiellońskiej do max.3m, co pozwoli powściągnąć brawurę kierowców, wpłynie na ograniczenie prędkości i zmniejszenie zagrożenia na drodze, przy odzyskaniu dodatkowego terenu na zielen.	N	Nie ma takiej potrzeby. Ograniczenie prędkości fotoradarem spełni swą rolę.
				Wykonanie nasadzeń niskiej zieleni na środkowych pasach oddzielających jezdnie ul. Jagiellońskiej.	U	Działania średnioterminowe.
				Nałożenie ograniczeń w ruchu samochodów ciężarowych.	N	W ramach celu długookresowego problem ograniczenia liczby pojazdów ciężkich będzie rozwiązywany jako efekt oddawania do użytku poszczególnych fragmentów obwodnic warszawskich i wejdzie w skład zadań obejmujących znacznie większe obszary miasta niż tylko rozpatrywany rejon. Nie przewiduje się natomiast ograniczeń lokalnych w tym zakresie.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			ku projektowanych przez miasto inwestycji drogowych przebiegających przez takie obszary, co nie świadczy o jakiegokolwiek próbie ochrony mieszkańców, a jedynie o działaniu na rzecz i dla wygody kierowców. To myślenie zgubne i krótkowzroczne. Założona komplementarność Planu ochrony przed hałasem z innymi strategicznymi dokumentami powinna koncentrować się ściśle na ochronie środowiska, czyli zapobiegać negatywnym skutkom inwestycji drogowych, a nie jedynie próbować je nieco ograniczyć. Przy braku śmiałych i zdecydowanych rozwiązań, obawiamy się, że uchwalenie Planu nie przyniesie żadnej poprawy w zakresie celów jego powstania. Plan ma nas objąć w II etapie wdrożenia, jednak ze względu na skalę negatywnych oddziaływań wnioskujemy o przesunięcie realizacji działań naprawczych, bądź ich części, w naszym sąsiedztwie do pierwszego etapu wprowadzania Planu ochrony przed hałasem. Powinny one objąć: 1. Wykonanie pasa zieleni izolacyjnej wzdłuż osiedla i dosadzenia drzew i krzewów na odcinku od Ronda Starzyńskiego do ul. Kotsisa. 2. Wykonanie cichej nawierzchni na ul. Jagiellońskiej. 3. Zastosowania radarów na wysokości osiedla w obu kierunkach jazdy. 4. Zwężenia pasów jezdni ul. Jagiellońskiej do max.3m, co pozwoli powściągnąć brawurę kierowców, wpłynie na ograniczenie prędkości i zmniejszenie zagrożenia na drodze, przy odzyskaniu dodatkowego terenu na zieleni. 5. Wykonanie nasadzeń niskiej zieleni na środkowych pasach oddzielających jezdnie ul. Jagiellońskiej. 6. Nałożenie ograniczeń w ruchu samochodów ciężarowych. Jesteśmy natomiast przeciwni ograniczaniu prędkości tramwajów. Linie tramwajowe należy remontować, wymieniać tabor, ściśle wymagając spełnienia odpowiednich parametrów akustycznych. My szcycimy się sąsiedztwem najszybszego, póki, co, odcinka linii tramwajowej w Warszawie. Tylko szybki tramwaj jest realną alternatywą dla samochodów w mieście.	W Programie uwzględnić budowę Trasy Krasieńskiego	N	Problem wykracza poza zakres Programu; odnosi się bowiem nie do sytuacji z mapy akustycznej, lecz do sytuacji po realizacji nowych inwestycji. Zgodnie z przepisami prawa problem ochrony obszarów narażonych na oddziaływanie nowych inwestycji musi zostać rozwiązany w ramach raportów oddziaływania na środowisko. Raporty takie przed ich uzgodnieniem powinny być – zgodnie z prawem – przedmiotem konsultacji społecznych. Jest to, więc okres czasu między zakończeniem prac nad raportem a uzyskaniem decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych inwestycji.
				Protest przeciwko ograniczeniu prędkości tramwaju, jednakże z uwzględnieniem remontów linii i właściwej eksploatacji.	U	Nie będzie ograniczenia prędkości tramwajów. Ograniczenie prędkości może być stosowane miejscowo, tam gdzie inaczej ograniczyć hałasu się nie da.
278.	30.04.09	Ewa Jakubiak-Olesiak	ulica= ELBLĄSKA RÓG BRONIEWSKIEGO opinie. Od kiedy lotnisko na Bemowie zwiększyło swoją aktywność sprowadzając hałasujące stare niebezpieczne graty, np. z Czech i zaczęła się aktywność aeroklubów nie daje się żyć zwłaszcza w pogodne i wolne od pracy dni, samoloty lecą nad moim budynkiem jeden za drugim zbyt nisko często	Wnoszę o zmianę trasy przelotów samolotów.	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Zarządzającego Lotniskiem Bemowo.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			wieczorem i w nocy nawet o 24, czuje się jak bym mieszkała pod mostem. Jest głęboko niemoralne i nieuczciwe, aby korzyści czerpało Bemowo a konsekwencje ponosił Żoliborz, dlatego tzw. okręg, po którym latają samoloty powinno się wyznaczyć nad Bemowem, hałas, jaki mam od Broniewskiego i trasy AK w dzień i w nocy,[tiry, motocykle pozbawione tłumików, tramwaje] jest wystarczający nie i powinno dokładać się nam samolotów. Wnoszę o zmianę trasy przelotów samolotów i o zmniejszenie opłaty za wieczyste użytkowanie gruntów w ramach rekompensaty za hałas i zanieczyszczenie powietrza w tej okolicy.	Wnoszę o zmniejszenie opłaty za wieczyste użytkowanie gruntów w ramach rekompensaty za hałas i zanieczyszczenie powietrza w tej okolicy.	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wysokości opłaty za wieczyste użytkowanie gruntu wynikają z zapisów ustawowych.
279.	30.04.09	SMB Jary	SMB "Jary" wnosi o postawienie ekranów akustycznych wzdłuż ulicy Pileckiego, na wysokości budynków przy ul. Dembowskiego 15 i Dembowskiego 16.	Wniosek o postawienie ekranów akustycznych wzdłuż ulicy Pileckiego, na wysokości budynków przy ul. Dembowskiego 15 i Dembowskiego 16.	U	Perspektywa długookresowa (HD 29)
280.	30.04.09	Anna Gro-mada	Szanowni Państwo, Myślę, że warto byłoby przy dyskusji o hałasie uwzględnić istnienie "hałasujących reklam", nadawanych na głównych ulicach przez głośniki z samochodów reklamowych. Myślę, że walkę z nimi ułatwia sama ich treść: w komunikatach i na samochodowych nalepkach są nazwy reklamowanych produktów oraz firm, które ten hałas opłaciły. O ile umieszczenie reklam na budynkach jest zazwyczaj decyzja właścicieli budynku, o tyle reklamy dźwiękowe są dźwiękową samowolą reklamodawców. Fatalny hałas jest przykry dla przechodniów, uniemożliwia odpoczynek i przeszkadza w pracy (będąc słyszalnym również w pomieszczeniach, np. budynkach uniwersytetu przy ul. Żurawiej). Jest również niebezpieczny dla kierowców. Samochody reklamowe z kilkoma głośnikami mogą być głośniejsze od ambulansu, co dekoncentruje i uprzykrza jazdę. Wydaje mi się, że wszelakie rodzaje reklam w centrum Warszawy osiągnęły już formę psychicznej przemocy: spacer po centrum to brodzenie w sex-ulotkach, slalom między billboardami, a teraz jeszcze dodatkowo przymusowe słuchanie reklam. Te formy masowego marketingu są z punktu widzenia indywidualnego mieszkańca o tyle fatalne, o ile pozostają poza jego kontrolą (w przeciwieństwie do reklam medialnych, w przypadku, których radio i telewizor możemy po prostu wyłączyć, a gazetę zamknąć). Wydaje się, że pojedynczy Warszawiak nie może mieć na tak agresywne kampanie żadnego wpływu. Właśnie dlatego potrzebne jest tutaj dział nieodgórne - na	Ograniczyć należy "hałasujące reklamy", nadawane na głównych ulicach przez głośniki z samochodów reklamowych. Myślę, że walkę z nimi ułatwia sama ich treść: w komunikatach i na samochodowych nalepkach są nazwy reklamowanych produktów oraz firm, które ten hałas opłaciły.	N	Problem wykracza poza zakres Programu.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			przykład Urzędu Miasta czy Ministerstwa Środowiska. Byłoby miło, gdyby Państwo uwzględnili moje uwagi w swojej debacie.			
281.	30.04.09	Jacek K. Appelt/ Kierownik Spółdzielni SM OGNISKO	Lokalizacja problemu (dzielnica, rejon/obszar, ulica): CENTRUM – Al. Niepodległości 210 – 214 –narożnik Armii Ludowej Ogłuszający hałas wywołany skrzyżowaniem 12 pasów ruchu, z czego 4 zanurzające się i wynurzające z tunelu, Samochody wyjeżdżające z tunelu są źródłem kulistej fali akustycznej przypominającej wybuchy. Aleja Niepodległości przejeżdżają zwłaszcza na zielonym świetle samochody ze znaczną prędkością, które na studzienkach kanalizacyjnych – jest ich w najbliższej okolicy 18 sztuk! – Wywołują hałas trudny do opisanie. Z mapy akustycznej wynika, że granica dopuszczalna bodaj 60 dB jest przekroczona o 20 dB! Poza hałasem uciążliwe drgania terenu odczuwalne nawet na 4 piętrze. Świeżo odnowiona elewacja jest już popękana. Naprawiane w ub. roku tory tramwajowe zostały pokryte szutrem, z którego podnoszą się tumany kurzu, zwłaszcza w okresie suszy. Najbardziej pilnym wnioskiem wydaje się przykrycie w naszym rejonie Trasy Łazienkowskiej tak, aby osunąć wylot tunelu od naszych budynków. W stronę Śródmieścia nie ma tam już domów mieszkalnych, a w stronę Ochoty zabudowa jest niska, którą skutecznie mogą osłonić pionowe ekrany akustyczne. Być może więcej zieleni – drzew pozwoliłoby na obniżenie uciążliwości. Drzewa powinny rosnąć na poziomie chodnika, a nie w podniesionych misach, który powoduje usychanie.	Najbardziej pilnym wnioskiem wydaje się przykrycie w naszym rejonie Trasy Łazienkowskiej tak, aby osunąć wylot tunelu od naszych budynków. Być może więcej zieleni – drzew pozwoliłoby na obniżenie uciążliwości.	U	Zawarte w Programie propozycje ograniczenia hałasu z trasy Ł. zostały rozszerzone o wskazany we wniosku rejon (przykrycie wylotów z tunelu) oraz ekrany W miarę możliwości – rozwiązania chroniące przed hałasem będą uzupełniane zielenią (zakres zastosowania zieleni wynikać będzie z projektu technicznego rozwiązań)
				Drgania odczuwalne na 4 piętrze i popękana elewacja. Tumany kurzu z torowiska tramwajowego	N	Problemy oddziaływania drgań i postawiania kurzu wykraczają poza zakres Programu. Wniosek skierowano do Tramwajów Warszawskich.
				Studzienki kanalizacyjne na Al. Niepodległości.	N	Wniosek poza zakresem Programu Przesłano do Zarządu Dróg Miejskich.
282.	30.04.09	Edward Artecki – Prezes Zarządu Stowarzyszenia Żoliborz	1. Lokalizacja problemu: Żoliborz, Trasa Mostu Krasińskiego. Identyfikator HDm2. 2. Krótkie przedstawienie problemu, wnioski: Obecnie na ul. Krasińskiego (Wybrzeże Gdańskie- Plac Wilsona) istnieją znaczne przekroczenia dopuszczalnych wartości hałasu. Raport o oddziaływaniu na środowisko naturalne ww. inwestycji stwierdza- cytat „ Przeprowadzenie nowej arterii o parametrach mostu	W związku z powyższym wniosku-jemy: - Przesunąć termin budowy trasy mostu Krasińskiego na dalszą	N	Ustalenie terminu budowy Mostu Krasińskiego wykracza poza zakres Programu Obecnie tempo tej budowy, z uwagi na możliwości finansowania, powoli się obniża.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
		borzan	Krasińskiego spowodować musiałby dodatkowe istotne pogorszenie warunków akustycznych. Ze względu na przewidywalne przekroczenie dopuszczalnych poziomów dźwięku zaproponowano realizację ekranów akustycznych na wysokości 4 do 7 metrów z dodatkowym daszkiem nad jezdnią o szerokości 1,5m. „ Propozycja ekranu jest niemożliwa do zrealizowania w zabytkowej przestrzeni Żoliborza Historycznego podlegającego ścisłej ochronie konserwatorskiej na mocy wpisu do rejestru zabytków Narodowych Dóbr Kultury z dnia 30.09.1980 nr rejestru Ks. 994A. Stowarzyszenie Żoliborzan opiniuje negatywnie aktualną koncepcję mostu zakładającą intensywny ruch samochodowy. W związku z powyższym wnioskujemy: - Przesunąć termin budowy trasy mostu Krasińskiego na dalszą przyszłość tj. po otwarciu mostu Północnego i wyremontowaniu mostu Grota Roweckiego oraz ukończeniu drugiej linii metra. - Przeanalizować powtórnie celowość jego budowy w oparciu o istniejące wówczas rzeczywiste potrzeby - W przypadku uznania celowości budowy trasy mostu Krasińskiego jako preferowany projekt przyjąć koncepcję cichej, ekologicznej komunikacji zbiorowej wykluczającej ruch samochodów osobowych.	przyszłość tj. po otwarciu mostu Północnego i wyremontowaniu mostu Grota Roweckiego oraz ukończeniu drugiej linii metra. - Przeanalizować powtórnie celowość jego budowy w oparciu o istniejące wówczas rzeczywiste potrzeby - W przypadku uznania celowości budowy trasy mostu Krasińskiego jako preferowany projekt przyjąć koncepcję cichej, ekologicznej komunikacji zbiorowej wykluczającej ruch samochodów osobowych.		
283.	30.04.09	Maria Teresa Kostka	Po przeczytaniu ulotki Urzędu m. st. Warszawy postanowiłam zabrać głos w związku z projektem dokumentu <i>Program ochrony środowiska przed hałasem dla m. st. Warszawy</i> . Mieszkam na Sadach Żoliborskich przy ul. Broniewskiego 14 / róg ul. Krasińskiego. Mimo, że okna mojego mieszkania nie wychodzą bezpośrednio na ul. Broniewskiego od dłuższego czasu przeszkadza mi i innym mieszkańcom naszego domu hałas. Jego źródeł jest kilka: zgrzyt hamujących na przystankach tramwajów, bezustanny szum wzmożonego ruchu samochodowego, a także częste w sezonie letnim nocne „wyścigi” motocyklistów. Od maja 2008r. doszedł jeszcze jeden, równie uciążliwy, generator hałasu. Mieszcząca się naprzeciwko osiedla Szkoła Tańca zorganizowała akcję „Tańczący Żoliborz” – zbudowano scenę, by popołudniami aż do wieczora prowadzić kursy dla zainteresowanych. Niestety nikt nie wziął pod uwagę sytuacji mieszkańców, w większości ludzi starszych lub małżeństw z małymi dziećmi, którzy narażeni zostali na dodatkowy stres. Żywię nadzieję, że uwagi moje zostaną wzięte pod uwagę przy opracowywaniu <i>Programu ochrony środowiska przed hałasem dla m. st. Warszawy</i> .	Zgrzyt hamujących na przystankach tramwajów. Bezustanny szum wzmożonego ruchu samochodowego, a także częste w sezonie letnim nocne „wyścigi” motocyklistów. Naprzeciwko osiedla Szkoła Tańca zorganizowała akcję „Tańczący Żoliborz” – zbudowano scenę, by popołudniami aż do wieczora prowadzić kursy dla zainteresowanych.	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Tramwajów Warszawskich Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Komendy Stołecznej Policji. Problem wykracza poza zakres Programu.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: <i>U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony</i>	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
284.	30.04.09	Ewa Kulik-Bielińska	Rada Rodziców Szkoły Podstawowej nr 23 przy ul. Wawelskiej wielokrotnie występowała od władz o ochronne dzieci - uczniów szkolmy przed hałasem w rejonie szkoły, której boisko wychodzi wprost na ulicę Wawelska. Z mapy akustycznej wynika, że natężenie hałasu w tym rejonie wynosi 74-83 dB. Rada Rodziców SP 23 podobnie jak mieszkańcy domów z okolic Wawelskiej (w kwartale Al. Niepodległości, Wawelska, Raszyńska, Filtrowa) postukują od dawna wybudowanie ekranów dźwiękoszczelnych przy ul Wawelskiej na odcinku Al. Niepodległości - Raszyńska. W załączeniu ostatnie pismo, jakie złożyliśmy w tej sprawie. Na polecanej przez Państwa stronie poza mapą nie mogę znaleźć zadanego dokumentu Programu ochrony środowiska przed hałasem, o którym piszą Państwo w ogłoszeniu o konsultacjach społecznych. Nie wiem, więc, czy planują Państwo budowę ekranów w tym rejonie. Mam jednak nadzieję, że wezmą Państwo pod uwagę głosy mieszkańców i rodziców dzieci uczęszczających do szkolmy w tej okolicy.	Prośba o wybudowanie ekranów akustycznych chroniących szkołę nr 23.	U	Zawarte w Programie propozycje ograniczenia hałasu z trasy Ł zostały rozszerzone o wskazany we wniosku rejon ekrany (perspektywa średnio-terminowa).
285.	30.04.09	Grzegorz Redzyna	Witam, Chciałbym poruszyć temat prowadzonej nocą działalności, a konkretnie prowadzonych nocami i porankami rozładunków w sąsiedztwie osiedli mieszkaniowych. Otóż - konkretnie - mieszkam na Ursynowie w sąsiedztwie marketu Lidl. Rampa rozładunkowa tego sklepu znajduje się w odległości kilkunastu najwyższych metrów od okien bloku, w którym zamieszkuje. Do sklepu nawet kilkakrotnie w ciągu nocy podejżdża masywna ciężarówka z naczepą. Samo manewrowanie wybudza mieszkańców ze snu. Dochodzą do tego głośne hałasy pochodzące z przetaczania porcji ładunku. Prawie zawsze, również silnie, hałasują sprężarki chłodzące przestrzenie ładunkowe tych pojazdów, a charakter wytwarzanych dźwięków budzi obawę o pozostanie tych nieznośnych urządzeń w całości. Proszę wierzyć, że jest to bardziej uciążliwe od samolotów podchodzących do lądowania w okresach remontów pasów rozbiegowych na Okęciu. Nie pomagają prośby kierowane do właściciela czy obsługi sklepu; policja i straż miejska interweniuje czasem po opuszczeniu okolicy przez rozładowany pojazd, a najczęściej wcale. Termin rozładunków jest ustalany rzekomo z powodu decyzji Prezydenta Miasta czy też Rady Miejskiej, a zabraniającej wjazdu do miasta ciężarówkom w ciągu dnia. Jeżeli to prawda, to absurdalna, bo daje pretekst, czy wręcz wymusza zakłócanie nocnego wypoczynku. Korki komunikacyjne powinno się	Uciążliwy hałas: - pracy przy rampie rozładunkowej sklepu Lidl, która odbywa się w nocy, - pracy urządzeń na stacji paliw, - odbioru nieczystości.	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do: – Komendy Stołecznej Policji, – Biura Ochrony Środowiska (Wydział Gospodarki Odpadami), – Straży Miejskiej.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			ograniczać w inny sposób (rozwiązania drogowe; krótkie, szczytowe ograniczenie ruchu ciężarówek), a wjazdu należałoby zakazać w nocy. Podobnie uciążliwe jest też sąsiedztwo stacji paliw. Tutaj zazwyczaj hałasują sprężarki (chyba do pompowania kół). Kolejnym problemem są wczesne poranne godziny odbioru nieczystości stałych w naszym przypadku, bardziej z tych sąsiednich inicjatyw gospodarczych, a o raczej rabunkowym charakterze teje gospodarki.			
286.	30.04.09	Bogdan Piotrowski	W mojej okolicy (ul. Szparagowa, 27 Grudnia i Błękitnej), planowane jest przeprowadzenie działań w ramach celów średnioterminowych nr HD 13, HD 20, HD 41. W Okolicy tej jednak największym problemem jest hałas pochodzący z wiaduktu nad torami – ul. Płowiecka/ Bronisława Czecha. W szczególności jest on spowodowany przez samochody wjeżdżające na wiadukt od strony centrum. Tymczasem żadna z wspomnianych, planowanych inwestycji nie dotyczy tego odcinka drogi. Wiadukt jest, co prawda częściowo wyposażony w ekrany, jednak są one usytuowane na wysokości torów kolejowych, a nie na podjeździe, od strony okolicy mieszkalnej. W efekcie nie spełniają do końca swojej roli. W celu eliminacji dokuczliwego hałasu niezbędny jest montaż ekranów na wiadukcie nad torami przy ul. Płowieckiej/Bronisława Czecha od strony ul. Błękitnej na całej długości, tak, aby razem ekranami już istniejącymi na wysokości torów tworzyły jedną całość. Tylko wtedy ekrany akustyczne spełnią swoją rolę, a problem dokuczliwego hałasu zostanie zmniejszony.	W celu eliminacji dokuczliwego hałasu niezbędny jest montaż ekranów na wiadukcie nad torami przy ul. Płowieckiej / Bronisława Czecha od strony ul. Błękitnej na całej długości, tak, aby razem ekranami już istniejącymi na wysokości torów tworzyły jedną całość.	U	Rejonu tego dotyczą zadania: HD 13-1 – perspektywa średniookresowa, HD 13-2 - perspektywa długookresowa
287.	30.04.09	Agnieszka Chytra	Witam, Od dawna każdy, kto mieszka w W-wie wie, że ul. Radzyńska jest jednym z najlepszych miejsc na wyścigi motocykli i nic się z tym, nie robi. Blok przy Remiszewskiej 1 (skrzyżowanie ul. Gorzykowska / Radzyńska, naprzeciw znajdują się Zakłady Przemysłu Tłuszczowego). Po pierwsze; mieszkamy przy skrzyżowaniu gdzie sygnalizacja świetlna jest włączona 24 godz. na dobę i tak przez cały rok, najgorszy jest okres letni jest tzw. " palenie gumy" przez motocyklistów. Oglądanie telewizji przy otwartym oknie jest nie możliwe, ponieważ nic nie słychać. Latem śpi się przy zamkniętych oknach z powodu głośnych motocykli. Po drugie; pojazdy ciężarowe (tiry, autobusy) nie dość, że są głośne to za każdym razem jak przejeżdżają koło bloku wszystko w mieszkaniu drży.	Ograniczyć ruch samochodów, motocykli tak, by jeździły z prędkością 50 kilometrów na godzinę	U	W perspektywie długookresowej (HD 48)
				Ograniczyć ruch pojazdów ciężarowych	N/U	W ramach celu długookresowego problem ograniczenia liczby pojazdów ciężkich będzie rozwiązywany jako efekt oddawania do użytku poszczególnych fragmentów obwodnic warszawskich.
				Od dawna każdy, kto mieszka w W-wie wie, że ul. Radzyńska jest jednym z najlepszych miejsc na wyścigi motocykli i nic się z tym, nie robi. Blok przy Remiszewskiej 1	N	Poza zakresem Programu. Wniosek w tym zakresie przekazano do Komendy Stołecznej Policji.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: <i>U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony</i>	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			Wnioski: - ograniczyć ruch samochodów, motocykli tak, by jeździły z prędkością 50 kilometrów na godzinie -ograniczyć ruch pojazdów ciężarowych -budowane ekrany, -sygnalizacja świetlna, żeby nie była włączona 24 godziny na dobę.	(skrzyżowanie ul. Gorzykowska / Radzywińska, naprzeciw znajdują się Zakłady Przemysłu Tłuszczowego).		
				Budowane ekrany,	N	Z uwagi na budownictwo wysokie w osiedlu ekran akustyczny nie będzie skuteczny. Niemniej w Programie zamieszczono postulaty w zakresie zmian zagospodarowania przestrzennego odnośnie utworzenia pierzei nie wrażliwej na hałas, a jednocześnie stanowiącej skuteczne narzędzie ograniczania przenikania hałasu w głąb osiedli. Takie postulaty skierowano także w odniesieniu do omawianego rejonu.
				Sygnalizacja świetlna, żeby nie była włączona 24 godziny na dobę.	N	Problem wykracza poza zakres Programu.
288.	30.04.09	Danuta Osipowska	Dotyczy okropnego hałasu na ul. ŻWIRKI I WIGURY! Domagamy się ograniczenia hałasu powodowanego głównie przez policję pilotującą przeróżne delegacje z lotniska. Nie gwarantuje to bynajmniej większego bezpieczeństwa konwojowanym natomiast MIESZKANCOM uniemożliwia życie ten przejmujący i nieustający hałas. Dodać też trzeba karetki na sygnale, bo w pobliżu szpital na ul. BANACHA oraz bezkarni motocykliści A GDZIE PRAWO DO SPOKOJU DLA PRZECIETNEGO OBYWATELA?! DOMAGAMY SIE OGRANICZENIA DO MAX.SYGNALIZACJI, DZWIEKOWEJ UZYWANEJ PRZEZ POLICJE PILOTUJACA NA LOTNISKU!!! MIESZKANCY ul. ZWIRKI I WIGURY 55,53.	Domagamy się ograniczenia hałasu powodowanego głównie przez policję pilotującą przeróżne delegacje z lotniska.	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Komendy Stołecznej Policji.
289.	30.04.09	Krzysztof Kacprzak Z-ca Burmistrza Dzielnicy Wesoła.	<i>Program realizowany jest w nawiązaniu do Mapy akustycznej m.st. Warszawy. Z danych graficznych zawartych na Mapie akustycznej m.st. Warszawy wynika, że poziom hałasu</i> - na terenie wzdłuż ul. Trakt Brzeski w porze dziennie - wieczorno - nocnej (LDWN) wynosi powyżej 75 dB. a w porze nocnej (LN) -70-75 dB, - na terenie wzdłuż torów kolejowych na trasie Warszawa-Mińsk Mazowiecki w porze dziennie - wieczorno - nocnej (LDWN) kształtuje się na poziomie 70- 75 dB, a w porze noc-	Wybudować ekrany akustyczne wzdłuż linii kolejowej do Mińska Maz.	N	Nie uwzględniono z uwagi na niska wartość wskaźnika M.
				Wybudować ekrany akustyczne wzdłuż ul. Trakt Brzeski	N	Nie uwzględniono z uwagi na niska wartość wskaźnika M.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			nej (LN) - 60-65 dB. <i>Program</i> nie zakłada zamontowania ekranów akustycznych wzdłuż w/w tras. Planowana jest modernizacja torów kolejowych oraz Traktu Brzeskiego. Wnioskujemy, aby w celu ograniczenia szkodliwego wpływu hałasu na mieszkańców Dzielnicy w ramach wymienionych modernizacji uwzględnić zamontowanie ekranów akustycznych wzdłuż ul. Trakt Brzeski oraz wzdłuż torów kolejowych na trasie Warszawa-Mińsk Mazowiecki. Konieczność montażu ekranów akustycznych wynika także z nieustannie powtarzających się monitów mieszkańców Dzielnicy.			
290.	30.04.09	Wojciech Wacławek	Żaden projekt ochrony przeciw hałasowi w Warszawie nie będzie pełny, jeżeli nie uwzględni się sposobu lokalizacji przystanków tramwajowych i autobusowych, które powinny być umieszczone wyłącznie przed skrzyżowaniami ulic. Mój projekt zgłaszałem wszędzie - dawniej do MZK, a obecnie do Zarządu Dróg a też do Kancelarii Rady Ministrów, ale widocznie wszyscy ogłuchli od hałasu. Umieszczenie przystanków przed skrzyżowaniami ulic znacznie zmniejsza nie tylko hałas, ale również zmniejsza zużycie paliwa i energii elektrycznej. Obecnie w 60% przypadkach pojazd dojeżdżający do skrzyżowania musi się zatrzymać przy czerwonym świetle raz, następnie po przejechaniu skrzyżowania musi się zatrzymać na przystanku. W ten sposób tysiące niepotrzebnych zatrzymań powoduje dodatkowe koszty liczone w setki milionów złotych, zatrucie środowiska no i oczywiście zwiększenie hałasu!! Uwzględniając mój pomysł - pojazd dojeżdża do przystanku przed skrzyżowaniem (wiadomo że musi się zatrzymać na przystanku) i przy zielonym świetle spokojnie jedzie dalej. Aby ten pomysł zrealizować należy wprowadzić stosowny akt prawny zmuszający projektantów i wykonawców do lokalizacji przystanków. Jeśli chodzi o instalowanie barier antyhałasowych - to powinny one w większości pochłaniać hałas, a nie w większości go odbijać.	Należy uwzględnić sposób lokalizacji przystanków tramwajowych i autobusowych wyłącznie przed skrzyżowaniami ulic.	N	Problem wykracza poza zakres Programu.
				Instalowanie barier antyhałasowych - to powinny one w większości pochłaniać hałas, a nie w większości go odbijać.	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Problemy te uwzględnia się w szczegółowych projektach ekranów akustycznych.
291.	30.04.09	Krzysztof Rytel	Wnioski w konsultacjach społecznych projektu Programu ochrony środowiska przed hałasem dla m.st. Warszawy: Wnioskuję o wprowadzenie do Programu działań mających na celu ograniczenie hałasu wytwarzanego przez autobusy, w tym komunikacji miejskiej ZTM. W projekcie Programu znalazły się zapisy dotyczące ograniczenia	Nie ograniczać prędkości tramwajów, tylko wymieniać tabor na nowy (Pesa)	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Należy dodać, że ograniczanie prędkości tramwajów trzeba będzie przejściowo zastosować w pewnych sytuacjach (patrz przykładowo – wystąpienie 121)

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			hałasu powodowanego przez tramwaje, poprzez ograniczenie ich maksymalnej prędkości. Moim zdaniem jest to kompletny nonsens gdyż nowe tramwaje kursujące od niedawna po Warszawie produkcji Pesa Bydgoszcz są bardzo cicho, a władze miasta zakupią jeszcze 186 takich tramwajów. Uważam, że ograniczenie hałasu tramwajowego przez wymianę kilkudziesięcioletniego taboru na nowoczesny jest dużo lepszym rozwiązaniem niż ograniczanie prędkości tramwajów. Ograniczanie to może spowodować utratę konkurencyjności tramwajów na rzecz komunikacji samochodowej i autobusowej, które w moim subiektywnym odczuciu powodują większą emisję hałasu. Wracając do autobusów uważam, że jest rzeczą niezrozumiałą, że nowe autobusy (zwłaszcza Solarisy) są dużo bardziej hałaśliwe niż stare Ikarusy. A tym bardziej niezrozumiałe jest, że Program nie poświęca temu problemowi żadnej uwagi, a skupia się na tramwajach, które powodują znacznie niższy hałas. Nie dysponuję żadnymi pomiarami, ale w moim subiektywnym odczuciu nowe, niskopodłogowe autobusy wytwarzają bardzo wysoki hałas (subiektywne odczucie jest wyjątkowo nieprzyjemne), zwłaszcza podczas ruszania. Dotyczy to zarówno hałasu emitowanego na zewnątrz, na który narażone są zwłaszcza osoby stojące na przystankach, jak i hałasu emitowanego do wnętrza pojazdu, na który narażeni są pasażerowie autobusów. Moim zdaniem wyciszenie komory silnikowej, zwłaszcza w pojazdach marki Solaris jest niewystarczające. W związku z tym domagam się ustanowienia rygorystycznych norm odnośnie emisji hałasu (na zewnątrz pojazdu, jak i do przedziału pasażerskiego) do stosowania w specyfikacjach przetargowych w zamówieniach publicznych Zarządu Transportu Miejskiego. Ponadto proszę o rozważenie wpisania do Programu modernizacji istniejącego taboru mającej na celu zmniejszenie emisji hałasu (np. poprzez dodatkowe wyciszenie komór silnikowych). Dodatkowo proszę o objęcie identycznymi działaniami taboru metra, gdzie poziomy hałas (również emitowanego na zewnątrz - pasażerowie oczekujący na peronach, jak i do wnętrza przedziału pasażerskiego) moim zdaniem muszą dalece przekraczać normy WHO.	Wprowadzenie działań ograniczających hałas autobusów (Solarisy głośniejsze od autobusów pozostałych)	N	Problem wykracza poza zakres Programu.
				Ustanowić rygorystyczne normy odnośnie emisji hałasu (na zewnątrz pojazdu, jak i do przedziału pasażerskiego) do stosowania w specyfikacjach przetargowych w zamówieniach publicznych Zarządu Transportu Miejskiego.	N	Problem wykracza poza zakres Programu.
				Dodatkowo proszę o objęcie identycznymi działaniami taboru metra, gdzie poziomy hałas (również emitowanego na zewnątrz - pasażerowie oczekujący na peronach, jak i do wnętrza przedziału pasażerskiego)	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do Metra Warszawskiego.
292.	30.04.09	Wojciech. Szymalski	Warszawa jest miastem bardzo głośnym. Na większości ulic w obrębie śródmieścia nie można swobodnie rozmawiać czy wykonywać rozmów przez telefon komórkowy! Jednocześnie większość dnia ludzie spędzają poza domem, często poruszając się po mieście, po chodnikach, po	Tworzenie deptaków – ulic z wyłączeniem ruchu samochodowego w każdej dzielnicy dawnej gminy Centrum.	N	Problem wykracza poza zakres Programu.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			ulicach – korzystając z ulicznych ogródków kawiarnianych itp. Wydaje się, iż właśnie wtedy, a nie w domu ludzie są najbardziej i najdłużej narażeni na nadmierny hałas, który sprzyja rozdrażnieniu i różnym innym chorobom. Jest to sytuacja, którą także powinien brać pod uwagę program ochrony powietrza i zmierzać do ograniczenia skali hałasu nie tylko na poziomie elewacji domów, ale także na poziomie chodnika. Takie działanie ma nie tylko pozytywny wymiar zdrowotny, ale także ekonomiczny (możliwość lepszego funkcjonowania, a więc i utargu miejskich kawiarni z ogródkami, możliwość wykonywania rozmów służbowych przez telefon komórkowy na ulicy itp.). Podstawowym działaniem tego typu, jakie powinno być zawarte w programie jest tworzenie deptaków oraz ulic wyłączonych z ruchu samochodowego. Co najmniej jedna taka ulica powinna powstać w każdej z dzielnic dawniej Gminy Centrum: Śródmieście, Żoliborz, Praga Północ, Praga Południe, Mokotów, Ochota, Wola. Wskazane jest także utworzenie ciągu ulic wyłączonych z ruchu samochodowego umożliwiających w miarę swobodnie przejście piesze poza hałasem samochodów z północy na południe i ze wschodu na zachód pomiędzy tymi dzielnicami.	Wskazane jest także utworzenie ciągu ulic wyłączonych z ruchu samochodowego umożliwiających w miarę swobodnie przejście piesze poza hałasem samochodów z północy na południe i ze wschodu na zachód pomiędzy tymi dzielnicami	N	Problem wykracza poza zakres Programu.
293.	30.04.09	Wojciech. Szymalski	Szczególnym źródłem hałasu i wysokim natężeniu są pojazdy służb miejskich poruszające się „na sygnale”: karetka pogotowia, straż pożarna, policja. Z jednej strony jest to hałas pożyteczny, ale z drugiej często przyczynia się w znaczny sposób do przekroczenia norm, gdyż, mimo, iż jest krótkotrwały, ma bardzo wysokie natężenie dźwięku. W Warszawie bardzo często słychać karetki pogotowia lub inne służby miejskie także jak jadą szybko i bez przeszkód, tymczasem jak byłem w Berlinie zaobserwowałem, że tam bardzo często tego typu pojazdy jeżdżą bez sygnału – a raczej włączają go tylko wtedy, kiedy muszą – w sytuacji zatłoczenia drogowego, przy ruchliwych skrzyżowaniach. Sądzę, że tam nauczono się oszczędzać uszy przechodniów i wykształcono kierowców tego typu pojazdów, że sygnalizacja jest tylko po to, by jej używać w momencie, kiedy jest potrzebna, aby utorować sobie drogę, – jeśli jazda odbywa się płynnie nie sygnał nie jest potrzebny. Wnioskuje o wpisanie do programu ochrony przed hałasem środka ochrony – szkolenia dla kierowców pojazdów służb miejskich uprawnionych do używania sygnałów dźwiękowych pojazdów uprzywilejowanych. Jednocześnie należy opracować zasady używania sygnałów przez pojazdy uprzywilejowane, które powinny być elementem tych szkoleń. Na koniec warto zauważyć, że rzadszemu używaniu tego sygnału przez pojazdy uprzywilejowane – a tym samym zmniejszenie tego rodzaju hałasu w mieście sprzyja: zmniejszenie liczby wypadków, pożarów, wykroczeń drogowych (mniej interwencji), zmniejszenie zatłoczenia drogowego w mieście poprzez ograniczenie ruchu drogowego (możliwość płynnej jazdy pojazdów uprzywilejowanych bez sygnału dźwięko-	Wnioskuje o wpisanie do programu ochrony przed hałasem środka ochrony – szkolenia dla kierowców pojazdów służb miejskich uprawnionych do używania sygnałów dźwiękowych pojazdów uprzywilejowanych. Jednocześnie należy opracować zasady używania sygnałów przez pojazdy uprzywilejowane, które powinny być elementem tych szkoleń.	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Sygnalizacja alarmowa pojazdów uprzywilejowanych jest używana z uwagi na tzw. „wyższą konieczność” związana na ogół z ratowaniem życia i zdrowia obywateli.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: <i>U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony</i>	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			wego)			
294.	30.04.09	Wojciech. Szymalski	W propozycji programu ochrony przed hałasem zawarto różne środki ochrony. Zastanawia jednakże całkowity brak takiego środka ochrony jak zieleń przyuliczna. Tymczasem szpalery drzew i zieleni przyulicznej mają potencjał ograniczania hałasu nawet do 10 dB. Ten środek godny jest polecenia zwłaszcza ze względu na fakt, że praktycznie nie powoduje żadnych innych negatywnych oddziaływań na środowisko, a wręcz oddziaływania wyłącznie pozytywne (zaczynanie powierzchni – obniżanie temperatury w gorące dni, retencja wody, zachowanie w mieście ptaków i innych zwierząt, zapewnianie powierzchni przepuszczalnych dla wody do gruntu w okolicy korzeni, pozytywne wrażenia estetyczne). Dziwi, że nie zawarto tego środka w projekcie planu ochrony, zwłaszcza, że projektanci ulicy Tysiąclecia (obecnie intensywnie planowana) czy Południowej Obwodnicy Warszawy usilnie przekonywali, że te inwestycje nie będą bardzo szkodliwe ze względu na duże plany inwestycyjne dotyczące zieleni przyulicznej. Wnoszę o umieszczenie takiego środka w programie, ze szczególnym uwzględnieniem tzw. Żywopłotów, jako środka ograniczającego hałas tramwajowy przy torowiskach umieszczonych w pasie dzielącym ulicy. Można takie Żywopłoty z powodzeniem posadzić wzdłuż torowisk, np. na ulicy Puławskiej, Wołoskiej, Waszyngtona, Towarowej itp.	Całkowity brak w Programie zastosowania zieleni, jako elementu ochrony przed hałasem. Żywopłotu „ochronne” można z powodzeniem sadzić przy torowiskach	U	Prowadzono do programu zieleni izolacyjną jako element wspomagający (informacje na ten temat znajdują się wyżej w ramach omawiania poszczególnych wniosków). W szczególności zieleni będzie wykorzystywana w uzupełnieniu do ekranowania akustycznego. Jednakże informacja o „potencjale ograniczenia hałasu” przez zieleń przyuliczną na poziomie 10 dB jest zdecydowanie przesadzona.
295.	1.05.09	Jeremi Jędrzejkowski	Korzystam z tego, że jeszcze nie ma północy, więc można zgłaszać uwagi. Mieszkam przy ul. Górnośląskiej i hałas, szczególnie dochodzący od Trasy Łazienkowskiej i skrzyżowania z Wisłostradą jest bardzo słyszalny. Cieszy mnie, zatem projekt wyciszenia tych miejsc. Choć w załączonych państwowym mapach znalazłem swój rejon jedynie w stanie obecnym, bez oczekiwanych zmian - mapa obecna obszaru HH25 się zgadza, ale ta po zmianach dotyczy innego obszaru, rozumiem, że to tylko pomyłka. Hałas jest męczący dla okolicznych mieszkańców, szczególnie tych, których okna mieszkań wychodzą bezpośrednio na trasę. Podobny wniosek dotyczy łazienek. W tym pięknym parku także mocno słyszalny jest szum z trasy Łazienkowskiej. To samo (oczywiście od Wisłostrady) dotyczy ścieżek spacerowych i rowerowych nad Wisłą, na lewym brzegu. aż się marzy tam spacer, na którym nie trzeba przekrzykiwać jadących trasą samochodów. Jestem gorąco za postawieniem ekranów dźwiękochłonnych/innych działań mających zmniejszyć hałas w naszym mieszkaniu i pozwalających tu lepiej mieszkać, pracować i wypo-	W załączonych mapach znalazłem swój rejon jedynie w stanie obecnym, bez oczekiwanych zmian - mapa obecna obszaru HH25 się zgadza, ale ta po zmianach dotyczy innego obszaru, rozumiem, że to tylko pomyłka.	U	Pomyłka w tekście, została sprostowana.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			czywać. Proszę o informacje, kiedy będą realizowane te mocno oczekiwane przez mieszkańców inwestycje. pozdrawiam.			
296.	1.05.09	Anna Horoszkiewicz	Oprócz źródeł hałasu, które ciężko wyeliminować (lotnisko w środku miasta, ruch ciężarowy, wysłużone autobusy, czterdziestoletnie tramwaje...), są również takie, które można zlikwidować jednym pociągnięciem prawniczego pióra: popisy kierowców aut i motocykli bez tłumika. Opracowanie i wprowadzenie w życie norm głośności pojazdów i kary finansowe oraz punkty karne nie wydają się być sprawą trudną.	Można łatwo wyeliminować: Popisy kierowców aut i motocykli bez tłumika.	N	Problem wykracza poza zakres Programu
				Opracowanie i wprowadzenie w życie norm głośności pojazdów	N	Problem wykracza poza zakres Programu
				Kary finansowe oraz punkty karne nie wydają się być sprawą trudną.	N	Problem wykracza poza zakres Programu
297.	1.05.09	Iwona Smardzewska	Lokalizacja: ul. Połczyńska/ Szeligowska Jest tu bardzo głośno. Potrzebne są ekrany akustyczne	Wniosek o instalację ekranów	N	Z uwagi na wysokie budownictwo, ekrany akustyczne nie będą skuteczne w tym rejonie.
298.	04.05.09	K. Segit	Uwagi ogólne odnoszące się do wielu spraw.	Adnotacja autora uwag: Tylko Adresat (Biuro Ochrony Środowiska), do ewentualnego wykorzystania <u>bez powielania i udostępniania</u> .		Dziękujemy za przesłanie uwag, jednak ze względu na adnotację Autora nie możemy udzielić odpowiedzi.
299.	04.05.09	Zarząd MSM Energetyka (Grzegorz Engelbrecht, Jan Radzikowski)	Zarząd MSM "Energetyka" uprzejmie informuje, że wielokrotnie zwracał się do władz m.st. Warszawy, a wcześniej Gminy Warszawa Centrum o podjęcie działań zmierzających do ograniczenia uciążliwości związanych z ruchem samochodowym wzdłuż ulic Czerniakowska, Al. Sobieskiego, Al. Witosa, Al. gen. Sikorskiego. W szczególności mieszkańcy skarżą się na hałas wynikający z ruchu tranzytowego samochodów ciężarowych. W związku z powyższym, podstawowym wnioskiem Spółdzielni jest zaplanowanie usunięcia ruchu tranzytowego samochodów ciężarowych z ulic Czerniakowska, Al. Witosa, Al. Sikorskiego. Ponadto raczymy zwrócić uwagę, że warunki akustyczne środowiska występujące na większości terenów osiedli spółdzielni mieszkaniowej MSM "Energetyka" są określone jako zagrożone hałasem lub o wysokim zagrożeniu (hałas powyżej 70 dB). W związku z	Ograniczyć hałas związany z ruchem samochodowym na ul. Czerniakowskiej, Sobieskiego, Witosa i Gen. Sikorskiego, a w szczególności:	N	Problem wykracza poza zakres Programu. W ramach celu długookresowego problem nadmiernego hałasu będzie rozwiązywany jako efekt oddawania do użytku poszczególnych fragmentów obwodnic warszawskich.
				- usunięcie ruchu tranzytowego samochodów ciężarowych, - podjęcie wszystkich działań naprawczych w ramach celów krótkookresowych,	N	Horyzont czasowy działań przyjęto stosując wymienione w Programie kryteria, których nie spełnia dana lokalizacja.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			powyższym nasz następny postulat jest związany z ujęciem wszystkich działań obejmujących w/w ulice w programach krótkoterminowych (do roku 2012). Ponadto wnioskujemy o: - str. 72 - identyfikator działań HDm5 (ul. Sikorskiego) - powiększenie odcinka drogi podlegającego modernizacji o fragment na północ od skrzyżowania z ul. Pory do ul. Mangalia i bezwzględne umieszczenie zapisów związanych z zakresem prac do realizacji o konieczność wybudowania ekranów akustycznych po stronie wschodniej ul. Sikorskiego tj. ochrona przed hałasem osiedli mieszkaniowych Stegny Południe, Stegny Północ, Stegny Rożek, - str. 85 - identyfikator działań HD2 (ul. Czerniakowska) - podział tego zadania na dwa etapy i przesunięcie etapu I obejmującego odcinek ul. Czerniakowskiej od skrzyżowania z Al. Witosa do ul. Gagarina do programu ochrony przed hałasem w ramach realizacji celów krótkoterminowych, - str. 89 - identyfikator działań HD14 (ul. Czerniakowska) - przesunięcie do programu osiągnięcia celów krótkoterminowych jako realizacji zobowiązań m.st. Warszawy wynikających z podpisanego w dniu 24.10.2002r. porozumienia pomiędzy MSM „Energetyka”, a Gminą Warszawa Centrum (w załączniku ksero porozumienia). Porozumienie zobowiązuje Gminę Warszawa – Centrum (24.10.2002) m.in. do: - 30 dni od podpisania porozumienia – umowa finansująca wymianę okien w budynkach jak wymieniono niżej, - w przypadku braku mapy akustycznej do 31.12.2003 – wykonania mapy akustycznej, na której zaznaczone są narażone na hałas budynki, zlokalizowane przy ul. Czerniakowskiej 18, 20, 22, Kozłowskiej 1, Idzikowskiego 12, Bartosza 1, 2, 5, Piekałkiewicza 7. (termin wykonania 30.06.2004), - w terminie do 75 dni od uzyskania mapy – uzgodnienia przez strony zakresu działań przeciwhałasowych, - finansując dodatkowe nasadzenia drzew i krzewów – Gmina zobowiązuje się do kontynuacji działań w tym zakresie, - zobowiązuje się do zainstalowania ekranów dźwiękochłonnych na całej długości południowej Trasy Siekierkowskiej na ul. Witosa od Czerniakowskiej do Idzikowskiego. A po stronie zachodniej od ul. Witosa do ul. Bartosza.			Ponadto w Wieloletnich Planach Inwestycyjnych Miasta (WPI) nie uwzględniono z konieczności omawianych tutaj zagadnień w perspektywie roku 2013.
				- powiększenie odcinka działań HDm5 (Sikorskiego), tj. modernizacji trasy o odcinek od ul. Pory do ul. Mangalia.	U	Uwzględniono w celach długookresowych.
				- umieszczenie ekranów akustycznych wzdłuż w/w odcinka ul. Sikorskiego,	U	Uwzględniono w celach długookresowych.
				- przeniesienie w ramach obszaru działań HD 2 etap I, obejmującego odcinek ul. Czerniakowskiej od. Ul. Witosa do ul. Gagarina do celów krótkookresowych	N	Nie uwzględniono Ponadto w Wieloletnich Planach Inwestycyjnych Miasta (WPI) nie uwzględniono z konieczności omawianych tutaj zagadnień w perspektywie roku 2013.
				Działania o identyfikatorze HD14 (ul. Czerniakowska) - przesunąć do programu osiągnięcia celów krótkoterminowych jako realizacji zobowiązań m.st. Warszawy wynikających z podpisanego w dniu 24.10.2002r. porozumienia pomiędzy MSM „Energetyka”, a Gminą Warszawa Centrum (w załączniku ksero porozumienia)	N	Horyzont czasowy działań przyjęto stosując wymienione w Programie kryteria, których nie spełnia dana lokalizacja.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
300.	05.05.09	Rafał Jędrzejewski	Propozycje wprowadzenie następujących środków ochrony przed hałasem, spowodowanym ruchem lotniczym z portu lotniczego im. Fryderyka Chopina w Warszawie – Okęcie: 1. Opracowanie metod i zakresu kontroli przestrzegania procedur odlotowych - SID, oraz dolotowych – STAR i instrumentalnych podejść do lądowania; prowadzenie ciągłej optymalizacji ww. procedur celem minimalizacji uciążliwości dla mieszkańców okolicznych osiedli; opracowanie nowych procedur startów i lądowań oraz optymalizacja tras dolotowych i odlotowych dla lotniska. 2. usypywanie specjalnych wałów i budowanie przegród betonowych zabezpieczających przed nadmierną emisją hałasu; zainstalowanie na lotnisku ekranów akustycznych; zastosowanie półtuneli akustycznych, tłumików hałasu. Z uwagi na fakt, że na terenach zurbanizowanych nie ma technicznych możliwości zapewnienia dotrzymania poziomów dopuszczalnych w przestrzeni zurbanizowanej. W takich sytuacjach, w celu ochrony mieszkańców przed hałasem, należy zastosować środki z zakresu akustyki architektoniczno – budowlanej, aby przynajmniej w pomieszczeniach zapewnić właściwe warunki akustyczne przez: podwyższenie izolacyjności akustycznej otworów okiennych. Elewacje budynków eksponowane na hałas komunikacyjny mogą być także chronione przy pomocy przezroczystych ekranów zawieszanych na elewacji. 3. wprowadzenie systemu opłat lotniskowych, promującego „ciche” statki powietrzne 4. podjęcie działań dotyczących organizacji ruchu lotniczego (wykorzystanie progów dróg startowych do startów i lądowań zgodnie z ustalonymi zasadami w celu ochrony terenów o skoncentrowanej zabudowie mieszkaniowej).	Opracowanie metod i zakresu kontroli przestrzegania procedur odlotowych - SID, oraz dolotowych – STAR i instrumentalnych podejść do lądowania; prowadzenie ciągłej optymalizacji ww. procedur celem minimalizacji uciążliwości dla mieszkańców okolicznych osiedli; opracowanie nowych procedur startów i lądowań oraz optymalizacja tras dolotowych i odlotowych dla lotniska.	N	Problem wykracza poza Program. Wystąpienie skierowano do PP Porty Lotnicze Okęcie.
					N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do PP Porty Lotnicze Okęcie.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: <i>U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony</i>	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
				Wprowadzenie systemu opłat lotniskowych, promującego „ciche” statki powietrzne	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do PP Porty Lotnicze Okęcie.
				Podjęcie działań dotyczących organizacji ruchu lotniczego (wykorzystanie progów dróg startowych do startów i lądowań zgodnie z ustalonymi zasadami w celu ochrony terenów o skoncentrowanej zabudowie mieszkaniowej).	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Wystąpienie skierowano do PP Porty Lotnicze Okęcie.
301.	06.05.09	Andrzej Olbrys - Prezes Zarządu Jerzy Żebrowski - Członek Zarządu „Domy Spółdzielcze”	Lokalizacja: Wiadukt Mostu Poniatowskiego wzdłuż Al. 3 Maja, pomiędzy Wybrzeżem Kościuszkowskim a ul. Kruczkowskiego. Odcinek Wisłostrady, kierunek z północy na południe na odcinku pomiędzy ul. Jaracza (most kolejowy – wylot z tunelu), a wiaduktem Mostu poniatowskiego. Krótkie przedstawienie problemu, wnioski: ad. a) Od lat nasi mieszkańcy domów usytuowanych wzdłuż wiaduktu walczyli o zmniejszenie na nim hałasu komunikacyjnego. Z nadzieją, więc przyjęliśmy wiadomość o planowanym remoncie i wyciszeniu torowiska tramwajowego oraz remoncie i wymianie nawierzchni jezdni. Zaplanowane roboty zostały wykonane, hałas, jaki był taki pozostał, a nawet jest większy, gdy przejeżdżają tramwaje, bo odnosi się wrażenie, że jeżdżą na „kwadratowych kołach”. Należy, więc zrozumieć, iż rozczarowanie jest tym większe, gdy przysła tak długo oczekiwana nadzieja. Oczywiście Tramwaje Warszawskie, które przeprowadzały remont torowiska chwała się sukcesem, zlecono badania poziomu hałasu po remoncie, które wykazały dość przyzwoite wyciszenie remontowanej trasy (Plac Zawiszy, Rondo Waszyngtona), o ok. 23 decybeli. Jednak jest jedno, ale, wystarczy zapoznać się z, tymi badaniami i dowiemy się, że ich wyniki zostały uśrednione, a więc są przedstawione korzystniejsze dla wiaduktu niż w rzeczywistości, a z przeprowadzonych badań wynika, że dla takiego obiektu jak wiadukt, aby ograniczyć na nim	Prośby o skuteczną kontrolę przestrzegania ograniczenia prędkości przez jeżdżące tramwaje na krótkim odcinku pomiędzy Wisłostradą, a ul. Kruczkowskiego, co nie będzie miało żadnego wpływu na dezorganizację ruchu tramwajowego, a hałas będzie mniejszy. Prowadzenie skutecznego monitoringu na odcinku, gdzie są usytuowane budynki mieszkalne wzdłuż wiaduktu. Ochrona przed hałasem samochodowym dochodzącym z wylotu tunelu (dotyczy o odcinka Wisłostrady z północy na południe).	U U U	Wprowadzono do Programu. Wprowadzono do Programu. (miejsce pierwszego punktu monitorowania warunków akustycznych w mieście, początkowo przy pomocy okresowych badań prędkości). Problem ujęto w celach długoterminowych. Zostanie wprowadzone ograniczenie prędkości oraz fotoradary przy wyjeździe z tunelu pod Wisłostradą.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			hałas wymagane jest szczególne specjalistyczne zajęcie się tym problemem z uwzględnieniem zastosowanych już wcześniej skutecznych rozwiązań. Rodzi się, więc wiele pytań, dlaczego nie potraktowano tego tematu, tak jak tego wymagał. Dlaczego nie wzięto pod uwagę, wieloletnich naszych interwencji w tej sprawie. Dlaczego bagatelizuje się nasze prośby o skuteczną kontrolę przestrzegania ograniczenia prędkości przez jeżdżące tramwaje na krótkim odcinku pomiędzy Wisłostradą, a ul. Kruczkowskiego. co nie będzie miało żadnego wpływu na dezorganizację ruchu tramwajowego, a hałas będzie mniejszy. Chodzi tu przecież o prowadzenie skutecznego monitoringu na odcinku, gdzie są usytuowane budynki mieszkalne wzdłuż wiaduktu. Dlaczego Biuro Drogownictwa Urzędu m.st. Warszawy oraz Tramwaje Warszawskie nie biorą pod uwagę naszych interwencji przy ogłaszaniu przetargu na zakup tramwajów dla Warszawy. Nie ma w warunkach przetargowych nawet wzmianki o wyciszeniu konstrukcji tramwajów. Dlaczego tak niewiele robi się dla wyciszenia hałasu? Przez 9 lat zasłaniano się brakiem mapy akustycznej dla Warszawy, a przecież w tym straconym czasie można było oczywiście miejsca o nadmiernym hałasie, takie jak wiadukt Mostu Poniatowskiego wyciszać. Dlaczego brak jest chęci zrozumienia przez odpowiedzialne za to instytucje problemów, z którymi mieszkańcy zmuszeni są żyć i borykać się każdego dnia? Wisłostrada, jak wiadomo jest jedną z głównych, najbardziej zatłoczonych tras przelotowych przez Warszawę i nie trzeba było czekać 9 lat na powstanie mapy akustycznej Warszawy żeby wiedzieć, że trasa ta to ogromny hałas w jej okolicy. Stawiamy, zatem pytanie, dlaczego prowadząc fragment tej trasy do tunelu, wykonując, więc ogromną i kosztowną inwestycję, wylot tej trasy znalazł się w miejscu, gdzie obok stoją budynki mieszkalne, usytuowane bezpośrednio pomiędzy ul. Jaracza, a AL 3 Maja. Czy nie zauważono, że na odcinku Wisłostrady od Żoliborza do Czerniakowa nie ma tak blisko usytuowanych budynków mieszkalnych, jak te wyżej wymienione. Czy nie zauważono, że te budynki usytuowane są pomiędzy wiaduktem Mostu Poniatowskiego, mostem kolejowym i Wisłostradą? Czy uznano, że to jeszcze za mało, więc trzeba dołożyć wylot trasy szybkiego ruchu. Należało, więc przewidzieć inny sposób zabezpieczenia mieszkańców tych domów przed hałasem. Na nasze interwencje odpowiedź była jedna: „nie przewiduje się”, a przecież była to nowa inwestycja i rozwiązania takie są normą. Ludzie tam mieszkający okazali się najmniej ważni. Ochrona przed hałasem dotyczy tylko jednego krótkiego odcinka Wisłostrady z północy na południe, drugi odcinek (przeciwny) przebiega nad Wisłą, gdzie nie			

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: <i>U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony</i>	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			ma zabudowy mieszkalnej i problem taki nie występuje. Kiedy sprawy naszych mieszkańców, które nie pozwalają im normalnie żyć i są zagrożeniem zdrowia. a nawet życia będą poważnie traktowane i załatwione? Oczywiście podjęta przez BOŚ inicjatywa walki z hałasem jest bardzo pozytywna, należy zatem życzyć, żeby była skuteczna.			
302.	06.05.09	Elżbieta Krajewska	Praga Północ-Śliwice Choć udostępnione mapy nie są zbyt czytelne, nasze osiedle zlokalizowaliśmy pod symbolem HD36. To strefa oddziaływania bardzo uciążliwego sąsiedztwa ul. Jagiellońskiej (transport ciężki, nadmierne prędkości, hałas tramwajowy), fabryki FSO (hałas przemysłowy) i linii kolejowej. Nasilają się też przeloty helikopterów i niewielkich samolotów, tak w dzień, jak i w nocy. Bywają okresy, że takich przelotów jest w ciągu doby ponad 20. A jesteśmy przedwojennym osiedlem o zabudowie typu willowego, gdzie normy są teoretycznie jeszcze ostrzejsze niż w zabudowie typowo miejskiej. Zaproponowane w Programie środki zaradcze uważamy za niewystarczające dla poprawy naszej sytuacji. Już teraz czujemy się jak getcie, otoczeni przez tereny przemysłowe. Osłony spotęgowałyby to odczucie i do końca zdegradowały wizualnie naszą okolicę. Zwiększyłyby się hałas po zachodniej stronie ul. Jagiellońskiej i negatywny wpływ na chronione tereny nadwiślańskie. Mieszkańcy domagają się osłon, bowiem nie znają, bądź nie wierzą w skuteczność, żadnych innych środków obniżających hałas. Dopuszczalna prędkość na ulicy Jagiellońskiej - 60 km/h osiągalna jest tylko przy postawieniu na stałe patrolu, bądź zamontowaniu radaru po obu stronach ulicy. Przy ruchu ciężkich tirów bardzo niszczących nawierzchnię, kosztowny cichy asfalt zapewne także uległby szybkiemu zniszczeniu. Brak nam drzew i krzewów po stronie wschodniej ul. Jagiellońskiej, ale nie możemy się o nie doprosić. Środkowy pas zieleni też mógłby być lepiej wykorzystany na nasadzenia zieleni (obecnie to jeden schemat -trawa i płotek oddzielający). Nasze doświadczenia nie są zachęcające, od Państwa zależy, czy coś w tej kwestii się zmieni. Tymczasem i tak trudne warunki akustyczne mają ulec jeszcze znacznemu pogorszeniu za sprawą projektowanego mostu i trasy Krasińskiego. Miasto pozostaje głuche na płynące z obu stron Wisły wnioski o ograniczenie rozmiarów tej trasy do jednego pasa ruchu z pasem autobusowo-tramwajowym lub wręcz do przeprawy tramwajowo-rowerowo-pieszej, żeby ulżyć mieszkańcom Śliwic i ulicy Krasińskiego	Działania antyhałasowe powinny objąć: Wykonanie pasa zieleni izolacyjnej wzdłuż osiedla i dosadzenia drzew i krzewów na odcinku od Ronda Starzyńskiego do ul. Kotsisa.	U	Działania średnioterminowe.
				Wykonanie cichej nawierzchni na ul. Jagiellońskiej.	U	Działania średnioterminowe.
				Zastosowania radarów na wysokości osiedla w obu kierunkach jazdy.	U	Działania średnioterminowe. Wniosek skierowano do Stołecznej Komendy Policji.
				Zwężenia pasów jezdni ul. Jagiellońskiej do max.3m, co pozwoli powściągnąć brawurę kierowców, wpłynie na ograniczenie prędkości i zmniejszenie zagrożenia na drodze, przy odzyskaniu dodatkowego terenu na zieleni.	N	Nie ma takiej potrzeby. Ograniczenie prędkości fotoradarem spełni swą rolę.
				Wykonanie nasadzeń niskiej zieleni na środkowych pasach oddzielających jezdnie ul. Jagiellońskiej.	U	Działania średnioterminowe.
				Nałożenie ograniczeń w ruchu samochodów ciężarowych.	N	W ramach celu długookresowego problem ograniczenia liczby pojazdów ciężkich będzie rozwiązywany jako efekt oddawania do użytku poszczególnych fragmentów obwodnic warszawskich.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: <i>U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony</i>	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			na Żoliborzu. Uważamy, że założenie przyświecające wyodrębnieniu stref „cichych”, czyli nie zwiększanie poziomu hałasu, powinno dotyczyć także terenów już w tej chwili nadmiernie eksponowanych na przekroczenia norm, jak nasz. Zasada ta jednak zupełnie nie działa w przypadku projektowanych przez miasto inwestycji drogowych przebiegających przez takie obszary, co nie świadczy o jakiegokolwiek próbie ochrony mieszkańców, a jedynie o działaniu na rzecz i dla wygody kierowców. To myślenie zgubne i krótkowzroczne. Założona komplementarność Planu ochrony przed hałasem z innymi strategicznymi dokumentami powinna koncentrować się ściśle na ochronie środowiska, czyli zapobiegać negatywnym skutkom inwestycji drogowych, a nie jedynie próbować je nieco ograniczyć. Przy braku śmiałych i zdecydowanych rozwiązań, obawiamy się, że uchwalenie Planu nie przyniesie żadnej poprawy w zakresie celów jego powstania. Plan ma nas objąć w II etapie wdrożenia, jednak ze względu na skalę negatywnych oddziaływań wnioskujemy o przesunięcie realizacji działań naprawczych, bądź ich części, w naszym sąsiedztwie do pierwszego etapu wprowadzania Planu ochrony przed hałasem. Powinny one objąć: 1. Wykonanie pasa zieleni izolacyjnej wzdłuż osiedla i dosadzenia drzew i krzewów na odcinku od Ronda Starzyńskiego do ul. Kotsisa. 2. Wykonanie cichej nawierzchni na ul. Jagiellońskiej. 3. Zastosowania radarów na wysokości osiedla w obu kierunkach jazdy. 4. Zwężenia pasów jezdni ul. Jagiellońskiej do max.3m, co pozwoli powściągnąć brawurę kierowców, wpłynie na ograniczenie prędkości i zmniejszenie zagrożenia na drodze, przy odzyskaniu dodatkowego terenu na zieleń. 5. Wykonanie nasadzeń niskiej zieleni na środkowych pasach oddzielających jezdnie ul. Jagiellońskiej. 6. Nałożenie ograniczeń w ruchu samochodów ciężarowych. Jesteśmy natomiast przeciwni ograniczaniu prędkości tramwajów. Linie tramwajowe należy remontować, wymieniać tabor, ściśle wymagając spełnienia odpowiednich parametrów akustycznych. My szczerzy się sąsiedztwem najszybszego, póki co, odcinka linii tramwajowej w Warszawie. Tylko szybki tramwaj jest realną alternatywą dla samochodów w mieście.	W Programie uwzględnić budowę Trasy Krasieńskiego	N	Problem wykracza poza zakres Programu; odnosi się bowiem nie do sytuacji z mapy akustycznej, lecz do sytuacji po realizacji nowych inwestycji. Zgodnie z przepisami prawa problem ochrony obszarów narażonych na oddziaływanie nowych inwestycji musi zostać rozwiązany w ramach raportów oddziaływania na środowisko. Raporty takie przed ich uzgodnieniem powinny być – zgodnie z prawem – przedmiotem konsultacji społecznych. Jest to więc okres czasu między zakończeniem prac nad raportem a uzyskaniem decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych inwestycji.
				Protest przeciwko ograniczeniu prędkości tramwaju, jednakże z uwzględnieniem remontów linii i właściwej eksploatacji.	U	Nie ma potrzeby ograniczać prędkości tramwajów. Wniosek postulujący wzmożenie czynności remontowo – eksploatacyjnych przekazano do Tramwajów Warszawskich.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
303.	06.05.09	Stefan Truskowski	Dopiero 29 kwietnia 2009 spotkałem się z ulotką dot. konsultacji zgłaszania uwag. 1. Jako doświadczony uczestnik procesu projektowania i realizacji inwestycji mam wątpliwości, czy moje rodzinne miasto warszawa zdobyła się na wizjonerskie opracowania eliminujące z centrum stolicy naziemny transport szynowy (tramwaje) i zastąpienie go podwieszonymi wagonikami zdalnie sterowanymi. Takie rozwiązanie znakomicie eliminuje najbardziej uciążliwy hałas powodowany przez tramwaje, a dodatkowo znakomicie polepsza przełotowość skrzyżowań. Obecna polityka miasta w tej dziedzinie przypomina łatanie dziur w nawierzchni, zamiast przewidywania rozsądnej i kompleksowej przebudowy infrastruktury drogowej w niedalekiej przyszłości. 2. Drastycznym przykładem zaniedbań i braku troski o bezpieczeństwo w ruchu ulicznym i o niedopuszczalny poziom hałasu jest obecność remizy straży pożarnej przy ul. Polnej. Codzienne tylko kilkunastokrotne wyjazdy na sygnale czynią ten rejon najbardziej hałaśliwym miejscem w stolicy. Czy naprawdę nie ma wyjścia z tej opresji, w jakiej znajdują się mieszkańcy okolicy Unii Lubelskiej.	Czy dokonana zostanie eliminacja z centrum stolicy naziemnego transportu szynowego (tramwaje) i zastąpienie go podwieszonymi wagonikami zdalnie sterowanymi.	N	Problem wykracza poza zakres Programu.
				Drastycznym przykładem zaniedbań i braku troski o bezpieczeństwo w ruchu ulicznym i o niedopuszczalny poziom hałasu jest obecność remizy straży pożarnej przy ul. Polnej. Codzienne tylko kilkunastokrotne wyjazdy na sygnale czynią ten rejon najbardziej hałaśliwym miejscem w stolicy.	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Sygnalizacja alarmowa pojazdów uprzywilejowanych jest używana z uwagi na tzw. „wyższą konieczność” związana na ogół z ratowaniem życia i zdrowia obywateli.
304.	06.05.09	Dyrekcja prywatnej SP nr 98 DIDASKO	Wnosimy o włączenie do programu walki z hałasem działań edukacyjnych na poziomie przedszkoli i szkół, zmierzających do uświadamiania znaczenia tego problemu na równi z nauką mycia zębów, oszczędzania wody czy segregacji odpadów. Uważamy, że od najmłodszych lat należy kształtować właściwe nawyki i dążyć do zmian mentalności. Od roku 2009/2010 zamierzamy włączyć owe działania edukacyjne w program nauczania Dzieci w szkole i przedszkolu DIDASKO. Zdając sobie sprawę z wagi problemu, treści te zawarte są w nowej serii podręczników dla klasy I SP „Od A do Z” Wydawnictwa DIDASKO, którego autorką jest Joanna Białobrzaska.	Wnosimy o włączenie do programu walki z hałasem działań edukacyjnych na poziomie przedszkoli i szkół.	N	Problem wykracza poza zakres Programu. Biuro Ochrony Środowiska będzie wspierać tego typu inicjatywy.
305.	06.05.09	Stefan Goch	W związku z projektem "Programu ochrony środowiska przed hałasem dla m.st. Warszawy" Międzyzakładowa Pracownicza Spółdzielnia Budowlano-Mieszkaniowa "SAM -81" przedstawia swój wniosek dotyczący ograniczenia uciążliwości hałasu komunikacyjnego w Warszawie. Nasze budynki przy ul. Kabacki Dukt 1 – 95 mieszkań, ul. Kabacki Dukt 2 - 111 mieszkań, ul. Kabacki Dukt 3 _ 128 mieszkań, ul. Kabacki Dukt 4 - 114 mieszkań, ul. Na Przyzbie 3 - 89 mieszkań, znajdują się w bezpośredniej strefie oddziaływania uciążliwych hałasów dobiegających z terenu stacji postojowej metra. Poziom hałasów zarówno w dzień jak i w nocy dobiegający z zajezdni metra znacząco przekracza typowe odgłosy ruchu drogowego w miastach. Spółdzielnia na etapie projekto-	Warunki zabudowy i zagospodarowania przestrzennego - na podstawie, których teren w bezpośrednim sąsiedztwie został przeznaczony pod zabudowę wielorodzinną - nie zostały oprotestowane przez Zarząd Metra ani obarczone warunkami szczególnymi, w związku, z czym obowiązek zmniejszenia emisji hałasów do zgodnego z normami z zajezdni spoczywa na	N	Wniosek niniejszy wykracza poza zakres Programu. Należy podkreślić, iż Program został opracowany na podstawie mapy akustycznej, a w jego ramach nie są przewidywane żadne pomiary hałasu. W związku z tym wystąpienie przekazano do Metra Warszawskiego.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			wania i wykonawstwa budynków wykonała różne prace zmierzające do polepszenia parametrów akustycznych ścian zewnętrznych budynków. Założono w stosownych miejscach budynków okna trzy szybowe i skorygowano konstrukcję ścian osłonowych pod kątem większej izolacyjności akustycznej. Biuro projektowe uwzględniło sposób rozchodzenia się fal dźwiękowych z zajezdni metra w usytuowaniu i kształcie budynków na wykupionych pod zabudowę działkach. Niestety wymienione wyżej działania Spółdzielni nie są w stanie zabezpieczyć naszych mieszkańców przed uciążliwością zwłaszcza dźwięków o wysokiej częstotliwości. Warunki zabudowy i zagospodarowania przestrzennego - na podstawie, których teren w bezpośrednim sąsiedztwie został przeznaczony pod zabudowę wielorodzinną - nie zostały oprotetowane przez Zarząd Metra ani obarczone warunkami szczególnymi, w związku, z czym obowiązek zmniejszenia emisji hałasów do zgodnego z normami z zajezdni spoczywa na Zarządzie Metra Warszawskiego. Jednocześnie Spółdzielnia "SAM -81" wnioskuję o wykonanie dodatkowych pomiarów hałasu występujących na terenie stacji postojowej metra oraz podjęcie innych skutecznych przedsięwzięć techniczno - organizacyjnych, mających na celu ograniczenie uciążliwości hałasu z terenu zajezdni metra w szczególności w godzinach wieczornych i nocnych. Mamy nadzieję, iż wspólne działania mieszkańców, spółdzielni mieszkaniowych, rad osiedli oraz mediów, popierający "Program ochrony środowiska przed hałasem dla m.st. Warszawy" przyczynią się do skutecznego obniżenia poziomu hałasu, aby mieścić się on w granicach normy.	Zarządzie Metra Warszawskiego. Jednocześnie Spółdzielnia "SAM -81" wnioskuję o wykonanie dodatkowych pomiarów hałasu występujących na terenie stacji postojowej metra oraz podjęcie innych skutecznych przedsięwzięć techniczno - organizacyjnych, mających na celu ograniczenie uciążliwości hałasu z terenu zajezdni metra w szczególności w godzinach wieczornych i nocnych.		
306.	07.05.09	Bożena Peplowska	Zlikwidowanie parkingu strzeżonego pod oknami domu ul. Hoża 40 poniżej 10m odległości od okien, niezgodnie z prawem. Ogromne skażenie to około 50 samochodów. Ochrona drzew, ograniczenie parkowanych samochodów na bardzo wąskiej ulicy. Ogromny hałas, skażenie. Hałas potęgują całą dobę karetki pogotowia. Ograniczyć po godzinie 22 włączanie sygnału.	Zlikwidowanie parkingu strzeżonego pod oknami domu ul. Hoża 40 poniżej 10m odległości od okien, niezgodnie z prawem. Ogromne skażenie to około 50 samochodów.	N	Problem wykracza poza zakres Programu.
				Ochrona drzew, ograniczenie parkowanych samochodów na bardzo wąskiej ulicy.	N	Problem wykracza poza zakres Programu.
				Ogromny hałas, skażenie. Hałas potęgują całą dobę karetki pogotowia. Ograniczyć po godzinie 22 włączanie sygnału.	N	Ze względów na bezpieczeństwo ruchu nie można wyłączać sygnałów ostrzegawczych karetek pogotowia.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
307.	07.05.09	SBM "Ursynów" Ryszard Pakoca – Prezes Zarządu Leszek Pyzera – Wiceprezes Zarządu	SBM „Ursynów” zwraca się z prośbą o zakwalifikowanie i umieszczenie w Programie jako celów operacyjnych realizowanych do 2012 r. budowę: • Wału ziemnego i ekranów dźwiękochłonnych wzdłuż ul. Puławskiej na odcinku od ul. Janowskiego 9 do ul. Surowieckiego 2, • Ekranów dźwiękochłonnych przy Al. Rodowicza „Anody” w rejonie ul. Okaryny 3, 3A i 3B • Ekranów dźwiękochłonnych WZDŁUŻ UL. Pileckiego na wysokości ul. Arctowskiego i ul. Makowskiego W powyższych sprawach zwracaliśmy się od 2002 r. do Biura Zarządu Miasta Stołecznego Warszawy, Starostwa Powiatu Warszawskiego, Zarządu Dróg Miejskich, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Powiecie Warszawskim, Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska. W 2005 r. otrzymaliśmy w formie pisemnej zapewnienie z Biura Ochrony Środowiska Urzędu Miasta Stołecznego Warszawy, że w przygotowywanej wówczas mapie akustycznej, która (jak pisano powinna być powstać do 30 czerwca 2008 r.) i opracowywanym na jej podstawie Programie Ochrony Środowiska przed Hałasem znajdzie się realizacja wyżej wymienionych celów. Niestety z przykrością stwierdzamy, że były to zapowiedzi bez pokrycia i obecnie wdrażanym Programie nie uwzględniono naszych postulatów.	Prośba o zakwalifikowanie i umieszczenie w Programie jako celów operacyjnych realizowanych do 2012 r. budowy: wał ziemnego i ekranów dźwiękochłonnych wzdłuż ul. Puławskiej na odcinku od ul. Janowskiego 9 do ul. Surowieckiego 2	U	Jako rozszerzenie działań w obszarze HD 29.
				ekranów dźwiękochłonnych przy Al. Rodowicza „Anody” w rejonie ul. Okaryny 3, 3A i 3B.	N	Z uwagi na porównania wartości wskaźnika M z innymi rejonami, rejon ul. Okaryny nie został włączony do Programu w ramach celów średniookresowych.
				ekranów dźwiękochłonnych wzdłuż ul. Pileckiego na wysokości ul. Arctowskiego i ul. Makowskiego.	U	Jako rozszerzenie działań w obszarze HD 29.
308.	12.05.09	Marek Trelewicz	Lokalizacja: ul. Berensona Dzisiaj dopiero znalazłem Państwa ogłoszenie dotyczące "Programu ochrony Środowiska przed hałasem dla m.st. Warszawy Termin zgłaszania uwag już minął, więc być może nie wezmą Państwo mojego maila pod uwagę, jeśli istnieje szansa, że będzie inaczej to nie chciałbym jej zmarnować Od dłuższego czasu toczę batalię z Urzędem Dzielnicy Białoleka o to, że hałas przy mojej ulicy w wyniku zaniedbań urzędników przekroczył dopuszczalne normy. Przyznał mi rację Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Warszawie, a władze dzielnicy nic w sprawie rozwiązania <i>tego</i> problemu nie robią. Nie wiem, czy Państwo mają dostęp do tych dokumentów, więc ostatni z nich przesyłam w załączniku. Na Państwa mapie hałas przed moim domem przekracza 60 dB, a dopuszczalny jest 45dB. Nie wiem, jak Państwa projekt może pomóc w mojej sytuacji, ale zgłosić problem każdemu, kto chce o nim posłuchać	Prośba o pomoc w obniżeniu hałasu na ul. Berensona.	N	Sytuacja ulegnie poprawie po rozwiązaniu problemu dojazdów samochodów do osiedla Derby.

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			wydaje mi się, że warto.			
309.	12.05.09	SM Ateńska – Jarosław Machlewski	1. Lokalizacja problemu (dzielnica, rejon/obszar, ulica): Praga-Południe, rejon Saska Kępa, ulica Aleja Stanów Zjednoczonych, budynki 16; 18; 20; 20B;26 2. Krótkie przedstawienie problemu, wnioski: Trasa Łazienkowska została zbudowana bez odpowiednich zabezpieczeń przed ponad normatywnym hałasem. Od 1974 roku trwają do dziś protesty mieszkańców oraz Zarządu Spółdzielni skierowane do Prezydenta m. st. Warszawy, Wojewody Mazowieckiego, Marszałka Województwa Mazowieckiego oraz Ministra Środowiska. Żaden z zainteresowanych podmiotów nie tylko nic zakwestionował zasadności zbudowania osłon, ale nawet wydane zostały orzeczenia o budowie. Uciążliwość Trasy Łazienkowskiej, wzdłuż odcinka trasy obejmującego Al. Stanów Zjednoczonych na wysokości budynków 16; 18; 20; 20B i 26 w Warszawie dla mieszkańców tych budynków nie jest sprawą nową, lecz tematem toczącym się od 35 lat. Władze miasta niezależnie od opcji politycznej piastującej urząd Prezydenta stolicy, problem kilku tysięcy mieszkańców bagatelizują. Badania potwierdzają, że społeczne i zdrowotne skutki oddziaływania hałasu i wibracji wyrażają się obniżeniem sprawności i chęci działania na człowieka, negatywnym wpływem na możliwość komunikowania się, utrudnieniem odbioru sygnałów optycznych, obniżeniem sprawności nauczania, powodowaniem lokalnych napięć i kłótni między ludźmi, rosnącymi liczbami zachorowań na głuchotę i chorobę vibracyjną. Ponad normatywne oddziaływanie hałasu na omawianym odcinku Trasy jest znane i udokumentowane nie od dziś. Posiłkując się wycinkiem mapy akustycznej aglomeracji warszawskiej we wskazanym obszarze łatwo stwierdzić, iż wartość hałasu drogowego (LDWN - długookresowy, średni poziom dźwięku A w dB dla pory dzień - wieczorowo - nocnej) wynosi następująco dla budynków: - Al. St. Zjednoczonych 16 - 63 dB ściana zachodnia, 69 dB ściana wschodnia, 72 dB ściana północna, 63 dB ściana południowa. W budynku tym mieszka 174 mieszkańców - Al. St. Zjednoczonych 18 70dB ściana zachodnia, 74dB ściana w/schodnia, 80 dB ściana północna, 62 dB ściana południowa. W budynku tym mieszka 175 mieszkańców. - A l. St. Zjednoczonych 20 - 74 dB ściana zachodnia,	W imieniu mieszkańców zamieszkających przy Al. Stanów Zjednoczonych Zarząd SBM „Ateńska” wnioskuję o przyjęcie dla tego obszaru (HD-4 wg Programu) takich środków obniżających poziom hałasu, aby dało to realne efekty i nie miało potencjalnie tak negatywnego oddziaływania na środowisko.	U	Rozwiązanie problemów akustycznych w omawianym rejonie dokonane zostanie w ramach celów średniookresowych (HD 4).

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
			70dB ściana wschodnia, 80 dB ściana północna, 65 dB ściana południowa. W budynku tym mieszka 170 mieszkańców. - AL. St. Zjednoczonych 20B - 64 dB wzdłuż ściany zachodniej, 78dB ściana wschodnia, 78 dB ściana północna, 72dB ściana południowa. W budynku tym mieszka 182 mieszkańców. - AL. St. Zjednoczonych 26 - 75 dB ściana zachodnia, 75 dB ściana wschodnia, 80 dB ściana północna i 64 dB ściana południowa. W budynku tym mieszka 538 mieszkańców. Dla odcinka chodnika koło Trasy gdzie codziennie tą drogą uczęszczają tysiące przechodniów, dzieci i młodzież, gdzie znajdują się sklepy i przystanki autobusowe wartość hałasu wynosi od 81 dB do 85 dB. Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku określa Rozporządzenie Ministra z dnia 14.06.2007r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Dla terenu zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego dopuszczalny poziom hałasu A wynosi w dzień 60 dB a w porze nocnej 50dB. W projekcie Program ochrony środowiska przed hałasem dla m.st. Warszawy w/w obszar oznaczony jest na mapie jako 4 D Kod działania wg programu HD-4. Program przewiduje ograniczenie hałasu poprzez zmianę nawierzchni oraz ograniczenie prędkości pojazdów. Naszym zdaniem środki te są niewystarczające, aby obniżyć poziom hałasu do dopuszczalnego w Rozporządzeniu Ministra Środowiska. Jednocześnie należy zwrócić uwagę, że ograniczenie prędkości tylko na tym odcinku Al. St. Zjednoczonych pogorszy płynność ruchu, spowoduje wzrost emisji spalin i może mieć wręcz odwrotny skutek w ochronie przed hałasem gdyż samochody będą poruszały się na wyższym biegu ze zwiększonymi obrotami silnika. W imieniu mieszkańców zamieszkających przy Al. Stanów Zjednoczonych Zarząd SBM „Ateńska” protestuje takim „kosmetycznym” zabiegom i wnioskuję o przyjęcie dla tego obszaru takich środków obniżających poziom hałasu, aby dało to realne efekty i nie miało potencjalnie tak negatywnego oddziaływania na środowisko (wzrost ilości spalin).			
310.	13.05.09	Stanisław Kubacki (Prezes Zarządu)	My, mieszkańcy domów przy ul. Janowskiego, Cybisa, Dunikowskiego, Makowskiego , Arctowskiego domagamy się wpisania naszego obszaru do planu budowy ekranów ochronnych oddzielających nasze osiedla od ulicy Pileckiego i Puławskiej.	Postulujemy przedłużenie planowanego ekranu wzdłuż ulicy Puławskiej od ulicy Romera do skrzyżowania Puławska/Pileckiego (które stanowi	U	Jako rozszerzenie działań w obszarze HD 29

Lp.	Data wpływu do BOŚ	Nadawca	Treść wystąpienia	Wnioski	Odpowiedź autorów w stosunku do wniosków nieuwzględnionych oraz ustosunkowanie się do wniosków wg kodu: U – wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
		Jadwiga Sikorska – Sołtys (Członek Zarządu) Spółdzielnia Mieszkania "Wyścigi"	Przypominamy, że wykonane pomiary poziomu hałasu przekroczyły w naszej okolicy dopuszczalne normy o kilkadziesiąt dB . Najbardziej narażone na hałas są domki jednorodzinne, które zamieszkują rodziny z dziećmi. Na w/w obszarze znajdują się też dwa przedszkola: Echa Leśne i Ślimak. Ponadto, nad nami znajduję się jeden z lotniczych korytarzy powietrznych do lotniska "Okęcie", co w połączeniu z hałasem ruchu ulicznego uniemożliwia normalne funkcjonowanie w domach przy otwartych oknach.	epicentrum hałasu ulicznego) i dalej wzdłuż ulicy Pileckiego w kierunku ulicy Herbsta (do garaży).		

8. UWAGI ZAMYKAJĄCE

Poza omówionymi wyżej uwagami:

- indywidualnymi i zbiorowymi w ramach powszechnej ankiety,
- Stowarzyszenia Zielone Mazowsze,
- Stowarzyszenia Integracji Stołecznej Komunikacji,

zebrano także wypowiedzi z otwartych, dwóch zebrań konsultacyjnych. Niektórzy z wypowiadających się na tych spotkaniach poparli swe wystąpienia wnioskami pisemnymi i w takiej sytuacji wnioski te zostały zamieszczone i omówione w powyższym raporcie.

Wystąpienia ustne, nie poparte wnioskiem pisemnym, znalazły się w raporcie ze spotkań konsultacyjnych sporządzonego przez ResPublic Sp. z o.o. (załączonego do niniejszego materiału w formie cyfrowej plik *.pdf i audio) i stanowią cenne uzupełnienie do codziennej działalności Biura Ochrony Środowiska.

Wyniki zaprezentowanych powyżej konsultacji społecznych zostały uwzględnione w różnej formie w Programie ochrony środowiska przed hałasem dla m. St. Warszawy. Przy czym uwagi oznaczone w tabelach literą U zostały w końcowej wersji Programu uwzględnione bezpośrednio.



*Raport z konsultacji społecznych
projektu Programu ochrony
środowiska przed hałasem dla m.st.
Warszawy*

Warszawa, kwiecień 2009

Zgodnie z ustawą o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko z dnia 3 października 2008 roku (Dz.U. nr 199 poz. 1227), oraz zgodnie z zapisami Dyrektywy Parlamentu Europejskiego, Rady Unii Europejskiej pt. „Udział społeczeństwa w odniesieniu do sporządzania niektórych planów i programów w zakresie środowiska oraz zmiana w odniesieniu do udziału społeczeństwa i dostępu do wymiaru sprawiedliwości dyrektyw Rady 85/337/EWG i 96/61/WE” (Dz.U.UE-sp. 15-7-466 dyrektywa Numer: 2003/35/WE) na organie zlecającym opracowanie dokumentu dotyczącego ochrony środowiska przed hałasem ciąży obowiązek zapewnienia udziału społeczeństwa na etapie poprzedzającym przyjęcie opracowania przez Radę m.st. Warszawy.

Zgodnie z obowiązującym prawem, procedura udziału społeczeństwa w postępowaniu w sprawie wprowadzanych zmian do obowiązującego dokumentu obejmuje m.in.:

- podanie do publicznej wiadomości informacji o zamieszczeniu w publicznie dostępnym wykazie danych o przystąpieniu do opracowania Programu,
- podanie do publicznej wiadomości informacji o możliwości składania uwag i wniosków wraz ze wskazaniem miejsca i co najmniej 21-dniowego terminu składania uwag i wniosków,
- rozpatrzenie zgłoszonych uwag i wniosków,
- załączenie do dokumentu informacji na temat zgłoszonych uwag i wniosków oraz sposobu ich wykorzystania,

Środkiem prawnym o charakterze fakultatywnym jest również spotkanie otwarte umożliwiające społeczeństwu bezpośredni udział w procesie konsultacji.

Uwzględniając powyższe akty prawne, konsultacje społeczne zostały zorganizowane i przeprowadzone zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa polskiego i unijnego w tym zakresie.

Istotnym elementem przygotowania Programu, który w efekcie zostanie przyjęty do realizacji przez Radę m. st. Warszawy, były konsultacje społeczne, które odbyły się w okresie 7 – 30 kwietnia 2009 roku. Poniżej prezentowane są formy w jakich realizowane były konsultacje społeczne:

- Drogą internetową, w formie ankiety znajdującej się w zakładce „Zgłoś uwagi dotyczące Programu” od 7 do 30 kwietnia, na stronie internetowej pod adresem http://mapaakustyczna.um.warszawa.pl/posph_uwagi.html pod warunkiem opatrzenia wniosku imieniem i nazwiskiem lub nazwą (w przypadku osób prawnych i jednostek organizacyjnych),
- W formie wyłożenia dokumentów programowych do zapoznania się z nimi w siedzibie Biura Ochrony Środowiska Urzędu m.st. Warszawy, pod adresem: Plac Starynkiewicza 7/9, piętro V, pokój 503, w godzinach 8:00 - 16:00,
- W formie dwóch otwartych spotkań z mieszkańcami, które odbyły się w Sali Koncertowej Pałacu Kultury i Nauki (VI piętro), w terminach:
 - 15 kwietnia 2009 r. (godz. 17:00 - 20:00),
 - 23 kwietnia 2009 r. (godz. 17:00 - 22:00),

Wszystkie wnioski dotyczące dokumentu można było zgłaszać od 7 do 30 kwietnia w Biurze Ochrony Środowiska lub drogą mailową, pocztową pod warunkiem opatrzenia wniosku imieniem i nazwiskiem w przypadku osób fizycznych lub też nazwą instytucji w przypadku osób prawnych.

Wszystkie wypowiedzi (pytania i uwagi) niemające charakteru wniosku zostały zebrane podczas spotkań konsultacyjnych i zamieszczone w sprawozdaniach z obu spotkań. Przebiegi spotkań zostały udokumentowane za pomocą zapisu ścieżki audio oraz zdjęć.

W formie załączników do niniejszego raportu dołączone są:

Załącznik 1. Zeskanowane listy obecności uczestników spotkań konsultacyjnych

Załącznik 2. Wybrane zdjęcia dokumentujące przebieg spotkań

Załącznik 3. Zeskanowane materiały promocyjne

Załącznik 4. Pliki audio z nagrałą ścieżką dźwiękową spotkań konsultacyjnych

Organizatorem konsultacji było Biuro Ochrony Środowiska we współpracy z Centrum Komunikacji Społecznej. Pełny tekst projektu Programu dostępny był na stronie internetowej Urzędu Miasta oraz przez cały czas trwania konsultacji w Biurze Ochrony Środowiska przy Placu Starynkiewicza 7/9, jak również na godzinę przed każdym spotkaniem konsultacyjnym był wyłożony do wglądu na miejscu spotkania. Spotkania były prowadzone przez firmę ResPublic Sp. z o.o., która opracowała niniejszy raport ze spotkań konsultacyjnych.

Akcja informacyjna i promocyjna dotycząca konsultacji społecznych prowadzona była przez różne kanały komunikacji w tym media (Internet, radio, telewizja, prasa) a także poprzez dystrybucję materiałów informacyjnych do zainteresowanych oraz zaproszenia indywidualne wystosowane do instytucji.

I. Informacja na stronach internetowych

Sposób dotarcia	terminy/ szczegóły
Strona internetowa http://bip.warszawa.pl/Menu_podmiotowe/Biura_Urzedu/OS/default.htm	Od 7 kwietnia
Serwis http://mapaakustyczna.um.warszawa.pl	od 7 kwietnia
Strona Urzędu m.st. Warszawy -Aktualności	od 6 kwietnia
Strona Urzędu m.st. Warszawy -zakładka Konsultacje społeczne	od 6 kwietnia
Strona http://um.warszawa.pl/ngo/ i www.ngo.pl	od 6 kwietnia
Strony internetowe Urzędów Dzielnic: Białołęka, Bielany, Mokotów, Targówek, Ursus, Ursynów, Wawer, Wesoła, Włochy, Wola	od 8 kwietnia:

Dodatkowym źródłem promocji informującym o opracowywanym dokumencie i planowanym postępowaniu konsultacyjnym były informacje publikowane w prasie

II. Informacja prasowa

sposób dotarcia	terminy/ szczegóły
Artykuł prasowy (sponsorowany) – w „ECHO MIASTA ¹ ” 2 kwietnia	2 kwietnia
Artykuł prasowy (sponsorowany) – w „ECHO MIASTA” 16 kwietnia	16 kwietnia
Ogłoszenie w Stołecznej Gazecie Wyborczej oraz wojewódzkich stronach Dziennika – szablon plakatu A4 (z zachowaną grafiką)	17 kwietnia

III. Dystrybucja materiałów informacyjnych

W ramach informowania o opracowanym dokumencie zostały opracowane i rozdyskrebowane ulotki, plakaty i broszury. Poniżej w tabeli przedstawione są sposoby dystrybucji materiałów informacyjnych w ramach kampanii informacyjnej dot. konsultacji społecznych projektu dokumentu.

sposób dotarcia	ulotki a5	plakaty a4	broszury b4	terminy
Dystrybucja w środkach komunikacji miejskiej poprzez Zarząd Transportu Miejskiego	20 000	1 000		<u>ekspozycja:</u> plakaty: 6-12 kwietnia, ulotki: 15-22 kwietnia

¹ Gazeta bezpłatna rozdawana mieszkańcom Warszawy

Urzędy 18 warszawskich dzielnic i placówki im podległe: biblioteki, OSiR-y, domy kultury		1 260	47 600	<u>dystrybucja:</u> od 6 kwietnia
Biura miejskie – tablice ogłoszeń itp., Punkt Informacji Urzędu m.st. Warszawy (wyłożenie w miejscach dostępnych publicznie)		150	1 200	<u>dystrybucja:</u> od 6 kwietnia
Zakłady Gospodarowania Nieruchomościami i dzielnicowe Wydziały Zasobów Lokalowych		4 500		<u>dystrybucja:</u> od 6 kwietnia
Dystrybucja podczas warsztatów „Nastolatek w samorządzie” oraz przed spotkaniami z mieszkańcami w dn. 15 i 23 kwietnia 2009r.			1 200	
Spółdzielnie mieszkaniowe – plakaty A4 na klatkach schodowych		2090		<u>dystrybucja:</u> od 6 kwietnia
Firma kolporterska -kolportaż doręczny (12 lokalizacji, głównie w Śródmieściu oraz ważne miejsca przesiadkowe)	40000			<u>dystrybucja:</u> 20-21 kwietnia w godzinach 14.00- 19.00
Firma kolporterska -kolportaż do skrzynek (ok. 90 sektorów, głównie Ursynów, Bemowo, Bielany, niektóre osiedla na Ochocie, Pradze Półd. i Półn. oraz Białołęce)	220 000			<u>dystrybucja:</u> 7-9 kwietnia, 15-17 kwietnia
Suma – liczba sztuk	280 000	9 000	50 000	

IV. Informacja medialna (ogólnie)

sposób dotarcia	artykuły prasowe niesponsorowane	radio	telewizja
Komunikat przekazany do dziennikarzy poprzez Wydział Prasowy Biura Promocji Urzędu m.st. Warszawy	8 kwietnia Dziennik oraz POLSKA 16 kwietnia Polska The Times 16 kwietnia Rzeczpospolita 16 kwietnia Życie Warszawy 23 kwietnia Polska The Times	Np. 8 kwietnia WAWA, Eska, Radio Warszawa Praga	np. 13 marca: TVN Warszawa

V. Zaproszenia indywidualne

sposób dotarcia	terminy
Zarządy ok. 80 warszawskich spółdzielni mieszkaniowych -Pismo od Dyrektora Centrum Komunikacji Społecznej Urzędu m. st. Warszawy	na początku kwietnia

Raport ze spotkań konsultacyjnych projektu Programu ochrony środowiska przed hałasem dla m.st. Warszawy, przeprowadzonych w dniach 15 i 23 kwietnia 2009 roku.

Wprowadzenie

Jednym z elementów konsultacji były także otwarte spotkania poświęcone prezentacji „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla m.st. Warszawy” i dyskusji nad przedmiotowym opracowaniem. Zaproszeni zostali na nie mieszkańcy Warszawy. Odbyły się one w dniach 15 i 23 kwietnia 2009 r. w godz. 17.00 – 20.00 w Sali Koncertowej na VI piętrze Pałacu Kultury i Nauki. Również w trakcie tych spotkań w godzinach od 16.00-20.00 wyłożony był do wglądu projekt Programu ochrony środowiska przed hałasem dla m.st. Warszawy. Wzór materiałów informujących mieszkańców Warszawy o konsultacjach stanowi załącznik nr 3.

Zgłoszonych zostało ogółem 45 wniosków.

Wszystkie wnioski zgłoszone na formularzach podczas trwania konsultacji zostały posegregowane tematycznie z uwzględnieniem następującego podziału (**Tabela 1.**):

- Część I. Wnioski zgłaszane przez osoby fizyczne
 - wnioski dotyczące ograniczenia hałasu drogowego
 - wnioski dotyczące ograniczenia hałasu kolejowego
 - wnioski dotyczące ograniczenia hałasu tramwajowego
 - wnioski dotyczące ograniczenia lotniczego
 - wnioski dotyczące ograniczenia przemysłowego
- Część II. Wnioski zgłoszone przez instytucje
 - wnioski dotyczące ograniczenia hałasu drogowego
 - wnioski dotyczące ograniczenia hałasu kolejowego
 - wnioski dotyczące ograniczenia hałasu tramwajowego
 - wnioski dotyczące ograniczenia lotniczego
 - wnioski dotyczące ograniczenia przemysłowego
- Część III. Wnioski zgłoszone przez uczestników (osoby fizyczne i instytucje) dotyczące ograniczenia źródeł hałasu nieobjętego opracowaniem.

Pytania i uwagi wypowiedziane podczas spotkań konsultacyjnych przez uczestników oraz odpowiedzi ekspertów zostały zebrane w **Tabeli 2**. Zapisy te dokonywane były na bieżąco w czasie trwania spotkań i są syntezą wypowiedzi uczestników. W zapisach zachowano oryginalne brzmienie wypowiedzi. Pytania i uwagi zostały posegregowane tematycznie z uwzględnieniem następującego podziału:

- Część I. Wnioski zgłoszone przez uczestników (osoby fizyczne i instytucje)
 - wnioski dotyczące ograniczenia hałasu drogowego
 - wnioski dotyczące ograniczenia hałasu kolejowego
 - wnioski dotyczące ograniczenia hałasu tramwajowego
 - wnioski dotyczące ograniczenia lotniczego
 - wnioski dotyczące ograniczenia przemysłowego
- Część II. Wnioski zgłoszone przez uczestników (osoby fizyczne i instytucje) dotyczące ograniczenia źródeł hałasu nieobjętego opracowaniem.

Tabela 1.

Uwagi i wnioski zgłoszone przez osoby fizyczne podczas konsultacji społecznych projektu Programu ochrony środowiska przed hałasem dla m.st. Warszawy

Część I - Wnioski zgłoszone przez osoby fizyczne z uwzględnieniem podziału tematycznego

WNIOSKI DOTYCZĄCE OGRANICZENIA HAŁASU DROGOWEGO			
Lp.	Imię i nazwisko osoby zgłaszającej wniosek	Lokalizacja problemu	Temat uwag i wniosków
Wnioski zebrane w ramach pierwszego spotkania konsultacyjnego z 15 kwietnia 2009 roku			
1.	Roman Komajda	Ochota, Kolonia Staszica, Trasa Łazienkowska, rejon ulic: Sędziowska, Prokuratorska, Jesionowa, Prezydencka	Bardzo uciążliwy hałas powodowany przez wzmożony ruch na Trasie Łazienkowskiej. Oprócz „ryku” silników samochodowych, motocyklowych – zwłaszcza późnym wieczorem i w nocy również wibracje - rezonans, który wywołuje praca silników w zakresie niskich, głębokich tonów. Jedynym rozwiązaniem problemu, a raczej jego złagodzeniem jest w moim oraz osób zamieszkujących ten rejon, a z którymi rozmawiałem, postawienie ekranów pochłaniających dźwięk. Staramy się o to bezskutecznie już od wielu lat.
2.	W imieniu Rady Rodziców Szkoły Podstawowej nr 143, Wiesław Sobala	Praga Południe, Szkoła Podstawowa nr 143, Al. Stanów Zjednoczonych 27, róg Saskiej	Szkoła znajduje się bardzo blisko Trasy Łazienkowskiej i panujący tam ruch powoduje, że hałas, jaki jest wokół szkoły przekracza > 75 dB. Nauczyciele jak i uczniowie bardzo się skarżą na szum, jaki występuje w szkole, mimo zamkniętych okien plastikowych – bardzo utrudnione jest prowadzenie zajęć lekcyjnych. Ograniczenie hałasu w bardzo dużym stopniu zmniejszyłyby ekrany dźwiękochłonne, oraz inna nawierzchnia asfaltowa. Na tej trasie ograniczenie prędkości spowoduje zakorkowanie jej. W w/w sprawie pisane były pisma do ZDM i Biura Ochrony Środowiska. Od nowego roku szkoła ta będzie miała klasy sportowe, które będą miały zajęcia na nowo odremontowanym boisku sportowym i prowadzenie zajęć w takim hałasie jest bardzo utrudnione. Do szkoły chodzi ok. 900 uczniów i nauczycieli. Dyrekcja Szkoły, Rada Rodziców oraz uczniowie bardzo proszą o wyciszenie hałasu od Al. Stanów Zjednoczonych i Saskiej.
3.	Katarzyna Niekrasz-Śwital	Trasa Łazienkowska na odcinku w granicach administracyjnych Dzielnicy Ochota	Mieszkańcy Dzielnicy Ochota, w szczególności Kolonii Staszica i Lubeckiego uskarżają się na przewyższający normy hałas uliczny. W Programie ochrony przed hałasem dla m. st. Warszawy przed hałasem należy uwzględnić konieczność wprowadzenia mechanizmów ograniczających hałas. Czy na poprawę ww. opisanej sytuacji nie wpłynęłoby korzystnie wyprowadzenie z Warszawy ruchu tranzytowego przez budowę obwodnicy?
4.	Jolanta Pawlak	Całe Miasto, obszary ciche	Brak działań przeciwdziałających rozproszeniu zabudowy na tereny peryferyjne (rozpełzaniu się) Nowe tereny zabudowy generują hałas, głównie komunikacyjny. Wszystkie tereny, gdzie przewidywana jest zabudowa jednorodzinna (a nie zostały wyposażone w drogi) powinny być zaliczone do obszarów cichych
5.	Marcin Sławiński	Al. Armii Ludowej, róg Al. Niepodległości, dot. domów nad wykopem Trasy Łazienkowskiej	Wielkie natężenie hałasu, w związku z natężeniem ruchu, prędkością samochodów jadących wykopem Akustyką wykopu – odbiciami i ukierunkowaniem hałasu w górę, zwiększaniem się hałasu na wyższych piętrach (mój balkon to trzecie piętro – jest tu głośniejsze niż na parterze) Wnioski: Proszę o pomiar hałasu w mieszkaniach nad wykopem i poinformowanie mieszkańców o poziomie (dB). Uważam, że koniecznym i jedynym skutecznym sposobem jest jakaś forma zadaszenia wykopu

6.	Wiesław Poteraj	Bemowo, Trasa S-8, od ul. Lazurkowej do ul. Wieśniaczej	Gościnne miasto Warszawa zaprosiło ruch tranzytowy z Madrytu, Lizbony i północnej Europy do Moskwy, Kijowa, Mińska, Wilna do przejazdu prawie przez środek miasta. Za dwa lata tysiące tirów zamiast omijać Warszawę obwodnicami będzie mogło przejechać przez Warszawę. Nie trzeba wielkiej wyobraźni, żeby uzmysłowić ogrom hałasu emitowanego przez trasę S-8. Początkowo projektowano na w/w odcinku wykonanie tunelu. Następnie miał być wykop. Obecnie prasa donosi, że będzie to półwykop. Pominięcie problemu trasy S-8 w przedstawionym opracowaniu należy uznać za krótkowzroczność opracowania.
Wnioski zebrane w ramach drugiego spotkania konsultacyjnego z 23 kwietnia 2009 roku			
7.	Antoni Stanisław Malik	Ursynów, Natolin, Lasek Brzozowy – obszar wzdłuż ulicy Rosoła „Cichego” na odcinku od ul. Ciszewskiego do ul. Belgradzkiej	Zmiana charakteru ul. Rosoła z jednojezdniowej na dwujezdniową – spowodowała zmianę natężenia ruchu, z ul. lokalnej „bocznej” w stosunku do centralnej (założenie urbanistyczne dzielnicy) ul. KEN, na ulicę równorzędną do ul. KEN. - A zabudowa w stosunku do pierwotnej jednojezdniowej ul. Rosoła pozostała !!! Nie zmieniono dla nowych - „dobudowywanych” plombowych obiektów na przedmiotowym odcinku wyżej wymienionej ulicy. też! Wnioski: bez wymuszenia zmiany prędkości (znaki, garby poprzeczne) zmianę nawierzchni dywanika jezdni na – tłumiącą - nie da się ograniczyć hałasu ani o 1 dB! Bo inwestycje – „kurtyny akustyczne”, wzdłuż ulicy na przedmiotowym odcinku - jak np. wzdłuż osiedla Dębiny – przy ul. Rosoła, od Belgradzkiej na południe. Nie wchodzi myślę też w grę wymiana przeszklenia na trzy szybowy. Jednakże myślę, iż cały problem to pobożne życzenie – obym się mylił !!! P.S. A jako mieszkaniec dzielnicy Ursynów - myślę, że podtrzymywanie projektu przeprowadzenia w poprzek Ursynowa autostrady jest dla mnie dodatkowym dowodem „pianowości” projektu (dla walki z hałasem)! a) Loty samolotowe (hałas) – skąd ta niemoc i niemożliwość przeniesienia lotniska poza teren Warszawy? – problem (.....) czy „króliki”? b) Hałas tramwajowy - czy nikt nad Wisłą nie słyszał o szlifowaniu szyn tramwajowych - może wycieczka do Amsterdamu coś by pomogła?
8.	Bogusława Parowicz – (...)	Dzielnica Włochy	- Dlaczego dopuszczono do dewastacji miasta Warszawy? - Co Państwo robili kiedy p. M. Borowski opracowywał studium zagospodarowania m. st. Warszawy? - Jakie podjęto działania ograniczające emisję hałasu już stwierdzone przez WIOŚ w zakresie: - komunikacji samochodowej - lotniczej - przekroczenia hałasu (dotyczy przekroczeń i ich norm). - Rada Miasta już uchwaliła autostrady – ruch tranzytowy Berlin – Warszawa – Moskwa przez Warszawę - Pan L. Kaczyński zatwierdził rozporządzenia dla wprowadzenia TIR-ów do Centrum - Dlaczego nie ma z Biura Planowania Pana Zemły? - Dlaczego nie są obecni dyrektor GDDKiA Oddział Warszawa? - Dlaczego nie podjęto żadnych sankcji wobec podmiotów, które powodują przekroczenia norm dziennych,

			nocnych? Kiedy zaprzestanie się propagować ideę FIX i wirtualne działania na rzecz rzeczywistych działań? Kiedy podejmowane zostaną konkretne działania? Lotnisko w sprawozdaniu finansowym za 2006 roku wykazało fakt pobierania od przewoźników zagranicznych opłat za przekroczenie hałasu – to 75 mln zł. Gdzie te pieniądze? Ulica Szyszkowa, Ryżowa to droga krajowa, ruch nie incydentalny tylko stały.
9.	Artur Zieliński	Praga Południa, rejon ulic Targowa, Zieleniecka, Zamoyskiego, Skaryszewska	Spowodowane nasilenie ruchu drogowego w związku z budową kompleksu sportowo – wystawienniczo – handlowego w tym Stadion Narodowy (imprezy sportowe), budowa stacji metra Stadion. Nasilenie ruchu powodować będzie wzrost poziomu hałasu. Co Urząd Miasta zamierza zrobić, aby uchronić mieszkańców domów mieszkalnych w tym Osiedla Skaryszewska – Lubelska przed wzrostem poziomu hałasu. Wniosek: Czy możliwe będzie uzyskanie dotacji na wyciszenie domów przylegających do ruchliwych ulic.
10.	Hanna Gawrońska	Warszawa, ul. Puławska/ul. Pileckiego	Kod obszaru 29 – według opisu dotyczącego skrzyżowania ul. Puławska/ul. Pileckiego – ale według map na tym skrzyżowaniu nie uwidoczniono propozycji instalacji ekranów dźwiękochłonnych. Mieszkańcy od lat postulują instalację ekranów. Proponuję uwzględnienie w Programie – DN29 instalację ekranów bezpośrednio na skrzyżowaniu i w najbliższej okolicy skrzyżowania ul. Puławska/ ul. Pileckiego.
11.	Kunegunda Pielat	ul. Tamka, Śródmieście	Tamka jest od godziny 7:00 do 23:00 tak głośna z korkami autobusów i samochodów Hałas jest tak duży, że latem nie można otworzyć okna ponieważ nie można rozmawiać.
12.	Zbigniew Kwiatkowski	Śródmieście, Centrum Muranów, Al. Jana Pawła II	Jestem mieszkańcem przy al. Jana Pawła II od 40 lat. Jest to ciąg komunikacyjny dawniej zwany trasą „NS”. Nasilenie ruchu w obu kierunkach było zawsze duże. Ilość decybeli w czasie ciągłym, przewyższała rejony przylotniskowe (Okęcie). Od kilkunastu lat, wraz z rozwojem motoryzacji, hałas stał się zmorem. Al. Jana Pawła II od Ronda „Babka” w kierunku południowym w godzinach porannych jest kompletnie „zakorkowana”, a popołudniu do godziny 20:00 w odwrotnym kierunku. W godzinach tych bardzo często usiłują przedostać się Karetka Pogotowia Ratunkowego na ciągłym sygnale. Wniosek; Pomiędzy pasami ruchu, położone są tory tramwajowe. Torowiska te wypełnione są tłuczonym kamieniem. Uważam, że w miejsce tego tłucznia można położyć segmenty betonowe lub asfalt. To torowiska te mogą być przejezdne dla karetek pogotowia i straży pożarnej. Byłoby to z korzyścią dla oczekujących na ich pomoc. Zmniejszyły by się koszty przejazdów tych jednostek, no i mniej hałasu na „mojej” al. Jana Pawła II. Zapewne i „On” by to pochwalił.
13.	Jan Owsiniński	Al. Niepodległości, skrzyżowanie z Wawelską, (Trasą Łazienkowską), tj. Ochota, Mokotów, Śródmieście	Hałas na skrzyżowaniu przekracza dopuszczalne normy, a skrzyżowanie nie jest objęte zaproponowanymi działaniami. Proponuję przykrycie Trasy Łazienkowskiej poza istniejącym wiaduktem na odcinku kilkudziesięciu metrów na wschód i zachód od istniejącego wiaduktu i ekrany ochronne dalej od wiaduktu.

14.	Tomasz Dubiel	Cała Warszawa, trasy szybkiego ruchu, w szczególności Trasa Armii Krajowej	Kiedy zostanie ukończona AK po stronie praskiej? Stoją tam kikuty, filary przęsł mostowych, betonowe. Wydaje się pieniądze na nowe drogi a nie kończy się starych inwestycji. To jest skandal. Budowa została opłacona a nie dokończona. Dwie nitki to saperskie tymczasowe rozwiązania tego mostu. Organizacja ruchu na tej trasie jest tragiczna. Powinna to być arteria przelotowa a nie zakorkowany poprzez źle zorganizowany ruch. Wzdłuż całej tej trasy stoją maski związane z tak zwaną ochroną przeciwhałasową. Szpecą one miasto, stwarzają zagrożenie – proszę wyobrazić sobie jakikolwiek dramat (pożar, wypadek) nie dojedzie tam żadne pogotowie, straż. Stawianie takich ekranów jest stwarzaniem olbrzymiego zagrożenia. Nie ma możliwości wyjścia ewakuacyjnego. Nie można również ukazać pięknych panoram miasta, brak widoczności na uroki miasta. Kolor ekranów jest okropny (szare, bure), często są zdewastowane, obsmarowane graffiti. Ewentualne rozwiązanie to ekrany z możliwością zasadzenia roślinności. Proponuję konkurs na wygląd ekranów, kwestię wytłumienia miasta też poddać konkursowi inżynierskiemu. Roślinność, drzewa, krzewy powinny stać pomiędzy drogą a ekranem (przezroczystym) i poza nim! Walory przyrodnicze można wtedy zachować. Ekran powinien być nachylony.
15.	Tomasz Kuczborski	Skrzyżowanie Al. Niepodległości/Trasa Łazienkowska wraz z sąsiednimi przecznkami trasy	1. Niezrozumiały brak tego skrzyżowania na przedstawionym opracowaniu 2. Hałas zarówno z poziomu Al. Niepodległości (samochody, tramwaj) jak i z obu wylotów tunelu, praktycznie uniemożliwia otwieranie okien i uniemożliwia wypoczynek nocny nawet przy oknach zamkniętych 3. Proszę o precyzyjne określenie kiedy i jakie środki zostaną podjęte dla poprawy warunków życia przy tym skrzyżowaniu
16.	Marek Tacik	Ursynów, Puławska w rejonie ul. - Surowieckiego 2,4,6,8, 12ABC, Janowskiego 9, - ul Rosoła (Rodowicza) „Anody” ul. Okaryny 1, 1A, 1B, 1C, 3, 3A, 3B	Jakie działania przewidziano w ramach osiągnięcia celów operacyjnych (do 2012r.) zmierzających do obniżenia hałasu w tych dwóch rejonach? Proszę o odpowiedź na piśmie Dyrektora Biura Ochrony Środowiska Urzędu m.st. Warszawy.
17.	Maria Pieńkowska	Trasa Łazienkowska między Placem Na Rozdrożu i Marszałkowską	Skrajnie wysokie poziomy hałasu i zanieczyszczeń. Proponuję całkowite przykrycie tego odcinka Trasy Łazienkowskiej umiejscowienie tam, gdzie mieszka bardzo wiele ludzi, a nie poniżej Placu Na Rozdrożu, planowanego Muzeum Historii Polski, co uchroniłoby piękną panoramę skarpy wiślanej od strony Wisły z Zamkiem Książąt Mazowieckich przed ryzykownym przedsięwzięciem architektoniczno-urbanistycznym.
18.	Magdalena Malka	Mokotów, Sielce, ul. Czerniakowska między ul. Gagarina a ul. Chełmską	- Prośba o uwzględnienie w Programie ochrony środowiska działań ograniczających hałas na odc. Wisłostrady między ul. Gagarina a ul. Chełmską, między innymi umieszczenie fotoradarów, które spowodują ograniczenie prędkości, również wzbogacenie o pasy zieleni - Prośba o zsynchronizowanie działań Urzędu m.st. Warszawy z innymi instytucjami w celu zwiększenia efektywności podjętych działań (np. z policją, zarządem dróg krajowych)
19.	Michał Salamon	Ogólnie Warszawa, przykład Trasa	Kilka lat temu powstała Trasa Siekierska i bardzo dobrze bo to w znacznym stopniu ograniczyło ruch samochodowy na ul. Czerniakowskiej.

		Siekierkowska	Przy Trasie Siekierkowskiej posadzono krzewy, drzewa bardzo dobrze! Ale po kilku latach zapomniano o nich. Część roślin się nie przyjęła, część uschła. Dlaczego ekrany akustyczne nie są obsadzone bluszczami? Uważam, że jest to niezbędne ze względów estetycznych (ekrany akustyczne są pomalowane - graffiti) oraz dla środowiska Warszawy jest bardzo ważne. Rośliny (pnącza) sprzyjają poprawie pylenia i zmieniają temperaturę w mieście. Hałas przez różnorodne rośliny zmniejszony. Drzewa, krzewy zmniejszają hałas, dlatego m.st. Warszawa powinno dbać nie tylko o nasadzenia ale również o pielęgnację. Przy Trasie Siekierkowskiej chyba o tym zapomniano? Część roślin zginęło!
20.	Magdalena Popławska	Ulice zbiorcze Warszawy, ul. Grójecka – hałas powyżej normy, samochodowy w tym pojazdów uprzywilejowanych	Przekroczenie norm hałasu samochodowego. Pojazdy uprzywilejowane jeżdżą na sygnałach wielokrotnie przekraczających wszelkie normy, są bardzo uciążliwe dla mieszkańców, gdyż pojazdów tych jest dużo, jeżdżą bardzo często. Jedynym wyjściem dla Warszawy są ograniczenia hałasu, jest ograniczenie ruchu samochodowego w Warszawie i cichsze sygnały pojazdów uprzywilejowanych. Wjazd aut do Warszawy powinien być płatny, gdyż przed hałasem samochodowym i zanieczyszczeniami powietrza nie ochronią żadne ekrany akustyczne. TIR-y powinny jeździć koleją - kontenery na kolej.
21.	Mirostaw Suski	Bielany, ul. Nocznickiego odcinek od ul. Kaliszówka do ul. Gajcego	Brak koordynacji budowy Mostu Północnego, budowy Mostu Trasy Krasińskiego oraz terminu remontu Trasy AK (na odcinku Modlińska – Prymasa Tysiąclecia) spowoduje w roku 2012 być może w roku 2013 i latach dalszych horror komunikacyjny w północnej części Warszawy a w konsekwencji katastroficzny stan zanieczyszczeń spalinami oraz poziomu hałasu drogowego na tym odcinku. Wskutek pojawienia się (nieobecnego obecnie) ruchu drogowego z Białołęki, Bródna i Targówka, prowadząc do przekroczenia obecnego poziomu hałasu dziennie-nocnego, zmierzonego na poziomie 65-70 dB. Pytanie; Jakie środki zaradcze podejmie Miasto? Dlaczego nie podjęto ich wraz z budową węzła Metro-Młociny? (podane dane pochodzą z analizy dostępnych dokumentów: Mapy Akustycznej oraz Budżetu Miasta). Pytanie dodatkowe; Czy remont Mostu Grota będzie wymagał całkowitego wstrzymania na nim ruchu? Jeśli tak to opisane zjawiska wystąpią w okresie tego remontu ze szczególnie dużym nasileniem, jako konsekwencja praktycznego wstrzymania budowy Trasy Krasińskiego lat 2012 – 2013. Czy nie można było tego uniknąć? Dlaczego problemy komunikacyjne północnej części miasta nie mogą ulec złagodzeniu przed 2014 rokiem?
22.	Mirostaw Suski	Bieleński odcinek Trasy Mostu Północnego	Prezentowana metodologia walki z hałasem opiera się o ograniczenie skutków zmierzonych przekroczeń hałasu, odnotowanych na okresowo wykonywanych mapach akustycznych. W Programie nie zauważyłem działań prewencyjno – planistycznych takich jak: - Wyprowadzenie ruchu poza obszar aglomeracji - Koordynacja działań w zakresie inwestycji komunikacyjnych (np. Trasa Mostu Północnego i Trasa Krasińskiego) Pytanie; Jakie działania prewencyjne zostaną zastosowane na odcinku Węzeł Młociny (Metro) – Wisłostrada, zanim dojdzie do konkretnych przekroczeń poziomu hałasu, zanim dojdzie do horrendalnych przekroczeń poziomu hałasu, co (w cyklu 5 letnim) zostanie zmierzone, uwzględnione w Programach przeciwdziałania hałasowi, itd. Ile będzie lat dodatkowej zwłoki w ujrzeniu efektów takich działań?
23.	Jolanta Sternik	Włochy, Al. Krakowska 29, Okęcie – Stowarzyszenie	- Brak opracowania pod względem hałasu dla Dzielnicy Włochy. W najbliższych latach Dzielnica Włochy stanie się jednym węzłem komunikacyjnym: ok. 6 węzłów wielkich, „Opacz”, „Lotnisko”, „Łopuszańska – Kleszczowa”. W

		Sąsiedzkie, Żałuski – Stasin	projekcie budowa trasy S-2, S-8, N-S, Salomea – Wolica Proponuję wyprowadzenie trasy S-2, „Konotopa – Lotnisko” poza granicę Warszawy, a jest to możliwe. Połączenie lotniska od węzła Magdalenka (trasa Salomea - Wolica) - Większa koordynacja współpracy administracji rządowej z samorządową oraz władz Miasta z rządem - Dlaczego wprowadza się strefy ograniczonego użytkowania - które nie zmniejszają hałasu mieszkańcom utrudniając, a władza jest spokojna bo wprowadzono strefę - Dbać o Warszawę pod każdym kątem, estetyka, zachowanie zieleni
24.	Ewa Majewska	Dzielnica Praga Północ, rejon Dworca Wschodniego, ul. Kijowska 11	W związku z krótkoterminowym – trzyletnim Programem ochrony środowiska, którym objęte są również plany inwestycyjne, wnoszę o udzielenie informacji kiedy projektant jest zobowiązany udzielić informacji jaka będzie wartość hałasu – dB, po zrealizowaniu inwestycji będących obecnie na etapie projektowania tj. ul. Tysiąclecia, poszerzona ul. Kijowska 11 i budowa domów wzdłuż ul. Kijowskiej 11. Jednocześnie pragnę podkreślić, iż już obecnie w rejonie ul. Kijowskiej 11 przekroczona jest wartość hałasu o 10 dB – wynosi obecnie 75 dB. Dlatego też wnoszę o nie pogorszenie obecnych warunków akustycznych, a także napowietrzenia i zachowanie istniejącego pasa zieleni przy ul. Kijowskiej 11, który przy dokonaniu nasadzeń drzew tj. topole i innych krzewów (tak jak w Londynie) będzie stanowił doskonałą, estetyczną ochronę przed hałasem.
25.	Bogdan Włodarczyk	Większość terenów zielonych w tym w szczególności: 1. Park Skaryszewski od ul. Waszyngtona i Zielenieckiej, 2. Skwer Polińskiego na Grochowie od strony ul. Szaserów i Kobielskiej, 3. Park Saski od strony ul. Królewskiej i Marszałkowskiej	Tereny zielone: parki, skwery, często przylegają do hałaśliwych ulic, po których jeżdżą autobusy i tramwaje oraz samochody. Tereny te nie są w żaden sposób (najczęściej) odgródzone od hałasu i spalin. Są to miejsca, gdzie mieszkańcy przychodzą odpocząć. Proponuję stworzyć w tych miejscach oazy ciszy. W tym celu należy wzdłuż ulic przylegających do parków zbudować skuteczne (wysokie) ekrany dźwiękochłonne, jednocześnie estetyczne (w zielonych kolorach lub przezroczyste). Na dodatek proponuję zakryć ekrany od strony parków za wysokimi żywopłotami i drzewami. Dotąd architekci pozostawiali trakty komunikacyjne wraz z otaczającymi je terenami zielonymi jako przestrzeń otwartą. Obecnie natężenie ruchu wzrosło wielokrotnie, stąd istnieje potrzeba w wielu miejscach stworzenia swoistych tuneli komunikacyjnych ograniczających hałas i zanieczyszczenie powietrza. Do takich ulic należą te wyżej wymienione, jak i przy Polu Mokotowskim ul. Żwirki i Wigury oraz Chodkiewicza, a nawet Park Łazienkowski, Al. Ujazdowskie.
26.	Julian Majewski	Marysin, ul. Stepowa, Wola ul. Anielewicz	1. Zgłoszenie wniosku, aby policja i straż miejska powiadamiała inne instytucje o istnieniu uszkodzeń jezdni i aby takie uszkodzenia były szybko naprawiane, zwłaszcza na przedmieściach 2. Wykorzystać doświadczenie zagraniczne lub opracować konstrukcje polskie aby ekrany po obu stronach jezdni nie tworzyły rezonatora i usuwały hałas do góry 3. Wyjaśnić hałas infradźwiękowy, który jest wyjątkowo szkodliwy dla zdrowia, a którego nie słychać 4. Rozpracować z władzami policji sprawę czujników hałasu. Chyba w Nowym Orleanie czujniki hałasu mogą także, dzięki odpowiedniej obróbce sygnału ustalić natychmiast miejsce, w którym w mieście strzelano 5. Zrobić coś podobnego do finansowania rozładowania korków jak prawo, które ma być wprowadzone, które chyba jest absurdalne, tzn. „opłaty korkowe” od kierowców, tzn. może wprowadzić opłaty hałasowe od TIR-ów, kierowców samochodów osobowych, motorniczych, itp. „rajdowców motocyklowych”

27.	Ewa Sankowska – Horbacz, w imieniu mieszkańców Osiedla Modzelewskiego 6,8, 10, 12	Mokotów ul. Rzymowskiego od Puławskiej do ul. Gotarda, a zwłaszcza odcinek od świateł przy ul. Jadźwingów do ul. Puławskiej	- Całodobowy intensywny ruch samochodów osobowych, ciężarowych i TIR-ów, których przejazd wzmógł się bardzo znacznie od momentu oddania Mostu Siekierkowskiego - Przejazd ciężkich samochodów jezdnią na odcinku Nad Potokiem Służewieckim powoduje straszny hałas - prosimy o sprawdzenie dlaczego - Wszystkie pojazdy ruszające spod świateł na ul. Rzymowskiego przy Jadźwingów rozpędzają się na odcinku do Puławskiej - bez ograniczenia. W nocy są to prędkości szalone, jak w przypadku TIR-ów - Dlaczego nie znamy nikogo z mieszkańców budynków wzdłuż ul. Rzymowskiego, u którego zrobione były pomiary wysokości hałasu w dzień/noc? Gdzie więc były robione pomiary do określenia zagrożeń akustycznych w tym miejscu? Prosimy o rozważenie ustawienia ekranów. Nie wierzymy w skuteczność ograniczeń prędkości i „cichej” nawierzchni (chodzi o odcinek między Rzymowskiego/Jadźwingów do Puławskiej).
28.	Piotr Żochowski	Praga Południe, Trasa Łazienkowska, róg Saskiej, cały ciąg Trasy Łazienkowskiej	Strefa ogromnego hałasu, brak jest ekranów dźwiękochłonnych. Po stronie praskiej na wysokości ul. Saskiej znajduje się Szkoła Podstawowa nr 149, tuż obok na przeciwko znajduje się Technikum Łączności. Budynek Szkoły nr 149 jest dodatkowo od strony zachodniej zamknięty wiaduktem ul. Saskiej, po którym również porusza się mnóstwo aut, autobusów. Konieczność wymiany istniejących małych, starych ekranów, znajdujących się na krótkim odcinku od strony Wisły. Konieczność budowy nowych, wysokich ekranów wzdłuż Trasy Łazienkowskiej jak i montaż ekranów na wiadukcie ul. Saskiej, jak i akustyczne zabezpieczenie całej długości Trasy Łazienkowskiej. 1. Budowa ścieżek rowerowych 2. Skierowanie strumienia TIR-ów na przewozy koleją

WNIOSKI DOTYCZĄCE OGRANICZENIA HAŁASU KOLEJOWEGO

Lp.	Imię i nazwisko osoby zgłaszającej wniosek	Lokalizacja problemu	Temat uwag i wniosków
Wnioski zebrane w ramach pierwszego spotkania konsultacyjnego z 15 kwietnia 2009 roku			
nie zgłoszono			
Wnioski zebrane w ramach drugiego spotkania konsultacyjnego z 23 kwietnia 2009 roku			
1.	Henryka Rek	Ursus, HK 19, ul. Orląt Lwowskich	Problemem wytwarzającym hałas jest linia kolejowa. 1. Zmniejszyć szybkość pociągów dalekobieżnych 2. Przebudowa torów (szlifowanie) 3. Założyć ekrany akustyczne

WNIOSKI DOTYCZĄCE OGRANICZENIA HAŁASU TRAMWAJOWEGO

Lp.	Imię i nazwisko osoby zgłaszającej wniosek	Lokalizacja problemu	Temat uwag i wniosków
Wnioski zebrane w ramach pierwszego spotkania konsultacyjnego z 15 kwietnia 2009 roku			
nie zgłoszono			
Wnioski zebrane w ramach drugiego spotkania konsultacyjnego z 23 kwietnia 2009 roku			
nie zgłoszono			

WNIOSKI DOTYCZĄCE OGRANICZENIA HAŁASU LOTNICZEGO

Lp.	Imię i nazwisko osoby zgłaszającej wniosek	Lokalizacja problemu	Temat uwag i wniosków
Wnioski zebrane w ramach pierwszego spotkania konsultacyjnego z 15 kwietnia 2009 roku			
nie zgłoszono			
Wnioski zebrane w ramach drugiego spotkania konsultacyjnego z 23 kwietnia 2009 roku			
1.	Mirosław Suski	Wszyscy mieszkańcy Stolicy, a zwłaszcza okolic lotniska Okęcie	Z wielu względów (hałas, Cargo, loty nocne, przypadki mgły, zdarzeń losowych, itp.) Warszawa potrzebuje drugiego lotniska. Forsowana lokalizacja „Modlin” nie ma szans na odciążenie ruchu z Okęcia ze względów środowiska przyrodniczego, kształtu tras – ścieżek startów i podejścia do lądowania. Czy – ze względów m.in. na hałas, miasto nie powinno dołączyć się i wspierać istniejące, wybrane inicjatywy adaptacji jednego z lotnisk w okolicy, jak np.: Sochaczew (optymalna lokalizacja, dojazd do Warszawy i Łodzi), ewentualnie Radomia, Siedlec, Mszczonowa itp. Pytanie dodatkowe: kiedy miasto zacznie efektywnie inwestować w wykorzystanie całego torowiska kolejowego na terenie miasta? Np. połączenie przystanku Warszawa Wola z linią radomską, bocznik kolejowych w okolicy Huty Warszawa i Łomianek itd. Dodatkowy wniosek! Czy Biuro Ochrony Środowiska nie powinno być gorliwym rzecznikiem rozwoju komunikacji szynowej w mieście? A jeśli tak (przekonali mnie Państwo, że istnieją skuteczne metody ograniczania hałasu tramwajowego) to dlaczego Miasto nie forsuje budowy a) tramwaju w Alei Tysiąclecia b) przyspieszenia budowy Krasińskiego z linią tramwajową c) tramwaju do Winnicy, Wilanowa itd. Kiedy sieć kolejowa (SKM) będzie stanowić rzeczywiste uzupełnienie systemu komunikacji zbiorowej w mieście i jego okolicach.
2.	Marcin Jackowski	Bielany	Nieznosny hałas lotniczy emitowany przez lotniska Babice. Samoloty te: - naruszają obszary poza wyznaczoną trasą (Wisła , al. AK) - nie przestrzegają pułapu 300 m Wnoszę o pilne uregulowanie tej kwestii także z uwagi na bezpieczeństwo. Znanych jest kilka przykładów katastrof

			lotniczych. I nie można czekać na kolejne. Awionetki zakłócają spokój tysiącom osób na Bielanych. W pogodne dni, wolne od pracy, kiedy ludzie chcą odpocząć, pójść na spacer – nie ma warunków na odpoczynek – co 10, 15 minut pojawia się kolejny samolot w miejscu gdzie nie powinno go być. Wnoszę o pilne zbadanie naruszeń, tras, wysokości lotów i poziomów hałasu na Bielanych.
3.	Zbigniew Wiecznyński	Bielany, Marymont, Rezerwat Lasek Bielański, Osiedle Ruda i Potok, Cmentarz Północny, Puszcza Kampinoska	Od wiosny 2008 nad tym terenem w powietrzu ćwiczą – przeprowadzają loty ćwiczebne samoloty sportowe, śmigłowce, codziennie, w niedzielę i święta m.in. w Święto Zmarłych od wczesnych godzin rannych do późnych nocnych, wytwarzając hałas, który w pobliskich pomieszczeniach mieszkalnych zmusza do stosowania środków ochrony słuchu! Panowie Urzędnicy, zapraszam do wizji w okolicach Marymontu, Lasku Bielańskiego i wymienionych osiedli!!!
4.	Marek Tacik	Ursynów, ul. Kapeli	W jaki sposób Biuro Ochrony Środowiska Urzędu m.st. Warszawy może mi pomóc w egzekwowaniu od Portów Lotniczych rekompensaty za zamieszkiwanie w uciążliwych warunkach? (Rozporządzenie nr 50 Wojewody Warszawskiego) Proszę o odpowiedź na piśmie Dyrektora Biura Ochrony Środowiska Urzędu m.st. Warszawy
5.	Zbigniew Kwiatkowski	Włochy, Okęcie, okolice lotniska	Jak twierdzą eksperci zmniejszenie uciążliwości hałasu w rejonie przylotniskowym nie jest możliwe. Były czynione kroki w celu rekompensat za tą uciążliwość. Efektów tego nie widać. Proponuję w ramach Programu ochrony środowiska uwzględnić pomoc w instalowaniu dźwiękochłonnych okien i wygłuszeniu ścian mieszkańcom okolic lotniska.
6.	Józef Kaziński,	Pustułeczki (Ursynów)	Silne hałasy od ruchu lotniczego szczególnie w miesiącach (lipiec/sierpień) przy przekierowaniu ruchu lotniczego na pas w kierunku Ursynowa – przez miesiąc hałas trudny do wytrzymania. Samoloty latają tuż nad głową. Dlaczego ten rejon nie jest uwzględniony jako szczególnie uciążliwy? Czy miesiąc hałasu nie do wytrzymania to za mało, żeby tak ten obszar określić? Ponadto bardzo dokuczliwe są hałasy od ul. Puławskiej. Czy planowana jest budowa ekranów akustycznych przy ul. Puławskiej. Przy ul. Rosoła pomimo, że ruch jest znacznie mniejszy, na wysokości ul. Przy Bażantarni, wykonano ekrany akustyczne? Jakie są kryteria budowy ekranów akustycznych?

WNIOSKI DOTYCZĄCE OGRANICZENIA HAŁASU PRZEMYSŁOWEGO

Lp.	Imię i nazwisko osoby zgłaszającej wniosek	Lokalizacja problemu	Temat uwag i wniosków
Wnioski zebrane w ramach pierwszego spotkania konsultacyjnego z 15 kwietnia 2009 roku			
nie zgłoszono			
Wnioski zebrane w ramach drugiego spotkania konsultacyjnego z 23 kwietnia 2009 roku			
7.	Marek Wiernicki	Ul. Śliska 10, Al. Jana Pawła II 12, budynek „Kaskada”	Na budynku „Kaskada” al. Jana Pawła II jest zainstalowana instalacja nagłaśniająca odstraszaająca ptaki. Jej działanie polega na emisji przeraźliwych dźwięków naśladujących ptaki drapieżne. Jej działanie jest sprzeczne z art. 156 Prawa Ochrony Środowiska. Mimo interwencji w Wydziale Środowiska dla Dzielnicy Śródmieście brak rozwiązania problemu. Na budynku „Kaskady” działają też wentylatory, które nieustannie hałasują. Wnoszę o ustalenie zakazu instalowania instalacji nagłaśniających na terenie m.st. Warszawy.

Część II - Uwagi i wnioski zgłoszone przez podmioty prawne z uwzględnieniem podziału tematycznego

WNIOSKI DOTYCZĄCE OGRANICZENIA HAŁASU DROGOWEGO

Lp.	Imię i nazwisko osoby zgłaszającej wniosek	Lokalizacja problemu	Temat uwag i wniosków
Wnioski zebrane w ramach pierwszego spotkania konsultacyjnego z 15 kwietnia 2009 roku			
nie zgłoszono			
Wnioski zebrane w ramach drugiego spotkania konsultacyjnego z 23 kwietnia 2009 roku			
1.	Krzysztof Dziegielewski Stowarzyszenie Zielone Osiedle Kijowska	Praga Północ, rejon Dworca Wschodniego, ul. Kijowska (ul. Nowoświatokrzyska), odc. od ul. Targowej do Tysiąclecia	1. Czy jest, a jeżeli tak to jaka jest procedura kooperacji pomiędzy opracowującymi Planu Zagospodarowania Przestrzennego, a projektantami programu ochrony przed hałasem? 2. Czy wytyczne z opracowań walki z hałasem są warunkami wyjściowymi do opracowań elementów układu komunikacyjnego i projektów planów zagospodarowania przestrzennego? 3. Jaka jest procedura uzgadniania projektów Planów Zagospodarowania Przestrzennego przed ich wyłożeniem? 4. Czy jest opracowana prognoza poziomów hałasu generowanego po wybudowaniu projektowanych aktualnie arterii Nowoświatokrzyska i Tysiąclecia w rejonie Dworca Wschodniego? 5. Czy rozwiązania urbanistyczne przewidywane w planie zagospodarowania przestrzennego rejonu Dworca Wschodniego są uzgadniane z instytucjami zaangażowanymi w projekt walki z hałasem? 6. Czy w istniejących opracowaniach projektu Programu walki z hałasem są zawarte sugestie, bądź rozwiązania ochrony mieszkańców bloków przy ul. Kijowskiej przed przewidywanym poziomem hałasu? Jeżeli tak to jaki i czy można poznać je w szczegółach? Wniosek: 1. Niewyrażenie zgody (nieuzgodnienie) przeznaczenia terenów zielonych pomiędzy blokiem przy ul. Kijowskiej 11 (ok. > 500 m.) a ptn. krawędzią jezdni pod zabudowę kubaturową, a przeznaczenia ich do wykonania zasadzeń drzewami i krzewami stanowiącymi naturalny ekran akustyczny 2. Zorganizować system aplikacji wniosków z opracowań roboczych planu walki z hałasem przed jego uchwaleniem do rozwiązań w obecnie i w przyszłości opracowywanych planów zagospodarowania przestrzennego
2.	Alexandra Godina Członek Zarządu Tamka 37	Śródmieście, ul. Tamka wpisana do rejestru zabytków pod numerem 579	Uciążliwy hałas, drgania, zanieczyszczenie powietrza na zabytkowej ulicy Tamka. Bez względu na skargi dotyczące tych problemów oraz prośb o wykonanie tych pomiarów, żadne z zapotrzebowań nie zostało wykonane. Poza tym, sytuacja na ul. Tamka nie została włączona w Programu ochrony środowiska przed hałasem. Wniosek; Problem połączenia ulicy Świętokrzyskiej z Mostem Świętokrzyskim musi być włączony do Programu ochrony środowiska przed hałasem dla m. st. Warszawy, tak żeby ruch drogowy nie dotyczący programów Powiśla omijał ulicę Tamka. Możliwe rozwiązania: a) zredukowanie linii autobusowych na ul. Tamka na odcinku między ul. Kopernika i ul. Kruczkowskiego

			b) obniżenie i wymuszenie przestrzegania przez kierowców limitów prędkości c) budowa tunelu albo estakady łączącej ul. Świętokrzyską z Mostem Świętokrzyskiej
3.	Dariusz Bryl, Zarząd Wspólnoty Mieszkaniowej, ul. Tamka 3	Tamka – Zajęcza – Kopernika Śródmieście - Powiśle	Intensywny ruch środków komunikacji (8 linii autobusowych) i nieustający ruch samochodowy (dzień i noc) drgania wpływające na stan budynków zabudowanych (wpisane do rejestru) najruchliwsza ulica Powiśla (hałas pogłosowy, kiedyś dwa pasy ruchu) po zbudowaniu Mostu Świętokrzyskiego trzy pasy (Miasto wycofało się z budowy estakady z ul. Zajęczej???) Wniosek: Zmniejszenie linii autobusowych, ograniczenie szybkości (powrót do projektu budowy estakady) lub tunel przy okazji budowy metra odcinek łączący (Świętokrzyską i Zajęczą), Most Świętokrzyski z ulicą Świętokrzyską.
4.	Edyta Ceniak, Prezes Spółdzielni Janowskiego -Baszta Hanna Zbonik	Skrzyżowanie ul. Puławskiej i ul. Pileckiego	Program nie uwzględnia wyciszenia nowego skrzyżowania w/w ulic. Planowane jest wyciszenie ul. Puławskiej na odcinku ul. Dolina Służewiecka i ul. Romera. Według map akustycznych z 2007 roku przekroczenie hałasu – poziom hałasu na nowym skrzyżowaniu wynosi 84 dB a przy najbliższych budynkach na poziomie 74 dB. W ciągu 2 lat poziom hałasu w odczuciu mieszkańców znacznie wzrósł (udrożniono ul. Poleczki + ruch lotniczy + planowany wzmożony ruch samochodowy związany z budową autostrady). Wnosimy o wznowienie budowy ekranów planowanych przy ul. Puławskiej na wysokości Wyścigów, o ekranowanie skrzyżowania ulicy Puławskiej i Pileckiego.
5.	Henryk Szprot, Jan Bondyna, SM „Służewiec” – Zarząd Warszawa ul. Bełdan 2	Obszar HD-6, rejon i teren SM „Służewiec”	1. Przesunięcie do celów krótkoterminowych (2010-2012) wariantu ograniczenia ruchu ciężkiego jako wariantu niskokosztowego, a nie ujmowanie go w Programie dopiero na lata 2013-2015 2. Przyjęcie w Programie jako podstawowego wariantu ograniczenia poziomu hałasu – poprzez ograniczenie prędkości pojazdów jest nieporozumieniem i spływaniem problemu, dodatkowo przyjęcie tego wariantu będzie w oderwaniu od problemów głównych m.st. Warszawy tj. korków, kłopotów komunikacyjnych i emisji spalin. Skoordynować programy! 3. Wszelkie możliwe środki finansowe kierować na budowę kolejnych odcinków metra jako najcięższego środka 4. Zabezpieczenie przed hałasem budynków Rzymowskiego 20, Orzycka 1, 4, 4A, 10, Bełdan 8 przez zastosowanie ekranów dźwiękochłonnych i sfinansowania okien dźwiękochłonnych
6.	Edyta Ceniak, Prezes Spółdzielni SDJ „Janowskiego-Baszta”	DOT: Programu ochrony środowiska przed hałasem dla m.st. Warszawa - zainstalowanie ekranów akustycznych przy skrzyżowaniu ul. Puławska/ Pileckiego.	Niniejszym zgłaszamy protest do przedstawionego nam projektu dokumentu " Program ochrony środowiska przed hałasem dla m.st. Warszawy", który w ramach przedsięwzięcia na najbliższe lata nie obejmuje ochrony przed hałasem obszaru skrzyżowania ulic Puławska/Pileckiego W nawiązaniu do pism naszej Spółdzielni Domków Jednorodzinnych " Janowskiego -Baszta" w w/w sprawie oraz odpowiedzi Biura Ochrony Środowiska z dnia 11.10.2006 r. i z dn. 22.04.2008 r. zwracamy się ponownie o pilne uwzględnienie w przygotowywanym programie ochrony środowiska jw. instalacji ekranów akustycznych przy skrzyżowaniu ul. Puławska/Pileckiego. Jak już nadmienialiśmy w dalszych pismach segmenty naszych mieszkańców zlokalizowane są w trzech pierwszych rzędach od skrzyżowania ul. Puławskiej/Pileckiego. Hałas z tego skrzyżowania od lat potęguje się i jest praktycznie przez całą dobę trudny do wytrzymania. Po odpowiedzi Państwa z 11.10.2006 r. Liczyliśmy, że ekrany akustyczne zostaną zainstalowane podczas przebudowy w/w skrzyżowania w związku z budową nowej arterii łączącej Ursynów z Ochotą. W

		dn. 04.04.08 został otwarty wiadukt nad torami kolejowymi, który połączył Puławską i przebudowywaną właśnie ul. Poleczki z ul. Wirażową i ul. Żwirki i Wigury na Ochocie, co dodatkowo wzmoгло ruch (powodując wzmożony hałas już nie tylko na ul. Puławskiej ale także na ul. Pileckiego), ale nam niestety ekranów akustycznych nie zamontowano. Obecnie planowane jest rozpoczęcie budowy przedłużenia południowej obwodnicy Warszawy na odcinku lotnisko-ulica Puławska (dalszy etap będzie realizowany w terminie późniejszym). Po otwarciu tego odcinka cały ruch z obwodnicy będzie kierowany ulicą. Puławską do Doliny Służewieckiej - bez ekranów akustycznych nie wyobrażamy sobie życia w naszych domach. Prosimy ponownie o uwzględnienie w Programie ochrony środowiska dla m.st. Warszawy także ochrony naszych zasobów mieszkaniowych przed ciągle zwiększającym się poziomem hałasu (dodajmy jeszcze, że narażeni jesteśmy na hałas zarówno drogowy, jak też lotniczy!!). Już z wykonanych przez Państwa map akustycznych dla m.st. Warszawy w roku 2007 wynikało, że na skrzyżowaniu ulic Puławska/ Pileckiego poziom dopuszczalnego hałasu został znacznie przekroczony (powyżej 74 dB w dzień i powyżej 62 dB nocą) - teraz sytuacja pogorszyła się radykalnie, a w przyszłości będzie jeszcze gorzej. Oczekujemy na informacje, że Program ochrony środowiska przed hałasem uwzględni w ramach działań krótkoterminowych także zmniejszenie poziomu hałasu w rejonie skrzyżowania ulic Puławska i Pileckiego, gdyż na te informacje czekają nasi spółdzielcy zdeterminowani już do podjęcia bardzo radykalnych działań.

WNIOSKI DOTYCZĄCE OGRANICZENIA HAŁASU KOLEJOWEGO

Lp.	Imię i nazwisko osoby zgłaszającej wniosek	Lokalizacja problemu	Temat uwag i wniosków

Wnioski zebrane w ramach **pierwszego spotkania konsultacyjnego** z 15 kwietnia 2009 roku

nie zgłoszono

Wnioski zebrane w ramach **drugiego spotkania konsultacyjnego** z 23 kwietnia 2009 roku

nie zgłoszono

WNIOSKI DOTYCZĄCE OGRANICZENIA HAŁASU TRAMWAJOWEGO

Lp.	Imię i nazwisko osoby zgłaszającej wniosek	Lokalizacja problemu	Temat uwag i wniosków

Wnioski zebrane w ramach **pierwszego spotkania konsultacyjnego** z 15 kwietnia 2009 roku

nie zgłoszono

Wnioski zebrane w ramach **drugiego spotkania konsultacyjnego** z 23 kwietnia 2009 roku

1.	Zbigniew Karpowicz, Przewodniczący Rady Nadzorczej Spółdzielni Bud. Mieszkaniowej Aleja 3 Maja	Aleja 3 Maja wzdłuż wiaduktu i Mostu Poniatowskiego i Wisłostrady	1. Ograniczenie szybkości tramwajów na wiadukcie do 20 km/godz. 2. Oznakowanie poziome ograniczenia szybkości na wiadukcie na wysokości ul. Kruczkowskiego i przystanku Most Poniatowskiego 3. Wprowadzenie zobowiązań motorniczym do przestrzegania ograniczeń szybkości 4. Modernizacja tramwajów PESA najbardziej hałaśliwych na moście i wiadukcie 5. Monitoring tramwajów pod kątem przestrzegania szybkości

WNIOSKI DOTYCZĄCE OGRANICZENIA HAŁASU LOTNICZEGO

Lp.	Imię i nazwisko osoby zgłaszającej wniosek	Lokalizacja problemu	Temat uwag i wniosków
Wnioski zebrane w ramach pierwszego spotkania konsultacyjnego z 15 kwietnia 2009 roku			
nie zgłoszono			
Wnioski zebrane w ramach drugiego spotkania konsultacyjnego z 23 kwietnia 2009 roku			
1.	Stowarzyszenie Mieszkańców Obszaru Ograniczonego Użytkowania, Barbara Szulc, Prezes, Anna Lemiszewska, Członek Zarządu	Obszar Ograniczonego Użytkowania	Zgodnie z zamieszczonymi w projekcie programu mapami akustycznymi, jednym z najbardziej i najsilniej narażonych na hałas obszarem na terenie miasta jest rejon lotniska Okęcie. Obszar ponadnormatywnego hałasu obejmuje dzielnice Włochy, Ursus i Ursynów. W tekście programu walki z hałasem problem hałasu generowanego przez lotnisko Okęcie prawie nie występuje. Zdaniem autorów projektu, problem rozwiązuje utworzenie rozporządzeniem wojewody mazowieckiego Obszaru Ograniczonego Użytkowania. Zwracamy uwagę, że na terenie Obszaru Ograniczonego Użytkowania wokół lotniska Okęcie mieszka i ma nieruchomości ok. 100 tys. ludzi. Decyzja administracyjna, polegająca na utworzeniu OOU, w niczym nie zmienia ich sytuacji. Cały czas narażeni są na nadmierny hałas lotniczy. Wykorzystanie uprawnień zapisanych w art. 129 i nast. Prawa ochrony środowiska wymaga od nich wytoczenia kosztownego procesu sądowego Przedsiębiorstwu Państwowemu Porty Lotnicze, ponieważ z reguły PPL odmawia wypłaty jakichkolwiek odszkodowań czy wykupów nieruchomości. Wnioski stowarzyszenia do programu walki z hałasem w Warszawie: 1. Zakaz lotów nocnych nad terenami zabudowanymi i zamieszkałymi. Praktycznie oznacza to całkowity zakaz lotów w godzinach, kiedy obowiązuje cisza nocna (22:00 - 6:00). 2. Stały nacisk władz miasta Warszawy na Ministerstwo Infrastruktury w kwestii budowy nowego lotniska dla Warszawy, a przynajmniej lotniska zapasowego (uzupełniającego), na które przeniosłyby się szczególnie uciążliwe loty (nocne, cargo, wojskowe). 3. Kontrola ze strony Biura Ochrony Środowiska przestrzegania procedur startu i lądowania na lotnisku Okęcie, takich jak: dokładne trzymanie się korytarzy powietrznych, przestrzeganie zasady krótkiego startu, przestrzeganie zasady niewłączania ciągu wstecznego bez koniecznej potrzeby, równomierne rozłożenie lotów na wszystkie drogi startu i lądowania. 4. Monitorowanie ze strony Biura Ochrony Środowiska sytuacji na granicach OOU w związku z poważnymi podejrzeniami, że przekroczenia norm hałasu występują: na obszarze większym niż Obszar Ograniczonego Użytkowania 5. Opracowanie planu przesiedlenia mieszkańców (właścicieli nieruchomości) zainteresowanych wyprowadzką z Obszaru Ograniczonego Użytkowania wraz z analizą: kosztów takiej operacji

WNIOSKI DOTYCZĄCE OGRANICZENIA HAŁASU PRZEMYSŁOWEGO

Lp.	Imię i nazwisko osoby zgłaszającej wniosek	Lokalizacja problemu	Temat uwag i wniosków
Wnioski zebrane w ramach pierwszego spotkania konsultacyjnego z 15 kwietnia 2009 roku			
nie zgłoszono			
Wnioski zebrane w ramach drugiego spotkania konsultacyjnego z 23 kwietnia 2009 roku			
nie zgłoszono			

Część III - wnioski dotyczące ograniczenia źródeł hałasu nieobjętych opracowaniem

Lp.	Imię i nazwisko osoby zgłaszającej wniosek	Lokalizacja problemu	Temat uwag i wniosków
Wnioski zebrane w ramach pierwszego spotkania konsultacyjnego z 15 kwietnia 2009 roku			
nie zgłoszono			
Wnioski zebrane w ramach drugiego spotkania konsultacyjnego z 23 kwietnia 2009 roku			
1.	Eleonora Stokowska-Starych	Warszawa i drogi wylotowe (szczególnie Ochota i Śródmieście)	Proszę o włączenie do Programu budowę ścieżek rowerowych, infrastruktury dla komunikacji rowerowej, która jest cicha, przyjazna dla środowiska, tania. Od 10 lat poruszam się rowerem, jest to mój podstawowy środek komunikacji, który chciałabym zabierać ze sobą również jak wyjeżdżam. Wnoszę także, aby każdy urzędnik m.st. Warszawy przyjechał do pracy raz w miesiącu (co najmniej rowerem).

Tabela 2.

Pytania i uwagi wypowiedzane podczas spotkań konsultacyjnych przez uczestników oraz odpowiedzi ekspertów. W zapisach zachowano oryginalne brzmienie wypowiedzi.

Część I. Wnioski zgłoszone przez uczestników (osoby fizyczne i instytucje)

Lp.	Pytania i uwagi	Osoba/ instytucja zgłaszająca
DOTYCZĄCE OGRANICZENIA HAŁASU DROGOWEGO		
Pytania i uwagi zgłoszone podczas pierwszego spotkania konsultacyjnego 15 kwietnia 2009		
1.	Urząd Dzielnicy Włochy – zostało wyznaczonych 15 obszarów na terenie Warszawy do krótkoterminowych działań, czy Dzielnica Włochy także znalazła się w takim obszarze dr Kucharski; 15 rejonów, które idą na pierwszy ogień, są to obszary, gdzie rozpoczęto inwestycje, które mają swoje odzwierciedlenie w Wieloletnim Planie Inwestycyjnym. W Dzielnicy Włochy jest to ul. Kleszczowa, a także rejon hałasu kolejowego, linia kolejowa, która przebiega przez Włochy na Poznań i Łódź. Będziemy jeszcze rozpatrywać możliwości ochrony przed hałasem w okolicy ulicy Ryżowej, jest tam wybudowane duże osiedle mieszkaniowe, dobrze zabezpieczone pierzeją budynków stojących przy ulicy. Najtrudniejsza jest sytuacja między ul. Kleszczową a ulicą Dzieci Warszawy. Jeśli zostanie zgłoszony postulat, aby ten odcinek ulicy chronić przed hałasem, na pewno go rozważymy, np. jeden kierunek jazdy plus autobus pod prąd.	Osoba prywatna, przedstawiciel samorządu lokalnego
2.	Państwo nie biorą w opracowaniu pod uwagę rzeczy naturalnych, stawia się ekrany, a przecież najlepszym rozwiązaniem jest stosowanie zieleni – szpaler zwartej zieleni, żywopłoty, zamiast źle kojarzących się ekranów, które tworzą efekty kominowe. Ekran służy osłonie do 2-3 piętra a na 10 jest głośniejszy. Jak porównuje się Warszawę i miasta zachodnioeuropejskie to tam zbudowana jest trasa ścieżek rowerowych (Kopenhaga, Berlin) w Warszawie nic takiego nie powstaje, nawet w nowo projektowanych inwestycjach. Postuluję użycie przyrody, jako naturalnego ograniczenia hałasu. W opracowaniu nie ma słowa o bliskości dużych emitorów hałasu, cały hałas nakłada się na siebie. Nie ma rozwiązań prawnych, brak planów miejscowych. Zielone Mazowsze prześle dużą liczbę wniosków w tej sprawie	Osoba prywatna, pracownik Naukowy Politechniki Warszawskiej, Członek Zielonego Mazowsza, naukowo zajmuje się hałasem przemysłowym i instalacyjnym
3.	Po wyjaśnieniach z prezentacji wynika, że Polak musi być mądry po szkodzie. Powstają nowe źródła hałasu, trasa S7 to jest bomba hałasowa. Zaproszono wszystkie TIRy od Lizbony do Moskwy, żeby przejechały przez środek Warszawy. Czy tego typu zagadnienia, kontrola inwestycji drogowych nie powinny mieć miejsca w Warszawie? dr Kucharski; istotny jest problem tras szybkiego ruchu, przebiegających przez miasta, są one emitorem wielkich hałasów. Istnieje dokument Ocena Oddziaływania na Środowisko, tam eksperci powinni się wypowiedzieć jak wyobrażają sobie zabezpieczenie środowiska przed wpływami trasy, w tym stosowanie zabezpieczeń akustycznych. Ocena Oddziaływania na Środowisko jest poddawana konsultacjom społecznym, lub można do niej zgłaszać uwagi, jest to moment, kiedy można zadbać, żeby trasa nie wpływała ujemnie na okolice.	Osoba prywatna, mieszkaniec miasta
4.	Wszyscy w szkole się skarżą, że jest straszny hałas, uczęszcza tam około 900 osób, przekształca się w szkołę sportową, jest piękne boisko, ale jest też okropny hałas od drogi. dr Kucharski; rejon ten również został objęty nadzorem, proponujemy wyłączenie sytuacji, znajduje się on wśród obszarów wskazanych do działania w Programie.	Osoba prywatna, reprezentant rady rodziców w szkole przy al. Stanów Zjednoczonych
5.	Na wyższych piętrach przy ekranowaniu jest głośniejszy niż przed ich zastosowaniem. Kto jest odpowiedzialny za ten stan rzeczy, kto może to zmienić? Kto sfinansuje ewentualne zmiany? W Europie Zachodniej widziałem różne ekrany bezpośrednio na oknach, czy	Osoba prywatna, mieszkaniec Warszawy

	to nie byłoby tymczasowym rozwiązaniem? dr Kucharski; Trasa Łazienkowska, tam przewidzieliśmy rejon ochrony poprzez zadaszenie akustyczne, można nawet posadzić budynek a co dopiero zbudować zadaszenie nad taką trasą. Rejon w okolicy Ronda Jazdy Polskiej jest w naszych rozważaniach do przeciwdziałania hałasowi. Myśleliśmy o stosowaniu takich ekranów na domach, ale są one drogie i nie wszystkie budynki są w stanie utrzymać taki ciężar. W Warszawie są stosowane te rozwiązania, ale nie są spektakularne i nie są używane przy zabudowie mieszkaniowej. Ustosunkujemy się do Pańskiego postulatu.	przy al. Stanów Zjednoczonych
6.	Chcę spytać się o ulicę Radzywińską, czy tam badano hałas, czy proponuje się jakieś rozwiązania, bo ta ulica jest zagospodarowana na różny sposób. Podobnie z ul. Łodygową, powstaje tam kolejne Osiedle Róża Wiatrów na 5 tys. mieszkańców. Jak Państwo macie zamiar objąć tamte obszary w Programie ochrony przed hałasem, jakie mają Państwo zamiar zastosować rozwiązania? Czy będą stosowane te same rozwiązania dla mieszkańców z domków jednorodzinnych i z osiedli? dr Kucharski; w materiale jest propozycja objęcia Programem Osiedla Zacisze od Radzywińskiej, Kondratowicza, Kilarskiej. Mocniej chcemy rozważyć ten rejon, bo tam metodycznie można pokazać, w jaki sposób da się przekształcać przestrzeń metodami planistycznymi i wyciszać osiedle. Przy Radzywińskiej nic innego oprócz zastosowania ekranów nie można zrobić. Proponujemy krok po kroku przekształcanie ulicy i budowanie pierzei, która nie pozwoli na przedostawanie się hałasu głębiej. W Markach wzdłuż tej ulicy wprowadza się obszary usługowe, obszary mało wrażliwe na hałas, a coraz bardziej gęsta pierzeja powoduje, że rejon dalej od tej ulicy są mniej narażone na hałas, nawet do poziomów już dopuszczalnych. Można do tego dojść krok po kroku, jest to wolny proces. Ul. Łodygowa nas wyprzedziła, jak robiliśmy badania niewiele co tam było, musieliśmy oprzeć się na danych wyjściowych – mapie akustycznej. Na ul. Łodygowej architekci działają świadomie, są tam porobione korytarze, loggie, z szybą, która ogranicza hałas. Widać pozytywne rozwiązania architektów. Czasami stosuje się też wywietrzniki mechaniczne, jeśli już nie da się otworzyć okien.	Osoba prywatna, mieszkanka Zacisza
7.	Chcę zwrócić uwagę na przejeżdżające po południu motocykle. Jest to plaga od trzech lat i narasta. Pojawia się coraz więcej motocykli, które jeżdżą stadami, które są strasznie głośne, prawie jak mały samolot. Jest to duży hałas blisko okien domów mieszkalnych, hałas, który rozprasza też innych kierowców. Hałas jest takim zabójcą, nie zdajemy sobie sprawy jak szkodliwie działa hałas, wymaga się od nas wydajności w pracy, człowiek zestresowany powinien mieć ciszę, żeby odpocząć, jak nie ma takiej możliwości, to po dłuższym czasie jest po prostu wyczerpany i narażony bardziej na choroby. Normy hałasu są dla ludzi zdrowych, a duża część społeczeństwa jest przewlekłe chora.	Osoba prywatna, mieszkaniec Warszawy przy ruchliwej ulicy
8.	Zielone Mazowsze ma na stronie zakładkę Hałas. Problem motocykli jest związany z policją ekologiczną. Motocykle ze zmienionym układem wydechu są najbardziej szkodliwe, są niehomologowane, nie powinny być dopuszczane do ruchu. Podobnie jest z tuningowanymi radiami w samochodach, które emitują potężne moce akustyczne nawet około 120 dB. Prosimy, aby pisać takie wnioski do nas a my je będziemy wspierać i wysyłać dalej. Uważamy, że duża część ludzi kompletnie nie myśli, nawierzchnia jest 5 cm wyżej niż studzienka, samochody i TIRy na tym skaczą i przewożony towar też. Przy Wilczej i Koszykowej jest taka kratka nieprzymocowana i hałas incydentalny jest wielkości 9db. Średnia L_{DWN} jest bardzo niska, ale oka się nie zmrúży, bo to jest tak jak by ktoś, co chwilę pukał młotkiem kogoś w głowę. Pieniądze trzeba wydawać racjonalnie, 20% środków da 80% efektów, ale trzeba je dobrze zastosować. ZTM ruszy tylko to, co będzie konkretnie wskazane palcem, innych rzeczy nie, gdzie tu logika?	Osoba prywatna, pracownik Naukowy Politechniki Warszawskiej, Członek Zielonego Mazowsza, naukowo zajmuje się hałasem przemysłowym i instalacyjnym
Wnioski zgłoszone podczas drugiego spotkania konsultacyjnego 23 kwietnia 2009 roku		
9.	Od wielu lat prosimy o zainstalowanie ekranów akustycznych na tym skrzyżowaniu. W tym programie nie znajdujemy jakiegoś odnośnika do tego obszaru. Na załączonych mapach tego skrzyżowania nie ma, co z nami będzie, tam każdego roku wzrasta się ruch kołowy, otwarto wiadukt na ul. Poleczki, dopuszczalny hałas przekroczono już w 2007 roku. Teraz dodatkowo ma zacząć się budowa odcinka autostrady przy ul. Puławskiej. dr Kucharski; w tym rejonie przewidujemy ochronę w postaci wału i ekranów na koronie. Mapa akustyczna była wykonana przed	Przedstawicielka spółdzielni domków jednorodzinnych Baszta przy skrzyżowaniu ul. Pileckiego z Puławską

	uruchomieniem ul. Poleczki, wtedy nie było tak dużego hałasu. Jeżeliłoży Pani odpowiedni wniosek, przeanalizujemy tą sytuację i po zbadaniu możliwości rozważymy przedłużenie planowanej ochrony. Sytuacja dynamicznie się zmienia, trzeba przyjąć punkt startu zgodnie z przepisami. Jeszcze raz proszę o złożenie wniosku	
10.	Moja ulica jest pominięta w opracowaniu, jest mi bardzo przykro. Na ulicy jest duży ruch, oprócz ruchu osobowego jeździ tam wiele autobusów. Nie raz pod moim oknem stoi na raz 6 autobusów, hałas i spaliny są ogromne. Chorujemy na drogi oddechowe. Pisaliśmy w tej sprawie wiele petycji, jednak nikt nas nie słucha. Ruch dojazdowy do Warszawy jest ogromny, dodatkowo budują się nowe osiedla. Zwracam się z prośbą o wstawienie nas szybko do programu. Dołączam w tej sprawie wniosek na piśmie. dr Kucharski; jeśli chodzi o ul. Ryżową, zagadnienia te były poruszane na poprzednich konsultacjach. Zobowiązaliśmy się do przejrzenia tej sytuacji szczegółowo. Proszę o wniosek w tej sprawie. Powstają tam nowe osiedla, mamy do czynienia z hałasem incydentalnym, czasowym, związanym z dowozem materiałów na budowy. Proszę do wniosku wpisać bardzo dokładną lokalizację.	Mieszkanka dzielnicy Włochy, ul. Ryżowa przy Kleszczowej
11.	Budynek jest pod opieką konserwatora zabytków. Hałas jest nieustanny, nie mówiąc o drganiach. To jest sześć jezdni i tunel. Dobowa miara to 80 dB, w nocy mamy 70 dB, przekraczamy o co najmniej 10, 15 dB normy. Poruszamy tę sprawę, ekrany nic nam nie dadzą. Czy jest możliwe, żeby zabudować trasę w tym miejscu. Podobnie cierpią mieszkańcy po drugiej stronie Niepodległości. Proponuję zabudować samą trasę inaczej nic nam nie pomoże. Drgania niszczą nasz budynek. Dodatkowo jest tam zlokalizowanych 17 studzienek, strasznie głośnych. dr Kucharski; ten rejon jest bardzo głośny, jest tam o tyle trudno, że jezdnia idzie w górę a musi być zachowana odpowiednia wysokość. Po zakończeniu spotkania możemy przedyskutować szczegóły, proszę o formalny wniosek, jest to ciekawy temat, którym będziemy chcieli się zająć.	Przedstawicielka rady nadzorczej spółdzielni przy rogu al. Niepodległości a Wawelskiej (Kolonia Staszica) ul. Sędziowska
12.	Te studzienki są najgorsze, dodatkowo podniesiono tam prędkość do 80km/h nie wiem dlaczego. Tak samo dziwnym sposobem naprawia się studzienki w innych miastach. Przy prawidłowym zamontowaniu są one ciche. Dlaczego we wniosku nie ma adresu zwrotnego? Dyrektor Paweł Lisicki; obowiązują pewne prawa i procedury, których jesteśmy zobowiązani przestrzegać. Wszystkie wnioski zostaną uwzględnione, przedstawione w raporcie. Zostanie podana informacja czy wniosek został przyjęty, czy nie, a jeśli nie to dlaczego. Będzie to dokument publiczny, umieszczony w Internecie, każdy będzie mógł do niego zajrzeć, więc nie ma potrzeby zamieszczania adresów. W Warszawie jest brak wytycznych i nadzorowania robót drogowych, co się wiąże z nieodpowiednim obsadzaniem studni i wpustów studziennych. Istnieją sposoby odpowiedniego oprawienia wpustów i studni drogowych, czego w ogóle nie robi się w Warszawie. Prawidłowo oprawiony wpust to jest 6-10 dB mniej hałasu. Światła nas bez przerwy stymulują do hamowania lub przyspieszania, często są ustawione tak, że należy jechać ponad 70km/h Brak również odpowiedniego taboru tramwajowego, w innych miastach można tak zrobić, żeby było cicho, a u nas się nie da. Sprawa drzwi w autobusach, które się strasznie głośno otwierają, nie widzę powodu, dlaczego nie zwracać na te wszystkie rzeczy uwagi, przecież są w kompetencjach miasta. Dodatkowo w Warszawie nie zachodzi rozwój komunikacji alternatywnej, nie projektuje się dróg rowerowych, nie ma żadnych ulepszeń dla mieszkańców. Uważam, że można dużo zrobić aby było lepiej. Kolejna sprawa to edukacja, jest nas tutaj mało, media się tym nie interesują, ale i tak świetnie, że tutaj jesteśmy i mamy odwagę zabierać głos. Złożę wniosek o naprawę drobiazgi i edukację, bo to są bardzo ważne wnioski.	Ratownik Drogowy, mieszkaniec Wawra, inżynier akustyk.
13.	Al. Jerozolimskie i al. Krakowska, była modernizowana pod względem szybkości tramwajów a teraz się okazuje, że są one zbyt głośne. Mieszkańcy okolic lotniska nie chcą likwidować lotniska, proszę nas o to nie posądzać. Wszystkie sprawy w sądzie są odrzucane, w okolicach Poznania sprawa jest załatwiana przez UE. W strefie ograniczonego użytkowania były zakładane nowe okna, miały być rekompensowane, jednak lotnisko przerzuca sprawę na kogoś innego.	Mieszkanka dzielnicy Włochy

	Zauważyłam, że na mapie hałasu, dzielnica Włochy jest białą plamą, jak to możliwe? Przepraszam, jeżeli tego nie dojrzałam. Dzielnica Włochy staje się węzłem komunikacyjnym, będą tam cztery kluczowe węzły, proszę sobie wyobrazić jak będzie się mieszkają przy tych węzłach, z tego wszystkiego będzie wielka awantura. Odnośnie południowej obwodnicy Warszawy, jak te wszystkie TIR-y tam wjadą plus lotnisko i tramwaje w tej dzielnicy, to ja nie sądzę, że da radę ograniczyć hałas do roku 2020. Tak duże opracowanie powinno być skoordynowane z planami wojewódzkimi, powinny być podejmowane wspólne działania. Należy się zastanowić czy tą południową obwodnicę nie da się wyrzucić poza Warszawę. Co do ekranów, to wyglądają one makabrycznie, jak one szpecą Warszawę, jeśli kolejne drogi będą obłożone ekranami, to Miasto zamieni się w jeden wielki koszmar. dr Kucharski; nie jest to biała plama, chociaż we Włochach nie przewiduje się zbyt wiele działań. Ale jak Pani zauważyła, pewne zmiany będą wprowadzone. Dopiero trasa Nowolazurowa odciąży ruch przez Włochy. Owszem są różne stosunki do ekranów na ogół negatywne, jednak, jeśli nie ekrany, to co? W ogóle nie budować takich tras? Projektowane są też ekrany półtunele, podobne są stosowane w naszym opracowaniu. Może chciałem pewne rzeczy nakreślić zbyt skrótowo, jednak podtrzymuję swoje zdanie, że nie jesteśmy w stanie zabezpieczyć tych terenów przed hałasem lotniczym. Uzupełnienie: S2 jest planowana i dopiero jak po wybudowaniu będzie przekroczony hałas, to zostaną podjęte działania. Jednak zastanówmy się jak zrobić trasę, żeby od razu nie było hałasu. Dyrektor Paweł Lisicki; niestety tak jest, że pewne rzeczy, które się dzieją na terenie naszego miasta nie są zależne od samorządu. Są to inwestycje zależne od GDDKiA, decyzję lokalizacyjną wydaje Wojewoda, są to inwestycje szczebla rządowego, miasto może jedynie opiniować a opinii nie trzeba brać pod uwagę, nawet nie należy się tłumaczyć z takiego działania. Niestety w większości nasze opinie nie są brane pod uwagę.	
14.	Spółdzielnia jest zlokalizowana na Mokotowie. Ludzie, którzy tutaj mieszkają dostają szaleju, bo taki duży jest hałas. Wpuszczono tutaj ciężki tabor, który jest bardzo głośny. Miano nam pokryć 50% kosztów wstawiania nowych okien i drzwi dźwiękoszczelnych, ale zmieniły się normy. Napiszę wniosek w sprawie zabezpieczenia technicznego tych budynków przed hałasem dr Kucharski; ma Pan rację, tam jest wielki ruch. Nie zostawiamy tej ulicy poza opracowaniem, jeśli mają Państwo propozycję ograniczenia hałasu, proszę o złożenie wniosku.	Przedstawiciel Spółdzielni Służewiec, rejon ulic Rzymowskiego, Modzelewskiego, Lotników
15.	Ekrany są obrzydliwe, w ohydnych kolorach. Jeżeli mówicie Państwo o półtunelach to ja jestem przerażony, co się stanie na takich wiaduktach, trasach, jeśli tam dojdzie do wypadku, lub pożaru. Ludzie, co się może stać, obecnie w wielu miejscach są ohydne ekrany, bez pasów awaryjnych, to jest pułapka. Naprawdę trzeba od tego odejść. Stawianie grubych płyt, perforowanych, z badziewiem wytłumiającym, to nie tędy droga. Trzeba używać zieleni, która wytłumia hałas w ziemię. Udowodniono, że Topola żyje spalinami, lepiej jej żyć w mieście niż poza miastem, proszę stosować zieleń. Warszawa ma taką historię, taką przeszłość, którą trzeba umieć pokazać. Nie ograniczajmy horyzontów. Nie małpujemy głupio zachodu, który już odchodzi od takich zastosowań	Mieszkaniec Warszawy
16.	Problem ulicy Tamka, wynika stąd, że nie ma połączenia między ulicą Świętokrzyską a mostem Świętokrzyskim, dlatego cały ten ruch idzie ul. Tamka, która jest zabytkowa. Hałas jest bardzo uciążliwy, drgania podobnie. Zwróciliśmy się z prośbą do władz Miasta, żeby zmierzono poziomy hałasu, zanieczyszczeń jednak nikt nam nie opowiedział, nic nie zostało zrobione. Dodatkowo wypadki w tej okolicy bywają tragiczne. Kiedyś Tamka miała dwa pasy ruchu, po wybudowaniu mostu ma już trzy pasy ruchu. Jakie są priorytety? Dlaczego wszystko dla pojazdów, co z pieszymi? Może jeden pas przeznaczyć dla rowerów. Proponuję wrócić do pomysłu estakady lub wybudować mały tunelik w ramach budowy metra na Pragę. Pan Paweł Jaworski; W dniu wczorajszym wyszła odpowiedź w kwestii ruchu na ul. Tamka. dr Kucharski estakada jest bardzo problematyczna, będzie powodować ogromny hałas w całym okolicznym obszarze skarpy warszawskiej. Chcę pokazać, że te pojedyncze przypadki dotyczą następnych pojedynczych przypadków, dlatego należy patrzeć bardziej całościowo. Pomiary można wykonywać na wniosek wspólnoty mieszkaniowej.	Przedstawiciel Wspólnoty Mieszkaniowej Tamka 37

	Odpowiedź; sprawa jest taka, że nikt nie odpowiedział nam, że można zrobić takie pomiary. dr Kucharski; jedyne rozwiązanie żeby mieć wyniki pomiarów, to zlecenie przez Wspólnotę Mieszkaniową takich pomiarów. Uczestnik konsultacji; Instytut Ochrony Środowiska przeprowadza takie pomiary za 6-8 tys. PLN, mieści się przy ul. Kruczej 5A. Uczestnik konsultacji; Ponieważ hałas toteż sprawy sanitarne, dlatego Sanepid także może prowadzić takie pomiary, tylko trzeba ich do tego przekonać, odpowiednio uargumentować.	
17.	Al. Tysiąclecia – chcą nam zafundować autostradę w środku Miasta. My się na to nie zgadzamy i wystąpimy do Pani Prezydent w sile kilkudziesięciu organizacji, aby nie było tej inwestycji. Wydaje mi się, że instytucje miejskie nie wiedzą co się dzieje w tym Mieście. Jak będzie wyglądać komunikacja na Pradze w czasie budowy metra na Targowej? Dyrektor Paweł Lisicki; Biuro, którym kieruje dyr. Witek jest powołane ponieważ zarządzanie tak wielkim organizmem jak Warszawa wymaga komórki, która będzie koordynować współpracę różnych biur, instytucji Miasta. dr Kucharski; wzięliśmy pod uwagę wszystkie zamierzenia inwestycyjne w Warszawie. Między innymi te, które Pan wymienił. Jak jest przygotowywana inwestycja, tworzy się Ocenę Oddziaływania na Środowisko, autor raportu ma za zadanie zabezpieczyć środowisko przed negatywnymi wpływami planowanej inwestycji we wszystkich aspektach, w tym też przed hałasem. Żeby nie dublować działań, w Programie nie uwzględnialiśmy inwestycji, które dopiero będą prowadzone a zgodnie z obecnie obowiązującym prawem będą już spełniały wymogi w zakresie ochrony środowiska, w tym ochrony przed hałasem. Obecnie każda nowa inwestycja musi zagwarantować zniwelowanie negatywnego wpływu na środowisko przyrodnicze.	Przedstawiciel Związku Stowarzyszeń Praskich
18.	Postuluję o budowę ekranów wzdłuż ul. Wawelskiej. Ulica ta jest wpisana do rejestru zabytków, dlatego powinniśmy o nią dbać szczególnie. W planach nie ma nic o kwestii ochrony ul. Wawelskiej, kolonii Staszica i Lubeckiego. Jak są przewidziane etapy remontu Trasy Łazienkowskiej, kto jest za to odpowiedzialny? dr Kucharski; w omawianym rejonie planujemy zastosowanie ekranów dźwiękochłonnych. Po spotkaniu	Stowarzyszenie Koloni Staszica
19.	Płyty na ul. Krakowskie Przedmieście są źle złączone przez co słychać męczący stukot, którego nie było wcześniej. Jest to nieprzyjemny hałas, a modernizacja ulicy dopiero co się zakończyła. Szczególnie dotyczy to ul. Krakowskie Przedmieście między Miodową a Hotelem Bristol. Uczestnik konsultacji społecznych; jest na ten temat jeszcze inna teoria, hałas jest wynikiem źle osadzonych kratek, studzienek kanalizacyjnych. Żeby rozwiązać kwestię stukania płyt, należy zablokować kratki, które notorycznie nie są zamykane. Do ich zamknięcia służy specjalny zamek. Kolejna kwestia to, że część z nich jest montowana odwrotnie a przecież należy je układać zgodnie z instrukcją, dlaczego drogowcy tego nie robią?	Mieszkaniec Śródmieścia
20.	Czy były skargi osób mieszkających przy wale Miedzeszyńskim i przy lewostronnej Wisłostradzie? Tam hałas też jest bardzo dokuczliwy. Była planowana prawostronna Wisłostrada, poprowadzenie drogi w okolicach Jabłonna spowoduje oddalenie hałasu od dzielnic w Centrum Warszawy. dr Chmielewski; hałas to jest zjawisko 3D. Nie jest tak, że jeśli hałas zostanie zlikwidowany w jednym miejscu, to w drugim się zwiększy. Budowanie dróg nie spowoduje, że hałasu w ogóle nie będzie, najwyżej zostanie przeniesiony z jednego miejsca w drugie.	Mieszkaniec Warszawy

DOTYCZĄCE OGRANICZENIA HAŁASU KOLEJOWEGO

Pytania i uwagi zgłoszone podczas **pierwszego spotkania konsultacyjnego** 15 kwietnia 2009

nie zgłoszono pytań i uwag

Pytania i uwagi zgłoszone podczas **drugiego spotkania konsultacyjnego** 23 kwietnia 2009

nie zgłoszono pytań i uwag

DOTYCZĄCE OGRANICZENIA HAŁASU TRAMWAJOWEGO

Pytania i uwagi zgłoszone podczas **pierwszego spotkania konsultacyjnego** 15 kwietnia 2009

nie zgłoszono pytań i uwag

Pytania i uwagi zgłoszone podczas **drugiego spotkania konsultacyjnego** 23 kwietnia 2009

1.	Pisaliśmy wiele petycji w sprawie hałasu, piszemy, monitujemy, ale nie otrzymujemy żadnej odpowiedzi w sprawie hałasu. Propozycje nasze były różne nawet z blokowaniem mostu, istnieje ona nadal! Mamy konkretne propozycje: w mapie akustycznej most nie został zdiagnozowany więc zakłada się, że wyciszenie w tym rejonie jest wspaniałe. Hałas na moście jest okropny, zapraszam zobaczyć co się tam dzieje po wprowadzeniu nowoczesnych tramwajów typu PESA. Stare tramwaje są pieśczętą dla ucha w porównaniu z tymi nowymi. Hałas jest straszliwy kiedy wjeżdżają na wiadukt. Proponowaliśmy najprostsze rozwiązania, które nie kosztują dużo, tylko wymagają zrozumienia nas, tysięcy mieszkańców. Pewne rzeczy rozumiemy i akceptujemy, ale tramwaje na moście mogą ograniczyć prędkość. Gdyby tam tramwaj jechał z prędkością 20km/h to hałas jest do zaakceptowania. Wolny tramwaj jest cichy, a ten, co szybko gna hałasuje nie do wytrzymania. We wniosku napisaliśmy nasze postulaty: 1. Ograniczenie prędkości. 2. Oznakowanie poziome ograniczenia prędkości na torowisku 3. Trzeba coś zrobić z nowo zakontraktowanymi tramwajami. Ma zostać zakupionych 186 nowych tramwajów typu PESA, jest to największy kontrakt w Polsce, to będzie okropne. W Paryżu mało nie wpadłem pod tramwaj był tak cichy, dlaczego nie może tak być w Warszawie? dr Kucharski; propozycje były bardzo szczegółowe. W projekcie zajmiemy się tym obszarem, Pana ograniczenia prędkości poszły jeszcze dalej niż nasze. Bardzo proszę o wnioski. Sprawa tkwi nie tylko w nowych tramwajach ale także w sposobie ich eksploatacji	Przewodniczący Rady nadzorczej w Spółdzielni mieszkaniowej przy Moście Poniatowskiego

DOTYCZĄCE OGRANICZENIA HAŁASU LOTNICZEGO

Pytania i uwagi zgłoszone podczas **pierwszego spotkania konsultacyjnego** 15 kwietnia 2009

1.	Chcę wyrazić swoje zaniepokojenie, że Program w sprawie hałasu lotniczego jest ograniczony tylko do małej wzmianki na ten temat. Powołanie Obszaru Ograniczonego Użytkowania nic nie rozwiązuje, a Program tego problemu, który jest i będzie narastał nie dotyczy. Cała sprawa została scedowana na Port Lotniczy, a roszczenia w jego kierunku są odrzucane, mieszkańcy boją się wszczynania postępowań sądowych. Miasto i Ministerstwo umywa ręce, pozostawiając tę sprawę do rozstrzygnięcia między mieszkańcami i Portami Lotniczymi. Napiszę w tej sprawie wniosek	Osoba prywatna, Reprezentant Stowarzyszenia Mieszkańców Obszaru Ograniczonego Użytkowania
2.	W jaki sposób będzie monitorowana sytuacja przy lotnisku Bemowo, została wytoczona trasa kręgu nadlotniskowego. Jak się studiuje informacje lotnicze, trasa obowiązująca jest troszkę inna niż ta uzgodniona w wyniku konsultacji społecznych. Jest to różnica	Osoba prywatna, mieszkaniec

	wielkości nawet do 900m, samolot przelatuje wtedy nad osiedlem mieszkaniowym. Proszę o wytłumaczenie tej sytuacji. Drugi problem, to nagminne nieprzestrzeganie procedur lotniskowych. Aeroklub Warszawski zezwala na loty, które nie powinny być dopuszczone. Proszę o bardziej konkretne monitorowanie sytuacji. dr Kucharski; proszę o złożenie postulatu na piśmie, a my sprawę potraktujemy szerzej niż to zostało przedstawione w opracowaniu. Ograniczenie hałasu lotniczego, to przeciwdziałanie samowoli lotniczej. Trasa dojścia do lądowania to nie jest kreska, tylko wiązka, nie można myśleć o jednym pasie, ale o wiązce. Mieszkaniec - nie wiem czy wiązka, można bardzo dobrze zdefiniować tor lotu. Jak będzie mierzony hałas przy lotnisku? Czy nie można ograniczyć samowolki poprzez np. nadajniki GPS? dr Kucharski; samolotem kieruje człowiek za każdym razem są różne warunki atmosferyczne – rozrzut musi być. Za samowolkę lotników odpowiada lotnisko, władze lotniska powinny podjąć odpowiednie działania. Miasto nie jest w stanie technicznie wziąć za to odpowiedzialności.	Warszawy
Pytania i uwagi zgłoszone podczas drugiego spotkania konsultacyjnego 23 kwietnia 2009		
3.	Moja najbliższa rodzina mieszka na Okęciu. Nigdy, nikt, nic nie dostał, żadnego odszkodowania. W ramach ochrony przed hałasem, Biuro Ochrony Środowiska powinno wspomagać mieszkańców przez partycypację w kosztach instalacji okien i drzwi dźwiękochłonnnych. To pomoże mieszkańcom. Potrzebna jest pomoc w technicznym zabezpieczeniu budynków Była mowa o zmniejszeniu prędkości na ulicach Warszawy. Gdy jedzie się wolniej, to jedzie się na mniejszym biegu, wtedy jest więcej spalin, silnik może pracować głośniejsze, proszę to jakoś wyśrodkować. dr Kucharski; proszę złożyć wniosek w tej sprawie. Co do prędkości nie mówiłem o tak niskich prędkościach, przy których hałas zaczyna rosnąć. Samochód jadący 50, 60 km/h na optymalnym biegu jest prawie nie słyszalny. Dodatkowo nie jest to prędkość powodująca niebezpieczeństwo. Tym samym przyrost prędkości i hamowanie jest mniejsze i cichsze. Spalanie paliwa i emisja spalin przy prędkościach miejskich są korzystniejsze dla środowiska.	Mieszkaniec Warszawy
4.	Cieszę się, że wiele ludzi zabiera głos w tej sprawie. Nie zgodzę się, że miasto nie może nic zrobić w tej sprawie. Sprawy sądowe są bardzo długie, w Warszawie, żadna z tych spraw nie doczekała się jeszcze finału! Ja wiem, że nie można zamknąć lotniska, ale można kilka spraw załatwić. Po pierwsze cisza nocna, na tym terenie mieszka 100 tys. mieszkańców, nocą odbywa się 1/10 lotów, były postulaty, żeby loty nocne przenieść na lotnisko zapasowe w Modlinie, ale na razie została powołana tylko dykcja tego lotniska. Nasze stowarzyszenia zakłada sprawę sądową przeciwko władzom lotniczym. Dodatkowo na Obszarze Ograniczonego Użytkowania lokalizuje się centra logistyczne, warsztaty, fabryki emitujące wielki hałas, uważają oni, że nie dotyczą ich jakiegokolwiek normy ograniczenia hałasu. Miasto powinno wysłać obserwatora na sprawy sądowe. W Krzesinach jedną ze stron było Miasto Poznań, które wystąpiło o przeniesienie instytucji (szkół, przedszkoli) z obszarów o przekroczonych normach hałasu.	Mieszkanka Warszawy, Stowarzyszenie Mieszkańców Obszaru Ograniczonego Użytkowania
5.	Lotnisko ma ograniczone użytkowanie, jest czynne do 23:00 a później są wydawane zezwolenia. Zgody są wydzielane, tutaj lotnisko działa na rzecz mieszkańców. Jednak można zrobić więcej w tej kwestii. Skąd Państwo braliście dane do opracowania, są możliwości przeciwdziałania hałasowi lotniczemu. Porty Lotnicze są przedsiębiorstwem państwowym, są rozwiązania, które można szybko zastosować. Ja je teraz przeczytam i zamieszczę we wniosku. Ja sam zauważyłem 8 punktów, nie wiem na ile miasto może się zaangażować w realizację tych i innych postulatów. Jednak warto spróbować. Kiedyś miasto chciało podobne pomysły wyegzekwować na Portach Lotniczych, ale teraz nic się nie robi. dr Kucharski; dane dotyczące hałasu lotniczego były brane z mapy akustycznej wykonanej w 2007 roku. Bardzo proszę o	Mieszkaniec Ursusa

przedstawienie punktów, które Pan sformułował na piśmie. Większość z postulatów dotyczy jednak samego lotniska, lub jego otoczenia, a tylko niewielka część dalszych okolic. Ekrany akustyczne nie są w ogóle skuteczne przy ograniczaniu hałasu lotniczego. Większość z prezentowanych przez Pana postulatów dotyczy hałasu naziemnego, część jednak była bardzo interesująca i warto je rozważyć.

DOTYCZĄCE OGRANICZENIA HAŁASU PRZEMYSŁOWEGO

Pytania i uwagi zgłoszone podczas **pierwszego spotkania konsultacyjnego** 15 kwietnia 2009

6.	Mamy tutaj do czynienia z kompletnym bagatelizowaniem hałasu przemysłowego. Problem hałasu przemysłowego (w tradycyjnym rozumieniu) zanika i będzie zanikał, niestety na to miejsce buduje się zabudowę wysokościową i usługowo-handlową, która spełnia te same parametry, co hałas przemysłowy, ale jest w centrum miasta. Na dachach instalowane są urządzenia, które emitują dźwięki nawet do kilkunastu decybeli. Sprawa jest poważna (przykład Galeria Mokotów, Złote Tarasy) Inwestorzy bagatelizują problem, bo jeśli ktoś się nie dostosuje do wymagań, to będzie płacił karę, ale jest to bardzo niska kara, poniżej 0,7% kosztów wynajmów, w tej sytuacji nie opłaca się dostosowywać do wymagań. Proszę nie bagatelizować hałasu przemysłowego, tylko ująć go w Programie, bo będzie to przede wszystkim hałas nocny. Galerie będą się wietrzyć w nocy, aby w dzień nie przeszkadzać klientom. Wentylator na 50 tys. m² nie jest cichy i nigdy nie będzie, a na dachu Galerii jest takich wentylatorów około 20. Jest jeszcze problem hałasu niskoczęstotliwościowego, który będzie wzrastał, zamknięcie okna nic nie daje, bo drgania przeniosą się również na okno i ramę a emitator nie kwapi się tego wyeliminować, bo są to duże pieniądze. Miasto boi się interweniować w tej sprawie. Sprawy w sądzie trwają dziesiątki lat. dr Kucharski; nie bagatelizuję żadnego rodzaju hałasu, miałem karkołomne zadanie, żeby dokument przekazać w tak krótkim czasie. Przy obecnym systemie prawnym walka z hałasem instalacyjnym jest bardzo trudna, nie jesteśmy w stanie zmienić teraz ustawodawstwa. Walka nie jest taka prosta, jak Pan to wskazał	Osoba prywatna, pracownik Naukowy Politechniki Warszawskiej, Członek Zielonego Mazowsza, naukowo zajmuje się hałasem przemysłowym i instalacyjnym
7.	W Zaciszu Elsnerów jest problem z hałasem przemysłowym, tam mieszkańcy zakładają własne działalności gospodarcze z dopuszczalnymi usługami nieuciążliwymi, ale one są uciążliwe i hałaśliwe. Sama mam takie sąsiedztwo, i nie mogę odpoczywać od 6 rano do wieczora – wymiana opon. dr Kucharski; będziemy musieli się zająć mocniej hałasem przemysłowym, jednak to będzie jeden z problemów, ale priorytetem będzie komunikacja.	Osoba prywatna, mieszkanka Warszawy

Pytania i uwagi zgłoszone podczas **drugiego spotkania konsultacyjnego** 23 kwietnia 2009

Nie zgłoszono pytań i uwag

Cześć II. Wnioski zgłoszone przez uczestników (osoby fizyczne i instytucje) dotyczące ograniczenia źródeł hałasu nieobjętego opracowaniem

Pytania i uwagi zgłoszone podczas pierwszego spotkania konsultacyjnego 15 kwietnia 2009		
1.	Pytanie, czy są media? Był Pan z Kuriera Warszawskiego	
2.	Kiedy tworzone pierwszy plan akustyczny Warszawy, sala była pełna, aż wrzało. Może hałas nie jest tak dokuczliwy, skoro jest tak mało osób. Lepiej przeciwdziałać, niż reagować na niezadowolenie. W Śródmieściu poprawiło się w momencie wyeliminowania ruchu ciężarowego, da się teraz żyć nawet przy tych imprezach w centrum dr Kucharski; bałem się Państwu powiedzieć, że w Warszawie jest teraz znacznie ciszej, niż wiele lat temu. Chociaż zdecydowanie jeszcze za głośno.	Osoba prywatna, mieszkanka Warszawy
3.	Kiedyś były konsultacje społeczne dla tych, którzy nie przepadają za samolotami, jednak były one na niskim poziomie. Dziękuję za taką formę spotkania, gdzie my mieszkańcy możemy się wypowiedzieć a nasz głos będzie zauważony i wzięty pod uwagę.	Osoba prywatna, mieszkanka Dzielnicy Włochy
4.	Narzekamy bardzo, bo w nocy 55 dB „a” a w dzień 75 dB „c” w skali liniowej, a jest to hałas instalacyjny. W takich warunkach nie da się spać i nie da się żyć. To trzeba zmienić, my tutaj tego nie dokonamy, ale powinno się zmienić ustawodawstwo. Każdy obiekt powinien dostać z urzędu decyzję o dopuszczalnym hałasie. Nie da się żyć, jeśli w mieście znajdzie się inwestor, który ma w nosie prawo i szuka prawników po to, żeby się odwołać od kolejnych decyzji sądów	Osoba prywatna, pracownik Naukowy Politechniki Warszawskiej, Członek Zielonego Mazowsza, naukowo zajmuje się hałasem przemysłowym i instalacyjnym
5.	Na co możemy liczyć, jak będzie wyglądała procedura rozpatrywania wniosków, co się z nimi będzie działo? Warto zamieścić na stronie klucz, procedurę jak będą rozpatrywane wnioski. Dyrektor Paweł Lisicki; Wnioski będą rozpatrywane podobnie jak w procesie planowania przestrzennego, wszystkie wnioski będą zebrane i rozpatrzone. Będzie wykaz wniosków przyjętych i nieprzyjętych z uzasadnieniem ich nieprzyjęcia. Powstanie raport z konsultacji, który będzie opublikowany. Poza tym spotkaniem można składać wnioski drogą listowną, elektroniczną lub osobiście w Biurze Ochrony Środowiska. Wszystkie wnioski będą udokumentowane i będzie do nich odniesienie. Dla tego Projektu powstała osobna strona internetowa. Pytanie z innej beczki, związane z transportem, przeczytałam, że Trasa Olszynki Grochowskiej będzie się kończyć na granicy Warszawy, bo inne gminy wykreśliły ją z planów, podobnie z Mostem Legionowskim, podobnie z lotniskiem w Modlinie, jak w prognozie zostało uwzględnione to, co nazywamy kumulacją, oddziaływaniem krótkookresowym i długookresowym. Dyrektor Mieczysław Reksnis; mamy ograniczenia formalne związane ze wszelkim działaniem, planowaniem. Są to granice Miasta, ale my wykraczamy poza te granice, bo nie wyobrażamy sobie działania w kołnierzu granic, poruszamy się też na poziomie aglomeracyjnym, Trasa Olszynki Grochowskiej zderza się z problemem, że inne gminy jej nie chcą. Staramy się rozwiązać ten problem na poziomie regionalnym z Marszałkiem Województwa, który odpowiada za planowanie regionalne. W samej Warszawie istnienie tej trasy, nawet, jeśli nie zostanie ona przedłużona poza granice Miasta, też jest uargumentowane, będzie pełniła wiele funkcji. Jeśli chodzi o Modlin, nie jestem przekonany, że te lotnisko będzie oddziaływać na Warszawę, jest spora odległość do Miasta.	Osoba prywatna, mieszkanka miasta, przedstawiciel organizacji pozarządowej, Biuro Planowania m. st. Warszawy

6.	W jaki sposób Organizacja ma składać wnioski, czy każdy wniosek musi mieć autora, czy składać je razem Dyrektor Paweł Lisicki; to zależy od organizacji, każdy wniosek będzie rozpatrzony, nawet niepodpisany, Może to być jeden wspólny wniosek, lub 150 różnych, zależy jak Państwu wygodniej	Osoba prywatna, pracownik Naukowy Politechniki Warszawskiej, Członek Zielonego Mazowsza, naukowo zajmuje się hałasem przemysłowym i instalacyjnym
7.	Spodziewałem się, że przyjeżdżając tu, nie znajdę miejsca na sali, tak się nie stało, trzeba się zastanowić, dlaczego nas jest tutaj tak mało? Przy stole prezydialnym powinny siedzieć osoby, które można będzie rozliczyć za dwa lata, powinny być tutaj osoby, które wezmą na siebie odpowiedzialność. W Polsce jest taka długość kadencji i opieszałość, że nie można dokończyć inwestycji w ramach trwania jednej kadencji. Są obwodnice Wrocławia, Augustowa, ale godzimy się, że przez środek Warszawy puszczamy ogromny ruch. Wyjdziemy w przekonaniu, że wyrazimy nasze żale, ale wyjdziemy z niczym. Dyrektor Mieczysław Reksnis – nie potrafię skomentować tego, co Pan powiedział.	Osoba prywatna, pracownik naukowy UKSW, Wydział Ochrony Środowiska
8.	Do głosu Profesora Macewicza – Słowanie mają szczególną niechęć do informacji. Spotkanie takie powinno być bardziej nagłośnione. Szum w mediach powinien być, co najmniej od dwóch tygodni. Gorąco namawiam władze miasta do lepszego reklamowania się Dyrektor Paweł Lisicki - Wszystkie media działające na terenie Warszawy zostały zawiadomione przez biuro prasowe. Kampania jest prowadzona od miesiąca. Ulotki są dystrybuowane przez urzędy dzielnic, są rozwieszone plakaty, pojawiły się artykuły na ten temat, są wzmianki w mediach, telewizji, radio. Odpowiadamy za siebie i musimy myśleć, kampania była prowadzona a dziennikarze zostali powiadomieni. Anna Petroff-Skiba, Centrum Komunikacji Społecznej; wydrukowano 280 tys. ulotek, 50 tys. plakatów, wszystkie zostały rozdyskrebowane, staramy się informować jak najlepiej.	Osoba prywatna, mieszkaniec Warszawy, dzielnicy Ursynów
9.	W opracowaniu nic nie ma o hałasie pseudo incydentalnym. Co zrobić, gdy samochód piszczy całą noc (autoalarm) a 10 tys. osób nie śpi? Tak samo dokuczliwe są alarmy w instytucjach, budynkach usługowych. Wydaje mi się, że jakieś ograniczenia w tym temacie powinny być, ale nic o tym nie słysząc. W sezonie letnim koszona jest trawa kosiarkami spalinowymi, hałas jest nie do wytrzymania, jest szkodliwy społecznie. Jakies granice prawne powinny zostać stworzone. Proponuję pakować samochód z włączonym autoalarmem powyżej 30 minut do dźwiękoszczelnej „walizki” i wywozić go za miasto dr Kucharski; nie bagatelizuję tych źródeł hałasu. Przy wszystkich badaniach społecznych wynika, że hałas typu sąsiedzkiego należy do grupy najbardziej uciążliwych. Program ten został opracowany na podstawie mapy akustycznej, zastosowano dwa wskaźniki uśredniające rocznie. Przy tych wskaźnikach hałas incydentalny nie jest widoczny na mapie. Tutaj są potrzebne innego typu rozwiązania, co wykracza poza zakres tego opracowania Mieszkaniec – proponuję umieszczenie aneksu, że taki problem jest widoczny i powinien on być rozwiązany przy okazji innych programów do walki z hałasem	Osoba prywatna, mieszkaniec Warszawy, dzielnicy Ursynów
10.	Zielone Mazowsze wystąpiło do MSWiA z inicjatywą powołania policji ekologicznej, która miałaby możliwość badania między innymi natężenia hałasu i reagowania w przypadku jego przekroczenia. Służby miejskie obecnie nie zajmują się tym tematem. Policja może zmierzyć hałas tylko uchem i ukarać mandatem, od którego można się odwołać. Dopóki nie będzie profesjonalnej służby, która będzie mogła przyjechać z odpowiednim sprzętem nic się nie zmieni.	Osoba prywatna, pracownik Naukowy Politechniki Warszawskiej, Członek Zielonego Mazowsza, naukowo zajmuje się hałasem przemysłowym i instalacyjnym

Pytania i uwagi zgłoszone podczas drugiego spotkania konsultacyjnego 23 kwietnia 2009		
11.	Dlaczego dopuszczono do dewastacji m.st. Warszawy? Jakie środki są wydatkowane teraz na szkodenie środowisku? Gdyby zrównoważyć środki na szkodenie i te które są potrzebne na poprawę środowiska, to chyba by było jednak z plusem na rzecz ochrony środowiska. Zrobiono duże opracowanie pod kierownictwem Pana Borowskiego, wzięto duże pieniądze i co ? Proszę powiedzieć konkretnie, co zostanie zrobione z dużymi emitorami hałasu? W sprawie transportu drogowego, zamierza się podnieść normy hałasu i zanieczyszczenia powietrza w Warszawie, nie będzie można tutaj mieszkać, to skandal, że projektuje się opaskę drogową wokół Centrum Warszawy Kwestia lotniska, kiedy Stolica doczeka się godnego lotniska. Gdyby przenieść lotnisko poza Centrum Warszawy, ze sprzedaży tych gruntów można by było uzyskać 10 mld zł? Za takie pieniądze można wybudować godne lotnisko. Dlaczego na tym spotkaniu nie ma Pana Zemły? Gdzie jest dyrekcja GDDKiA? Wzięto duże pieniądze za plany i co? Pan Lech Kaczyński zatwierdził rozporządzenie, wpuszczające TIR-y do Warszawy, czy ktoś zablokował te rozporządzenia? Może ktoś w końcu rozsądny zacznie robić coś dobrego dla Warszawy. Na obwodnicy jest planowane 100km/h, czy ktoś zredukuje tą prędkość. Interesuje mnie, kto i kiedy wreszcie weźmie się za konkretne działania dla m.st. Warszawy? Proszę konkretnie, kto mi to powie? Wyjdźmy z wirtualnych planów. Kwestia lotniska, lotnisko jest i co? Nikt nie dostał odszkodowań, nikt ich nie dostanie. Dyrektor Paweł Lisicki – bardzo proszę o złożenie wszystkich pytań na piśmie, oczywiście będziemy się do nich odnosić, ale chcę przypomnieć, że zajmujemy się tutaj hałasem, a Pani poruszyła kompetencje wielu instytucji i osób. Sprawa TIR-ów i podpisanie zarządzenia. Program, który wykonujemy ma wykazać te wszystkie elementy i ma przedstawić program naprawczy. Na podstawie tego Programu będą podejmowane działania, ponieważ obecnie poruszamy się po obszarze niezidentyfikowanym. Obwodnica Warszawy jest na etapie projektowania koncepcyjnego na tym etapie nie projektuje się prędkości dr Kucharski – odnośnie lotniska Okęcie, jeżeli lotnisko powstaje w tym miejscu, które jest, nie ma możliwości chronić przed hałasem osiedli w jego pobliżu, nie ma takiej technologii. Trzeba by było zamknąć lotnisko, ale jest to możliwe, kiedy mamy inne lotnisko w zastępstwie. Obecnie takiego nie ma. Można wybudować lotnisko w lepszej lokalizacji, jednak wszystkie doświadczenia wskazują, że jest to okres jednego pokolenia, o czym musimy pamiętać w tym opracowaniu. Nie jestem rzecznikiem pozostawienia lotniska w tym miejscu, ale taką powziąłem wiedzę i tą wiedzę dzielę się z Państwem. dr Motylewski nie wiem czy znajdziemy dogodne miejsce w Polsce, gdzie można wybudować nowe lotnisko, które nie będzie komuś przeszkadzać. Mieszkaniec: W Hong Kongu wybudowano wielkie lotnisko w 3 lata, w miejscu gdzie wcześniej było morze	Mieszkanka Włoch
12.	Słyszałem wiele wypowiedzi, że przepompownie wody i instalacje CO są bardzo uciążliwe, co z tym będzie robione? Mapa hałasu jest świetna, bardzo dokładna, aż trudno uwierzyć. Paryż nawet nie ma takiej mapy. Co jednak z obniżaniem hałasu w Centrum, jak patrzę ogranicza się go na peryferiach. Wszystkie koleje w Europie i USA mają podkłady z tłuczni, który jest klejony, u nas linię kolejową do Gdańska buduje się metodą z XIX wieku. Jest to modernizacja nieodpowiednia technologicznie. Odnośnie hałasu lotniczego, nie wiem do jakich sądów to jest zgłaszane, jacy prawnicy to obsługują, bo pod Poznaniem (lotnisko Krzesiny) mieszkańcy wygrywają te sprawy. Kto każe nam całe życie mieszkać przy lotnisku? Lepiej wziąć odszkodowanie i się wyprowadzić. Dużym problemem są mosty, nie można spacerować nad Wisłą bo hałas z mostów jest uciążliwy, oddziałuje on na dużą część miasta. O ile są punkty pomiaru dozymetryczne, to czy są punkty pomiaru hałasu w mieście, chciałbym np. wiedzieć jaki jest punkt hałasu w	Członek Rady Osiedla Warszawskiego Starego i Nowego Miasta, Członek Międzynarodowego Stowarzyszenia Inżynierów Dźwięku

	poszczególnych odcinkach miasta? Sprawa odpowiedniego nastawienia przez spółdzielnie, uważam, że również spółdzielnie powinny mieć własne urządzenia pomiaru hałasu i z nich korzystać aby przedstawiać fakty. dr Kucharski; hałas instalacyjny wewnątrz budynku jest poza naszym Programem o czym świadczy nazwa. Ciche nawierzchnie to jest 3, 4 dB, cała Europa wchodzi w te 3, 4 dB, bo jest to dwukrotne zmniejszenie mocy akustycznej. Modernizacja kolei - prezentacja multimedialna dotycząca hałasu kolejowego w okolicy ul. Krętej, w rejonie Jackowic w Groszkach, badania dotyczące natężenia hałasu. Badania wartości poziomu dźwięku pociągu jadącego nowym i starym torem ,wskazują, że istnieje tu duży potencjał obniżenia poziomu hałasu przez stosowanie nowoczesnych technologii. Gorzej z mostami, ekrany na mostach nie załatwią nam sprawy, bo same mosty huczą. Jeśli nie ma odpowiedniej izolacji to sama konstrukcja mostowa jest źródłem dźwięku. Nie mniej na dwóch konstrukcjach mostowych przewidujemy ekrany. Kolejna sprawa monitoringu, widzimy możliwość i potrzebę rozwijania go, szczególnie w newralgicznych miejscach.	
13.	Nie zrozumiałem, dlaczego mają nas nie interesować motory, które jeżdżą nocami i nam nie dają spać. Podobnie samochody, którymi jeździ młodzież, prawdopodobnie bez tłumików. Huczą w nocy i w dzień. Dlaczego Państwo nie zaprosili przedstawicieli drogówki,? Jako mieszkaniec zamieszkujący od 30 lat Aleje powiem, że dużo się zrobiło, żeby wyciszyć hałas w tym rejonie, tylko te motory. Kolejna sprawa to obwodnica, takie potężne miasto, powinno mieć obwodnicę, bo tu się dusimy. Dyrektor Lisicki; przedmiotem tego programu nie jest likwidacja hałasu incydentalnego (motory), bo nie jest to w zakresie naszych kompetencji. Od tego aby motor nie huczał w nocy jest policja. My nie możemy wziąć odpowiedzialności za to, jak działają służby porządkowe niezależne od miasta. My przyjmujemy te wnioski, ale jedyne co możemy zrobić, to napisać kolejne pismo do Komendy Głównej, zwracając uwagę na ten problem.	Mieszkaniec Warszawy, przy Al. Jerozolimskich
14.	Konsultacje społeczne nie były wystarczająco rozreklamowane wśród mieszkańców Warszawy. Anna Petroff-Skiba Centrum Komunikacji Społecznej; uważam, że zostało zrobione bardzo dużo, żeby poinformować wszystkich o tych konsultacjach. Wydrukowanych i rozdyskrebowanych zostało 280 000 ulotek, oprócz tego broszury, plakaty. Poinformowane zostały też media, zamieszczaliśmy informacje o konsultacjach w prasie. Czekamy na kolejne propozycje gdzie umieszczać informacje. Dyrektor Paweł Lisicki; w bezpłatnych gazetach, takich jak Echo i Metro były umieszczone ogłoszenia, zostały poinformowane wszystkie media działające na terenie Warszawy.	Mieszkaniec Warszawy
15.	Uważam, że powinniśmy budować szybko nową linię metra. Spowoduje to ograniczenie hałasu powodowanego przez naziemny tabor komunikacyjny. Metro jest najcichsze. Średnio wysoka i wysoka zieleń tak samo wycisza ale i zbiera kurz. Nie zapominajmy o tym!! OKLASKI	Przedstawiciel Spółdzielni Służewiec, rejon ulic Rzymowskiego, Modzelewskiego, al. Lotników
16.	Na dachu Banku Ochrony Środowiska zamontowano instalację do odstraszenia ptaków. Jest to niezgodne z prawem. Jednak nikt nie zajął się moimi prośbami.	Mieszkaniec Warszawy
17.	Zgłoszenie wniosku aby policja i straż miejska poinformowała szybko instytucje remontowe o uszkodzeniach nawierzchni dróg, bo chodzą panowie i nie widzą tego. Należy wyjaśnić kwestię hałasu infradźwiękowego – niszczycielskiego. Proponuję rozpracować sprawę czujników hałasu, mogą one identyfikować różne źródła hałasu na terenie miasta.	Mieszkaniec Warszawy
18.	Mam pretensje jeśli chodzi o tytuł tego spotkania, który powinien brzmieć Program ochrony przed planistami i drogowcami, w dalszym ciągu nie są opracowane plany dla dzielnic. Może nas jest tutaj mało, ale każdy z nas prezentuje od kilkudziesięciu do kilku tysięcy mieszkańców. Jeżeli nie będzie wytyczonego planu dróg dla Warszawy, najpierw będzie się budowało domy, a później drogi, to będzie tak jak jest. Dlaczego wszędzie na świecie można prowadzić drogi pod lotniskiem, samoloty mogą jeździć mostami a u nas cholerne lotnisko blokuje pół miasta. Jeżeli istnieją jakieś udogodnienia dla mieszkańców to powinno się je stosować. Stan zieleni jest tragiczny, drzewa wysychają, należy zmienić tą sytuację. Prosimy też aby Miasto reagowało na nasze pisma.	Przedstawiciel Spółdzielni Ognisko, przy Trasie Łazienkowskiej 26/29

	Al. Niepodległości jest trasą gdzie pędzą karetki pogotowia na Banacha i blokują się na odcinku, gdzie tory tramwajowe są wysypane szutrem. dr Kucharski; torowiska szutrowe są generalnie mniej hałaśliwe.	
19.	Państwo mówicie do nas językiem zupełnie niezrozumiałym o rzeczach, które nas nie interesują. Ciągłe ludzie nie mają odpowiedzi na swoje pytania, mieszkańcy mówią co innego, wy co innego. Brakuje komunikacji. Trasa Toruńska była niedawno remontowana i ktoś dalej na połączeniach zrobił skocznie, to strasznie hałasuje! Dlaczego przy odbiorze inwestycji nikt tego nie kontroluje. Podobnie przy ul. Jagiellońskiej. Z moich obserwacji wynika, że 10% studzienek jest prawidłowo obsadzonych i zamontowanych, czyli można dobrze to zrobić, ale nikt tego nie wymaga. Może do grupy odbierających dopisać kogoś z Biura Ochrony Środowiska. Czy ten Projekt ochrony przed hałasem będzie wpływał na inwestycje komunikacyjne? Czy ten Program skończy się na opracowaniu, czy będzie wdrożony? Dyrektor Paweł Lisicki; program stanie się aktem prawa miejscowego, zostanie uchwalony przez Radę Miasta, będzie wytycznym dla uchwalania Miejscowych Planów Zagospodarowania Przestrzennego	Mieszkaniec Pragi Północ
20.	Proponuję przekazać ulotki do spółdzielni mieszkaniowych, oni rozdystrybuują je dalej. Okolice ulic Broniewskiego i Powązkowskiej, jest to olbrzymi węzeł komunikacyjny, w ogóle niewyciszony. Czy w tym programie jest uwzględnione wyciszenie tego obszaru? Justyna Wasiuk, Centrum Komunikacji Społecznej; ulotki były dystrybuowane również przy pomocy spółdzielni mieszkaniowych. dr Kucharski; Trasa AK jest w kompetencji GDDKiA, inwestycje tam zostaną rozpoczęte gdy zakończy się budowa Mostu Północnego.	Mieszkaniec Osiedla Piaski, w rejonie ul. Broniewskiego i ul. Powązkowskiej
21.	Z jakich środków ten program jest finansowany. Czy Miasto korzysta ze środków unijnych w ramach tego programu? Jak wygląda współpraca między ZDM i z GDDKiA? Dyrektor Paweł Lisicki; opracowanie Programu jest finansowane z budżetu Miasta, zakładamy, że do realizacji programu będziemy pozyskiwać środki unijne. Po to został powołany zespół koordynujący, żeby współpraca była pełna. Program jest uzgadniany z instytucjami, organizacjami zaangażowanymi. Zbieramy opinie, które będą rozpatrywane. Zespół jest powołany po to, żeby wyważyć najlepsze rozwiązania. Program taki robimy po raz pierwszy, wszyscy się uczymy i zdobywamy doświadczenie, nikt nie powiedział, że od razu Program będzie doskonały, ale następna aktualizacja już może być bardzo dobra.	Mieszkaniec Warszawy
22.	Kto decyduje o wyglądzie ekranów? dr Kucharski; zależne jest to od kilku instytucji, czasami się zdarza, że projekt ekranu jest uzgadniany z mieszkańcami. Uczestnik konsultacji: mam wniosek, żeby architekt krajobrazu miał wpływ na wygląd ekranów.	Mieszkaniec Warszawy
23.	Najbrzydsze miejsce w Warszawie – tunel przy GUS-ie, niesamowite wrażenie dla turystów. Mieszkam przy Mickiewicza 25, tam nie ma miejsca na ścieżki rowerowe. Apeluję o więcej miejsca dla rowerów.	Mieszkanica Żoliborza, ul. Mickiewicza 25.
24.	Czy do czasu ustalenia planów walki z hałasem, są projektowane Miejscowe Plany Zagospodarowania Przestrzennego, czy jest obecnie współpraca pomiędzy zespołami, które projektują omawiany Program a zespołami, które projektują nowe rozwiązania komunikacyjne, nowe inwestycje? Mieszkam w obszarze Dw. Wschodniego, gdzie przewiduje się ogromne inwestycje mieszkaniowe i komunikacyjne, czy w ramach tych inwestycji będą uwzględniane założenia tego Programu? Czy jest procedura, która zobowiązuje zespoły projektujące Miejscowe Plany Zagospodarowania Przestrzennego do współpracy, konsultacji z zespołami, które Państwo reprezentują? Czy jest już prognoza poziomu hałasu, który będzie generowany po uruchomieniu inwestycji Trasy Świętokrzyskiej i Trasy Tysiąclecia?	Osiedle Kijowska, Stowarzyszenie Zielone Osiedle Kijowska, rejon Dw. Wschodniego

	Czy są przewidywane sposoby do walki z hałasem w okolicy Osiedla Kijowska, które w tej chwili już przekraczają poziom 75 dB w ciągu dnia? Napiszę wniosek w tej sprawie. Postulujemy, aby istniejący tam pas zieleni wykorzystać do naturalnych sposobów ochrony przed hałasem a nie dopuścić do jego zabudowania.	
25.	Rok temu składaliśmy uwagi do projektu System Strategii Zrównoważonego Transportu, co z tym się stało bo nic o tym nie wiemy? Paweł Jaworski; Strategia Zrównoważonego Transportu trafiła do Rady Miasta, odpowiedzi na pytania Państwa są załącznikiem do tej strategii.	Mieszkanka Warszawy
26.	Dlaczego wnioski można składać tylko w tak krótkim terminie. To bardzo mało czasu na tak ważne sprawy. W wyznaczonym terminie zawierały się też święta. Dyrektor Paweł Lisicki; Uwagi i wnioski można składać przez 21 dni, święta trwały dwa dni i nie wliczają się w ten okres składania wniosków. Na uwagi czekamy do 30.04, obowiązuje nas harmonogram prac, nie możemy przez cały okres tworzenia dokumentu uwzględniać wniosków jeśli mamy być poważni. Czy to prawda, że Trasa Łazienkowska będzie zabudowana od wysokości parku, czemu nie może być zabudowana już wcześniej? Dr Kucharski; Sprawa tej trasy jest otwarta, jest to sprawa Biura Planowania. Nasze konsultacje nie obejmują tego tematu.	Mieszkanka Warszawy
27.	Chciałbym Państwu pogratulować dobrego samopoczucia, organizujecie Państwo spotkanie, które można uznać za pretekst dla spotkania. Głosy są tutaj rozbieżne i wyrywkowe. Informacje w Warszawie są nie wystarczające, dużo osób zainteresowanych tym tematem nie wiedziało o tym. Ulotki nie spełniły swojej roli. Dyrektor Paweł Lisicki; dzisiejsze spotkanie nie jest jedyną formą konsultacji. Opinie zbieramy za pomocą Internetu, listów, można przyjść do nas osobiście. Akcja promocyjna była bardzo rozbudowana, informacji było dużo. Była przekazywana informacja w telewizji lokalnej oraz w radio, ogłoszenia w prasie i ulotki, plakaty kolportowane na terenie Miasta. Nieporozumieniem jest organizowanie takich konsultacji, na które przychodzi garstka osób i to ma być głos całego społeczeństwa Warszawy. Konsultacje powinny być organizowane w taki sposób, aby reprezentacja dwu milionowego miasta była liczna, reprezentatywna. Jak to możliwe, żeby niekompetentne osoby mogły wpływać na kształt i charakter Programu? Moderator; pozwolę sobie nie zgodzić się z Panem, na sali jest kilkadziesiąt osób, ale znakomita większość z nich reprezentuje dziesiątki, setki a nawet tysiące osób. Protestuję przeciwko Pańskiej ocenie, że są to osoby nie kompetentne. Jeżeli Pan uważa, że konsultacje należy organizować inny sposób, proszę złożyć w tej sprawie wniosek. Moderator zadał pytanie, kto jest takiego samego zdania jak zabierający głos uczestnik konsultacji? (Nikt z uczestników nie podniósł ręki).	Mieszkaniec Warszawy

Warszawa, kwiecień 2009

Centrum Komunikacji Społecznej
Naczelnik Wydziału Konsultacji i Dialogu Społecznego

dotyczy: spotkań w ramach konsultacji społecznych do projektu Programu
ochrony środowiska przed hałasem dla m.st. Warszawy

Szanowna Pani Naczelnik,

Zgodnie z umową, przekazuję na Pani ręce „Raport końcowy z konsultacji społecznych” projektu Programu ochrony środowiska przed hałasem dla m.st. Warszawy, które odbyły się w dniach 15.04.2009 i 23.04.2009 w Pałacu Kultury i Nauki w Warszawie.

Z poważaniem
Prezes Zarządu
Jacek Dębczyński



ResPublic Sp. z o.o.

RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH PROGRAMU OCHRONY ŚRODOWISKA PRZED HAŁASEM DLA M.ST. WARSZAWY

Otwarte, bezpośrednie konsultacje społeczne projektu Programu ochrony środowiska przed hałasem dla m.st. Warszawy odbyły się w dniach 15.04.2009 i 23.04.2009 w Pałacu Kultury i Nauki.

Cały proces konsultacji społecznych zaplanowano w terminie od 7 do 30 kwietnia 2009 roku.

Organizatorami konsultacji społecznych było Biuro Ochrony Środowiska we współpracy z Centrum Komunikacji Społecznej

Organizatorzy zapewnili dotarcie do jak najszerszej grupy mieszkańców poprzez akcję informacyjną w oparciu o ogłoszenia na witrynie internetowej Urzędu Miasta, ogłoszenia prasowe oraz ulotki informacyjne dystrybuowane m.in. w środkach transportu publicznego i w miejscach często odwiedzanych przez mieszkańców. Plakaty przekazano także do Spółdzielni Mieszkaniowych z prośbą o wywieszenie na tablicach ogłoszeń w blokach mieszkalnych oraz do Urzędów Dzielnic z prośbą o wyłożenie w Wydziałach Obsługi Mieszkańców.

W celu ułatwienia mieszkańcom, podmiotom gospodarczym, organizacjom społecznym i instytucjom, zgłaszania wniosków do przedstawionego projektu Programu ochrony środowiska przed hałasem dla m. st. Warszawy oprócz pełnej wersji projektu Programu zamieszczono streszczenie dokumentu w języku niespecjalistycznym na stronach internetowych Urzędu Miasta. Dokument główny udostępniono zainteresowanym w Biurze Ochrony Środowiska jak również udostępniono go na godzinę przed spotkaniem, w miejscu spotkań konsultacyjnych.

Przygotowano także formularze dla zgłaszanych wniosków. Udostępniono możliwość przekazywania wniosków bezpośrednio zarówno podczas spotkań otwartych, osobiście w Biurze Ochrony Środowiska jak i drogą elektroniczną w całym okresie ogłoszonych konsultacji społecznych tj. od dnia 7 do 30 kwietnia 2009 roku.

Zadaniem Biura Ochrony Środowiska było przekazanie uwag i wniosków zebranych w całym procesie konsultacji społecznych zespołowi opracowującemu Program ochrony środowiska przed hałasem dla m.st. Warszawy, celem dalszej analizy i wprowadzaniu zasadnych wniosków do Programu.

Przeprowadzone spotkania konsultacyjne umożliwiły otwartą dla wszystkich publiczną prezentację dokumentu, przygotowanego przez Instytut Ochrony Środowiska przy współpracy z BMT Cordah Sp. z o.o. oraz zapewniły możliwość zgłoszenia bezpośrednio uwag i pytań do opracowywanego dokumentu.

Obydwa zaplanowane spotkania otwarte przebiegały według poniższej agendy:

1. Wprowadzenie do konsultacji
2. Prezentacja projektu Programu
3. Runda konsultacyjna
 - a. Pytania do projektantów
 - b. Opinie i wnioski
4. Podsumowanie i zakończenie konsultacji

Czas trwania pierwszego spotkania był zgodny z założeniami i wynosił 3 godziny. Drugie spotkanie wydłużyło się o 2 godziny, ze względu na większą ilość uczestników oraz większą ilość zadawanych pytań i formułowanych uwag.

Podsumowanie pierwszego spotkania konsultacyjnego przeprowadzonego w dniu 15 kwietnia 2009 roku.

Na pierwszym spotkaniu konsultacyjnym obecne były 34 osoby, w tym 28 mieszkańców Warszawy. Wśród uczestników byli przedstawiciele:

- administracji/spółdzielni/wspólnot mieszkaniowych – 6 osób
- samorządu lokalnego – 7 osób
- organizacji pozarządowych – 6 osób
- mediów - 4 osoby
- innych – 2 osoby (przedstawiciele Rad Osiedli)

Zeskanowana lista obecności ze spotkania została umieszczona w Załączniku nr 1.

Na spotkaniu reprezentantami Urzędu Miasta i Wykonawcy byli:

- Paweł Lisicki, Z-ca Dyrektora Biura Ochrony Środowiska Urzędu m. st. Warszawy, Przewodniczący Zespołu Koordynacyjnego ds. Programu
- dr Krzysztof Chmielewski, Naczelnik Wydziału Monitoringu i Informacji o Środowisku w Biurze Ochrony Środowiska Urzędu m. st. Warszawy
- Mieczysław Reksnis, Dyrektor Biura Drogownictwa i Komunikacji
- Jolanta Baczewska, Naczelnik Wydziału Polityki Przestrzennej w Biurze Architektury i Planowania Przestrzennego
- dr Jerzy Motylewski, Ekspert Urzędu ds. Akustyki, Instytut Podstawowych Problemów Techniki PAN w Warszawie
- dr Radosław Kucharski, Kierownik Zespołu Programu, Instytut Ochrony Środowiska w Warszawie, Zakład Akustyki Środowiska
- Anna Taras, Instytut Ochrony Środowiska w Warszawie, Zakład Akustyki Środowiska
- Małgorzata Hajto, Zespół Prognozy, Instytut Ochrony Środowiska w Warszawie, Samodzielna Pracownia ds. Ocen Środowiskowych

Spotkanie zostało przeprowadzone zgodnie z agendą. Spotkanie zakończyło się o godzinie 20:03.

Osoby uczestniczące w spotkaniu miały możliwość bezpośredniego i publicznego zadawania pytań zarówno ekspertom przygotowującym projekt Programu, przedstawicielom Biura Ochrony Środowiska i pozostałym ekspertom, jak również do oficjalnego zgłaszania swoich wniosków w formie pisemnej na specjalnie przygotowanych formularzach.

Prowadzący poinformowali uczestników o obowiązku ustosunkowania się przez projektantów do wszystkich złożonych na piśmie wniosków i zamieszczeniu wniosków wraz z ustosunkowaniem się do nich (przyjęcie lub odrzucenie z podaniem przyczyny) na stronie internetowej razem z pozostałymi materiałami dotyczącymi Programu. Na spotkaniu oficjalnie zgłoszono 6 wniosków (Tabela 1.1. i 1.2.).

Na publicznie zadawane pytania i uwagi (Tabela 2.) odpowiedzi udzielali przedstawiciele Miasta i eksperci na bieżąco w trakcie trwania spotkania.

Pytania te i uwagi były notowane na bieżąco podczas trwania spotkania, w celu dokumentowania przebiegu spotkania. W zapisach zostało zachowane oryginalne brzmienie wypowiedzi, nie ingerowano w składnię, zachowano możliwie najbardziej oryginalny charakter wystąpień.

Warta odnotowania merytoryczna dyskusja toczyła się wokół zagadnień hałasu instalacyjnego.

Biorący udział w dyskusji wspólnie doszli do wniosku, że zbyt mała uwaga jest przywiązywana do tego zagadnienia. Zwrócono uwagę na niewystarczające regulacje prawne dotyczące kwestii hałasu na etapie powstawania inwestycji, a nawet wcześniej na etapie jej planowania. Kary za przekroczenia hałasu są niskie, a inwestorzy w żaden sposób nie zmotywowani do ograniczania hałasu instalacyjnego. Uczestnicy dyskusji zgodzili się, że hałas instalacyjny będzie coraz większym problemem wraz z postępem technologicznym i dlatego powinno się poświęcić mu więcej uwagi. Jednakże przy obecnym systemie prawnym nie jest to rodzaj hałasu, który można objąć Programem. Ustawodawstwo pod tym kątem powinno ulec zmianom, aby w przyszłości rozszerzyć zakres Programu.

Podczas spotkania mówiono także o hałasie inwestycyjnym (związanym z realizacją procesu inwestycyjnego). Zwrócono uwagę na fakt, że jest to hałas silnie związany z charakterem Miasta. Pomimo, że zagadnienie hałasu inwestycyjnego znajduje się poza zakresem opracowania, to ze względu na nagminność tego zjawiska poświęcono mu uwagę na spotkaniu.

Kolejna ważna kwestia podnoszona silnie w dyskusji (choć również znajdująca się poza zakresem opracowania) to hałas incydentalny (krótkotrwały). Uczestnicy zwrócili uwagę na możliwe fizjologiczne skutki, tego typu hałasu (trwałe ubytki słuchu, stres). Jako sztandarowe źródła tego rodzaju hałasu były wymieniane szarże motocyklowe, kosiarki spalinowe, źle obsadzone w jezdni studzienki kanalizacyjne.

Przy uśrednianiu hałasy krótkotrwałe czy inwestycyjne giną, ale problemy te powinny mieć swoje rozwiązania. Uczestnicy dyskusji wyszli między innymi z postulatem powołania policji ekologicznej.

Kilukrotnie wspomniano o problemie hałasu lotniczego. W tym przypadku podstawową bronią wskazaną przez ekspertów było konsekwentne wymaganie przestrzegania procedur lotu.

Na koniec spotkania powiadomiono osoby zgromadzone o terminie kolejnego spotkania, którego termin był wyznaczony na 23 kwietnia 2009 roku, w tym samym miejscu.

Przypomniano o terminie zakończenia konsultacji (30 kwietnia 2009 roku), do kiedy można składać uwagi i wnioski do projektu Programu.

Poinformowano uczestników konsultacji o trybie dalszego postępowania ze zgłoszonymi wnioskami. Zebrane podczas konsultacji wnioski zostaną przeanalizowane i część przyjętych wniosków zostanie wprowadzona do Programu. Wszystkie wnioski zostaną ujęte w Raporcie z konsultacji, który stanowić będzie załącznik do Programu ochrony środowiska m. st. Warszawy przed hałasem. Raport zamieszczony zostanie również na stronie internetowej.

Podsumowanie drugiego spotkania konsultacyjnego przeprowadzonego w dniu 23 kwietnia 2009 roku.

Na drugim spotkaniu konsultacyjnym obecne były 92 osoby, w tym 89 mieszkańców Warszawy. Wśród uczestników byli przedstawiciele:

- administracji/spółdzielni/wspólnot mieszkaniowych – 27 osób
- samorządu lokalnego – 7 osób
- organizacji pozarządowych – 15 osób
- mediów – 3 osoby
- biznesu – 4 osoby
- innych – 7 osób

Zeskanowana lista obecności ze spotkania została umieszczona w Załączniku nr 1.

Na spotkaniu reprezentantami Urzędu Miasta i Wykonawcy byli:

- Paweł Lisicki, Z-ca Dyrektora Biura Ochrony Środowiska Urzędu m. st. Warszawy,

- dr Krzysztof Chmielewski, Naczelnik Wydziału Monitoringu i Informacji o Środowisku w Biurze Ochrony Środowiska Urzędu m. st. Warszawy
- Paweł Jaworski, Przedstawiciel Biura Drogownictwa i Komunikacji
- Jolanta Baczewska, Naczelnik Wydziału Polityki Przestrzennej w Biurze Architektury i Planowania Przestrzennego
- dr Jerzy Motylewski, Ekspert Urzędu ds. Akustyki, Instytut Podstawowych Problemów Techniki PAN w Warszawie
- dr Radosław Kucharski, Kierownik Zespołu Programu, Instytut Ochrony Środowiska w Warszawie, Zakład Akustyki Środowiska
- Patrycja Chacińska, Instytut Ochrony Środowiska w Warszawie, Zakład Akustyki Środowiska
- Zbigniew Cichocki, Kierownik Zespołu Prognozy, Instytut Ochrony Środowiska we Wrocławiu

Spotkanie zostało przeprowadzone zgodnie z agendą. Spotkanie zakończyło się o godzinie 22:00.

Osoby uczestniczące w spotkaniu miały możliwość bezpośredniego i publicznego zadawania pytań zarówno ekspertom przygotowującym projekt Programu, przedstawicielom Biura Ochrony Środowiska i pozostałym ekspertom, jak również do oficjalnego zgłaszania swoich wniosków w formie pisemnej na specjalnie przygotowanych formularzach.

Prowadzący poinformowali uczestników o obowiązku ustosunkowania się przez projektantów do wszystkich złożonych na piśmie wniosków i zamieszczeniu wniosków wraz z ustosunkowaniem się do nich (przyjęcie lub odrzucenie z podaniem przyczyny) na stronie internetowej razem z pozostałymi materiałami dotyczącymi Programu. Na spotkaniu oficjalnie zgłoszono 39 wniosków (Tabela 1.).

Na publicznie zadawane pytania i uwagi (Tabela 2.) odpowiedzi udzielali przedstawiciele Miasta i eksperci na bieżąco w trakcie trwania spotkania.

Pytania te i uwagi były notowane na bieżąco podczas trwania spotkania, w celu dokumentowania przebiegu spotkania. W zapisach zostało zachowane oryginalne brzmienie wypowiedzi, nie ingerowano w składnię, zachowano możliwie najbardziej oryginalny charakter wystąpień.

Warta odnotowania merytoryczna dyskusja toczyła się wokół zagadnień ekranów. Dyskutujący podzielili się na zwolenników i przeciwników ekranowania. Zwolennicy wskazywali na zalety związane z wyciszeniem budynków mieszkalnych, odgrózeniem od dróg. Przeciwnicy wskazywali, że ekrany szpecą (często jedynym kryterium wyboru wykonawcy jest cena) i tłumią w praktyce jedynie kilka dB. Ponadto architektonicznie zamykają przestrzeń, a akustycznie działają jak „studnia” i hałas powyżej ekranów jest jeszcze bardziej dotkliwy.

Kolejnym tematem dyskusji był hałas bytowy, sąsiedzki. Eksperci potwierdzili, że w badaniach stanowi on drugie najbardziej uciążliwe źródło hałasu dla mieszkańców. Wniosek do tego wątku dyskusji dotyczył rozwiązań odległych w czasie związanych z systematycznym procesem podnoszenia kultury akustycznej społeczeństwa.

Kolejny ważny aspekt poruszany w dyskusji dotyczył hałasu infradźwiękowego (niskoczęstotliwościowego). Ten typ hałasu został wskazany jako szczególnie niebezpieczny ze względu na brak sposobu jego eliminacji poprzez propagację. Został opisany jako destrukcyjny dla zdrowia i życia. Eksperci potwierdzili, że jest to problem, którym należy się zająć w krótkim czasie.

Kolejna kwestia dotyczyła hałasu małych zakładów, firm, które powstają w otoczeniu osiedli lub

domów, co w skali makro nie jest kluczowe, ale stanowi niezwykle uciążliwy problem w skali osiedla czy grupy budynków mieszkalnych. Według ekspertów większa aktywność w tym zakresie powinna być po stronie administracji osiedli mieszkaniowych.

Tak jak na poprzednim spotkaniu jeden z wątków dyskusji poświęcony był hałasowi incydentalnemu, (hałas imprez, motocykli), który nie ma charakteru ciągłego, nie da się go określić za pomocą L_{DWN} , ale krótkotrwale może mieć bardzo wysoki poziom, stanowiąc zagrożenie dla ucha. Jako źródło hałasu incydentalnego były także wskazywane źle obsadzone i nieprawidłowo zainstalowane studzienki odpływowe w pasach jezdni.

Na koniec spotkania przypomniano uczestnikom o terminie zakończenia konsultacji (30 kwietnia 2009 roku), do kiedy można składać uwagi i wnioski do projektu Programu

Poinformowano uczestników konsultacji o trybie dalszego postępowania ze zgłoszonymi wnioskami. Zebrane podczas konsultacji wnioski zostaną opracowane, uwzględnione w załączniku do Programu ochrony środowiska m. st. Warszawy przed hałasem oraz zamieszczone na stronie internetowej.

Wnioski i rekomendacje

Uwagi ogólne

1. Plan konsultacji został w pełni przeprowadzony i stanowi dobrą praktykę w zakresie przygotowania i realizacji tego typu spotkań
2. Należy ocenić, że ogólnie dominowało pozytywne nastawienie i otwartość do prezentowanych propozycji ekspertów w czasie obu spotkań
3. Frekwencja na spotkaniach nie była wysoka w odniesieniu do całej grupy interesariuszy tego Programu. Jednak część osób reprezentowała stowarzyszenia, wspólnoty, spółdzielnie, organizacje pozarządowe które liczą od kilku do kilku tysięcy członków. Oznacza to, że opinie tych osób były reprezentowane podczas konsultacji
4. Było małe zainteresowanie mediów spotkaniami konsultacyjnymi. Łącznie na obu spotkaniach było 7 przedstawicieli mediów

Uwagi techniczne

Od strony technicznej i organizacyjnej spotkania były przygotowane bardzo dobrze

Uwagi merytoryczne

1. Podczas obu spotkań uczestnicy wskazywali na odmienne aspekty związane z różnorodnymi źródłami hałasu w Warszawie, często zdarzało się, że uczestnicy przedstawiali sprzeczne propozycje (kwestia ekranów, kwestia budowania tuneli i póltuneli na głównych arteriach komunikacyjnych)
2. Z bardzo dużą przychylnością podczas obu spotkań zebrani zareagowali na możliwość formułowania na piśmie wniosków do Programu
3. Wysoko oceniona była możliwość wymiany informacji, otrzymania odpowiedzi i poznania argumentów ze strony ekspertów i przedstawicieli Miasta
4. Wyjaśnienia ekspertów były szczegółowe i w sytuacjach tego wymagających wizualizowane za pomocą slajdów prezentacji, co było dobrze odbierane przez uczestników

Rekomendacje

1. W przypadku tego typu konsultacji zalecana byłaby obecność przedstawicieli instytucji i firm, które są interesariuszami Programu, w tym: Zarządu Dróg Miejskich, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Portów Lotniczych. Wiele pytań i opinii związanych było z tymi instytucjami. Część opinii formułowana jako zarzuty, była w istocie adresowana do wyżej wymienionych instytucji
2. Warto rozważyć, dla lepszej frekwencji na spotkaniach, prowadzenie tego typu spotkań bliżej miejsca zamieszkania odbiorców, to znaczy w punktach zlokalizowanych w poszczególnych dzielnicach, tak aby osoby zainteresowane miały łatwiejszą możliwość dotarcia na spotkania, jak również aby móc skoncentrować się podczas spotkania na problemach danego rejonu

ZAŁĄCZNIK1

Zeskanowane listy obecności ze spotkań konsultacyjnych

Pierwsze spotkanie konsultacyjne, 15.04.2009 – lista obecności

 Biuro Ochrony Środowiska Urzędu m.st. Warszawy

Konsultacje społeczne projektu Programu ochrony środowiska przed hałasem dla m.st. Warszawy

Pałac Kultury i Nauki, Pl. Defilad 1 15 kwietnia 2009 r., godz. 17:00 – 20:00

Lp.	Imię i nazwisko	Jestem (zaznacz krzyżykiem)						
		mieszkańcom Warszawy	przedstawicielom administracji/ spółdzielni/ wspólnoty mieszkaniowej	przedstawicielom samorządu lokalnego	przedstawicielom organizacji poza rządowej	przedstawicielom mediów	przedstawicielom biznesu	przedstawicielom innym niż wymienieni, jestem.....
1.	Witold Juszczyk	tak	tak		tak PM			
2.	Bożena Włódkiewicz	tak	nie					
3.	P. Błaszczyk	tak	tak	tak				
4.	Krzysztof Napijalski	tak	nie	nie				
5.	Wojciech Cichy	tak						
6.	Jolanta Bieda	tak	tak	tak	tak			
7.	Sandra Kiełbaso	tak	tak					
8.	Yanina Hryshchuk	tak						Rada Osiedla Zachod
9.	Barbara Drobniak	tak						
10.	Andrzej Łada	tak		tak				
11.	Krzysztof Napierkowski	tak	tak					
12.	Anna Wójcik	tak	nie	nie	tak			
13.	Elżbieta Kubiś	tak			tak			Spotkanie M
14.	Piotr Suda	tak	nie		tak			
15.	Agnieszka Kucharska	tak	tak					
16.	Wojciech Basi	tak	nie			tak		
17.	Krzysztof Wójcik	tak	nie	nie	nie	nie	nie	nie

Lp.	Imię i nazwisko	Jestem (zaznacz krzyżykiem)						
		mieszkańcom Warszawy	przedstawicielom administracji/ spółdzielni/ wspólnoty mieszkaniowej	przedstawicielom samorządu lokalnego	przedstawicielom organizacji poza rządowej	przedstawicielom mediów	przedstawicielom biznesu	przedstawicielom innym niż wymienieni, jestem.....
18.	Anna Basi	tak	nie	nie				
19.	Robert Biskup		nie	nie		tak		
20.	Anna Osadowska	nie	nie					
21.	Paula Wójcik	nie						
22.	Anna Kiełbaso							
23.	Wojciech Napijalski	tak						
24.	Wojciech Napijalski	tak						
25.	Wojciech Napijalski	tak						
26.	Wojciech Napijalski	tak				tak		
27.	Anna Bieda			tak				
28.	Aleksandra Gumpert	tak		tak				
29.	Anna Wójcik					tak		
30.	Anna Wójcik	tak						
31.	Anna Wójcik	tak						
32.	Anna Wójcik	tak						
33.	Anna Wójcik			tak				
34.	JERZY MACIEJ	+	-	-	+	-	-	-

Biuro Ochrony Środowiska Urzędu m.st. Warszawy

Konsultacje społeczne projektu Programu ochrony środowiska przed hałasem dla m.st. Warszawy

Pałac Kultury i Nauki, Pl. Defilad 1 **23 kwietnia 2009 r., godz. 17:00 – 20:00**

Lp.	Imię i nazwisko	Jestem (zaznacz krzyżykiem)						
		mieszkańcem Warszawy	przedstawicielem administracji/ spółdzielni/ wspólnoty mieszkaniowej	przedstawicielem samorządu lokalnego	przedstawicielem organizacji pozarządowej	przedstawicielem mediów	przedstawicielem biznesu	przedstawicielem innym niż wymienieni, jestem.....
1	Chomyn Karol	taki	Spółdzielca	—	—	—	—	—
2	Artur Cielinski	taki	ST PAK	—	—	—	—	—
3	Anna Kucmanczyk	taki	—	—	—	—	—	—
4	Stanisław Wacławczyk	—	—	Rada Osiedla	Stow. Miłoś. Ziemi St. Augusta	—	—	AES
5	Anna Seli	tak	—	—	—	—	—	—
6	Anna Seli	tak	—	—	—	—	—	—
7	Dariusz Tęczyński	tak	Spółdzielca	—	—	—	—	—
8	Hanna Garmuch	tak	—	—	—	—	—	taki
9	Edyta Gencik	tak	Spółdzielca	—	—	—	—	—
10	Aleksandra Godina	tak	Spółdzielca	—	—	—	—	—
11	MAREK TATK	TAK	SM. St. Augusta	—	—	—	—	—
12	Jan Bondeja	TAK	SM. St. Augusta	—	—	—	—	—
13	Monika Kmitkowska	TAK	—	—	—	—	—	JA
14	Agnieszka Dzięcioł	taki	—	—	—	—	—	—
15	Hania Syrota	TAK	SM. St. Augusta	—	—	—	—	—
16	Grzegorz Sadowski - portel	TAK	ST PAK	Rada Osiedla	—	—	—	—
17	Anna Kucmanczyk	TAK	Spółdzielca	—	—	—	—	2. E. Cielinski

Lp.	Imię i nazwisko	Jestem (zaznacz krzyżykiem)						
		mieszkańcem Warszawy	przedstawicielem administracji/ spółdzielni/ wspólnoty mieszkaniowej	przedstawicielem samorządu lokalnego	przedstawicielem organizacji pozarządowej	przedstawicielem mediów	przedstawicielem biznesu	przedstawicielem innym niż wymienieni, jestem.....
68	Alina Namysłowska	+	—	—	—	—	—	—
69	Agnieszka Namysłowska	+	—	—	—	—	—	—
70	Wiktoria Polakiewicz	+	+	—	—	—	—	—
71	Stanisław Elżbieta	+	+	—	—	—	—	—
72	Kinga Olszewska	+	—	—	—	—	—	—
73	Jan OWSIŃSKI	+	—	—	—	—	—	—
74	Stanisław Krzywicki	+	+	—	—	—	—	—
75	Agata San	+	—	—	—	—	—	—
76	Krzysztof Szymura	+	—	—	—	—	—	—
77	Małgorzata Borkowska	+	—	—	+	+	—	—
78	Agnieszka Prokopenko	+	—	—	—	—	—	—
79	Agnieszka Prokopenko	+	—	—	—	—	—	—
80	Tomasz Kucmanczyk	+	—	—	—	—	—	—
81	MAREK WIERŃCZYŃSKI	+	—	—	—	—	—	—
82	Wojciech Dmoch	+	—	—	—	—	—	—
83	Anna Sutojska	+	+	—	—	—	—	—
84	Grzegorz Balcerek	+	+	—	—	—	+	—
85	Patrycja Prokopenko	+	+	—	—	—	—	—
86	Małgorzata Prokopenko	+	+	—	—	—	—	—
87	Patrycja Prokopenko	+	+	—	—	—	—	—
88	PAOLA DURSING Kucmanczyk	+	+	+	+	—	+	—
89	Wiktoria Prokopenko	+	—	—	—	—	—	—
90	Agnieszka Prokopenko	+	—	+	—	—	—	—
91	Wiktoria Prokopenko	+	—	—	—	—	—	—
92	Agnieszka Prokopenko	+	—	—	+	—	—	—

Lp.	Imię i nazwisko	Jestem (zaznacz krzyżykiem)					
		mieszkańcem Warszawy	przedstawicielem administracji/ spółdzielni/ wspólnoty mieszkaniowej	przedstawicielem samorządu lokalnego	przedstawicielem organizacji pozarządowej	przedstawicielem mediów	przedstawicielem biznesu
43	Patrycja Bylica				tak	tak	
44	Karolina Profajska				tak	tak	
45	Krzysztof Dzięgielewski	tak			tak	nie	nie
46	Monika Stenik	tak			tak	nie	
47	Jacek Szewczak	tak			tak	nie	
48	Maria Bunka	tak			tak	nie	
49	Zbigniew Karpowicz	tak	tak		tak		
50	AUDREJ OLBRYS	tak	tak		tak		
51	Krzysztof Kalka	tak					
52	Janina Witek	tak					
53	Antoni Witek	tak	tak				
54	Jacek Karwita	tak					
55	Małgorzata Górska	tak		tak			
56	Wojciech Dłoch	tak	Wojciech Dłoch				
57	Barbara Górska						
58	Barbara Włodarczyk	tak					nie
59	Barbara Włodarczyk	tak					nie
60	Barbara Włodarczyk	tak					nie
61	Barbara Włodarczyk	tak		tak			nie
62	Barbara Włodarczyk	tak					nie
63	Barbara Włodarczyk	tak					nie
64	Barbara Włodarczyk	tak					nie
65	Barbara Włodarczyk	tak					nie
66	Barbara Włodarczyk	tak					nie
67	Barbara Włodarczyk	tak					nie

Lp.	Imię i nazwisko	Jestem (zaznacz krzyżykiem)					
		mieszkańcem Warszawy	przedstawicielem administracji/ spółdzielni/ wspólnoty mieszkaniowej	przedstawicielem samorządu lokalnego	przedstawicielem organizacji pozarządowej	przedstawicielem mediów	przedstawicielem biznesu
18	Monika Majdan	TAK					TAK
19	Anna Słoboda	TAK					
20	Anna Słoboda	TAK					
21	Renata Dąbrowska	Tak					
22	Krzysztof Pielak	Tak	Tak	Tak			
23	Wojciech Majdan	TAK					
24	Krzysztof Włodarczyk	Tak					
25	Krzysztof Włodarczyk	tak					
26	Krzysztof Włodarczyk	tak					
27	Krzysztof Włodarczyk	TAK					
28	Krzysztof Włodarczyk	TAK					
29	Krzysztof Włodarczyk	TAK					
30	Krzysztof Włodarczyk	tak					
31	Krzysztof Włodarczyk	tak					
32	Krzysztof Włodarczyk	tak					
33	Krzysztof Włodarczyk	TAK					
34	Feliks Włodarczyk	tak					
35	Tadeusz Włodarczyk	tak					
36	Szymon Włodarczyk	TAK					
37	Małgorzata Włodarczyk	TAK					
38	Małgorzata Włodarczyk	TAK					
39	Małgorzata Włodarczyk	TAK					
40	Małgorzata Włodarczyk	TAK					
41	Małgorzata Włodarczyk	TAK					
42	Małgorzata Włodarczyk	TAK					

ZAŁĄCZNIK 2

Wybrane zdjęcia ze spotkań konsultacyjnych

Zdjęcia z pierwszego spotkania konsultacyjnego 15 kwietnia 2009 roku









Zdjęcia z drugiego spotkania konsultacyjnego 23 kwietnia 2009









ZAŁĄCZNIK 3

**BROSZURY INFORMACYJNE NA TEMAT KONSULTACJI
SPOŁECZNYCH PROGRAMU OCHRONY ŚRODOWISKA PRZED HAŁASEM DLA
M.ST. WARSZAWY**



O czym będziemy dyskutować?
O rozwiązaniach ograniczających hałas komunikacyjny: drogowy, tramwajowy, kolejowy oraz lotniczy, a także hałas przemysłowy.

Z projektem dokumentu można zapoznać się na stronie internetowej pod adresem: <http://mapaakustyczna.um.warszawa.pl> lub w siedzibie Biura Ochrony Środowiska przy Pl. Starynkiewicza 7/9, na V piętrze w pokoju 503, w dniach od 7 do 30 kwietnia 2009 r., w godzinach 8-16:00.

Wszelkie uwagi prosimy kierować drogą elektroniczną na adres: mapaakustyczna@um.warszawa.pl w dniach od 7 do 30 kwietnia 2009 r. lub składać osobiście w miejscu wyłożenia dokumentu*. Zgłoszone uwagi i wnioski zostaną rozpatrzone przez Urząd m.st. Warszawy i wzięte pod uwagę przy ostatecznym opracowaniu Programu ochrony środowiska przed hałasem dla m.st. Warszawy.

Serdecznie zapraszamy na spotkania otwarte poświęcone dyskusji o projekcie Programu, które odbędą się w dniach 15 i 23 kwietnia 2009 r. o godzinie 17:00 w Sali Koncertowej na VI piętrze Pałacu Kultury i Nauki (Pl. Defilad 1).

Dla Państwa wygody Program będzie wyłożony do wglądu przed spotkaniami już od godziny 16:00.

Chcesz dowiedzieć się więcej?
Skontaktuj się z nami!
Czekamy pod nr telefonów:
022 257 92 44 lub 022 257 92 59.

* Każdy wniosek powinien zawierać imię i nazwisko lub nazwę w przypadku osoby prawnej/jednostki organizacyjnej.



Denerwuje
Cię hałas ulicy?

Chcesz,
żeby w Warszawie
było ciszej?

Zapoznaj się
z projektem
ochrony stolicy
przed hałasem!

Zgłoś
uwagi!

Twoja opinia
jest dla nas
ważna!

Urząd m.st. Warszawy serdecznie zaprasza
na konsultacje społeczne projektu dokumentu *Programu ochrony
środowiska przed hałasem dla m.st. Warszawy*
wraz z *Prognozą oddziaływania na środowisko*.

O czym będziemy dyskutować?
O rozwiązaniach ograniczających hałas komunikacyjny:
drogowy, tramwajowy, kolejowy oraz lotniczy,
a także hałas przemysłowy.

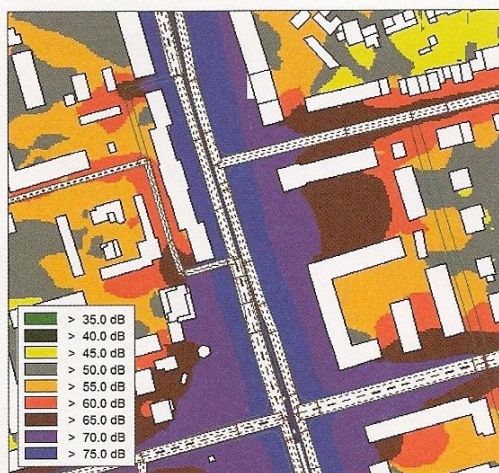


Warszawa jest dynamicznie rozwijającą się metropolią. Liczne planowane inwestycje dotyczące infrastruktury drogowej, tramwajowej, kolejowej oraz rozwój komunikacji lotniczej wpływają niekorzystnie na klimat akustyczny naszego miasta. W związku z powyższym Urząd m.st. Warszawy przystąpił do realizacji długofalowej strategii walki z hałasem.

Pierwszym krokiem w kierunku zmniejszenia problemu hałasu w naszym mieście było wykonanie Mapy Akustycznej Miasta Stołecznego Warszawy, która przedstawiła aktualny, przestrzenny rozkład hałasu i określiła m.in. rejonry szczególnie zagrożone akustycznie.

Jest ona dostępna pod adresem: <http://mapaakustyczna.um.warszawa.pl>.

Poniżej przedstawiono skuteczność rozwiązań antyhałasowych dla fragmentu terenu strefy śródmieścia, gdzie dopuszczalna norma wynosi 65 dB w dzień i 55 dB w nocy.



Rozkład hałasu drogowego przed zastosowaniem rozwiązań antyhałasowych (pora dnia).



Rozkład hałasu drogowego po zastosowaniu szeregu rozwiązań antyhałasowych (pora dnia).

Mapy akustyczne prezentują poziomy hałasu – wynik modelowania komputerowego, wykonanego na podstawie m.in. pomiarów natężenia ruchu, dozwolonej prędkości, typu drogi oraz procentowego składu pojazdów osobowych i ciężarowych w ogólnej liczbie pojazdów. W wybranych punktach Warszawy wykonane zostały kontrolne, terenowe pomiary hałasu, które potwierdziły trafność modelu komputerowego.

Następnym etapem walki z miejskim hałasem jest przygotowywany Program ochrony środowiska przed hałasem dla terenów, gdzie wystąpiły przekroczenia dopuszczalnych norm.

Warszawski Program na lata 2009-2014 wskazuje:

- miejsca priorytetowe, w których występuje największe narażenie mieszkańców na hałas,
- krótko, średnio i długoterminowe rozwiązania zmniejszające poziom hałasu,
- sposoby oraz wysokość finansowania przedstawionych rozwiązań,
- podmioty odpowiedzialne za realizację poszczególnych zadań,
- obszary ciche i sposób ich ochrony.

Walka z hałasem w tak dużej aglomeracji wymaga podjęcia różnorodnych działań, których zaplanowanie i skoordynowanie na wielu płaszczyznach wiąże się z rozłożeniem ich w czasie. Dlatego też, w pierwszej kolejności, podjęte zostaną działania w miejscach wskazanych jako priorytetowe.

Tam, gdzie dopuszczalny poziom hałasu nie został przekroczony, zostaną wyznaczone obszary ciche, których celem jest zachowanie klimatu akustycznego na obecnym poziomie. Tereny te zostaną objęte przepisami prawa miejscowego, w tym planistycznymi, które określą szczegółowo jakie rodzaje inwestycji i działalności mogą być tam prowadzone.

Podjęcie działań, zaproponowanych w *Programie*, przyczyni się w perspektywie długofalowej do polepszenia warunków życia wszystkich mieszkańców Warszawy.

Słowniczek pojęć, używanych przy opisywaniu hałasu:

Dopuszczalny poziom hałasu – poziom hałasu, który nie powinien być przekraczany w środowisku, wyznaczony dla konkretnych jego źródeł i funkcji terenu, na jakim on występuje. W Polsce dopuszczalne poziomy hałasu określa rozporządzeniem Minister Środowiska.

Hałas – każdy dźwięk niepożądany w danych warunkach dla danej osoby.

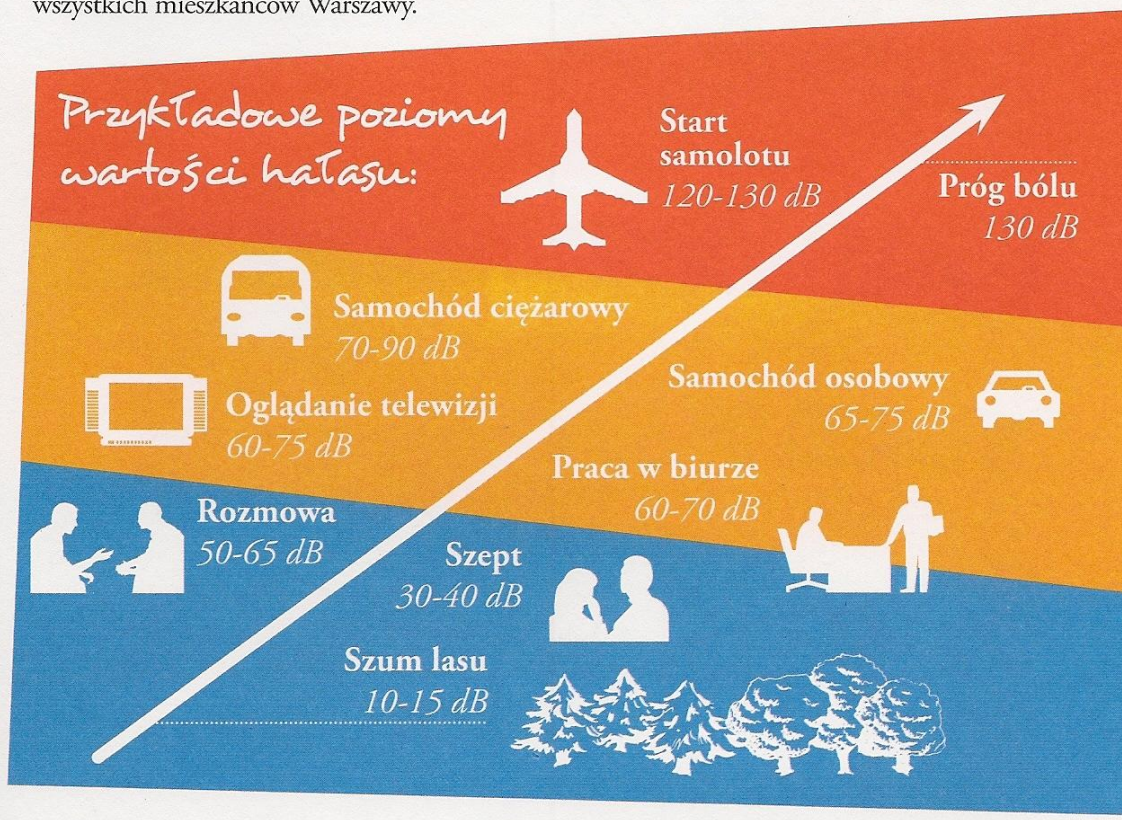
Klimat akustyczny – ogół dźwięków występujących na danym obszarze, pochodzący ze wszystkich źródeł je wywołujących.

Mapa akustyczna – mapa przedstawiająca rozkład hałasu pochodzącego z różnych źródeł, obrazuje poziomy hałasu na danym terenie.

Obszar cichy – obszar, na którym nie występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu.

Program ochrony środowiska przed hałasem – zwany inaczej Planem działań – analizuje problemy akustyczne i wskazuje ich rozwiązania.

Rozwiązanie antyhałasowe – techniczne, organizacyjne, prawne i ekonomiczne działanie, mające na celu obniżenie hałasu w środowisku.



Przedsięwzięcia, których wdrożenie ograniczy uciążliwość hałasu w mieście to m.in.:

- planowanie przestrzenne uwzględniające uwarunkowania akustyczne terenów,
- odpowiednie zarządzanie ruchem w mieście,
- rozdzielenie ruchu tranzytowego i lokalnego,
- wprowadzanie ograniczenia prędkości ruchu pojazdów na wybranych obszarach i odcinkach dróg,
- budowanie obwodnic,
- zastosowanie cichych nawierzchni jezdni oraz cichych podkładów pod tory,
- zastosowanie ekranów akustycznych.

Z projektem dokumentu można zapoznać się na stronie internetowej pod adresem: <http://mapaakustyczna.um.warszawa.pl> lub w siedzibie Biura Ochrony Środowiska przy Pl. Starynkiewicza 7/9, na V piętrze w pokoju 503, w dniach od 7 do 30 kwietnia 2009 r., w godzinach 8-16:00.

Wszelkie uwagi prosimy kierować drogą elektroniczną na adres: mapaakustyczna@um.warszawa.pl w dniach od 7 do 30 kwietnia 2009 r. lub składać osobiście w miejscu wyłożenia dokumentu*. Zgłoszone uwagi i wnioski zostaną rozpatrzone przez Urząd m.st. Warszawy i wzięte pod uwagę przy ostatecznym opracowaniu Programu ochrony środowiska przed hałasem dla m.st. Warszawy.

Serdecznie zapraszamy na spotkania otwarte poświęcone dyskusji o projekcie Programu, które odbędą się w dniach 15 i 23 kwietnia 2009 r. o godzinie 17:00 w Sali Koncertowej na VI piętrze Pałacu Kultury i Nauki (Pl. Defilad 1). Dla Państwa wygody Program będzie wyłożony do wglądu przed spotkaniami już od godziny 16:00.

Chcesz dowiedzieć się więcej?
Skontaktuj się z nami!
Czekamy pod nr telefonów:
022 257 92 44 lub 022 257 92 59.

* Każdy wniosek powinien zawierać imię i nazwisko lub nazwę w przypadku osoby prawnej/jednostki organizacyjnej.



Denerwuje Cię
hałas ulicy?

Chcesz,
żeby w Warszawie
było ciszej?

Zapoznaj się z projektem
ochrony stolicy przed hałasem!

Zgłoś
uwagi!

Urząd m.st. Warszawy serdecznie zaprasza
na konsultacje społeczne projektu dokumentu *Programu ochrony środowiska
przed hałasem dla m.st. Warszawy* wraz z *Prognozą oddziaływania na środowisko*.

O czym będziemy dyskutować?

O rozwiązaniach ograniczających hałas komunikacyjny: drogowy, tramwajowy,
kolejowy oraz lotniczy, a także hałas przemysłowy.

Z projektem dokumentu można zapoznać się na stronie internetowej pod adresem:
<http://mapaakustyczna.um.warszawa.pl> lub w siedzibie Biura Ochrony Środowiska przy
Pl. Starynkiewicza 7/9, na V piętrze w pokoju 503,
w dniach od 7 do 30 kwietnia 2009 r., w godzinach 8-16:00.

Wszelkie uwagi prosimy kierować drogą elektroniczną na adres:
mapaakustyczna@um.warszawa.pl w dniach od 7 do 30 kwietnia 2009 r.
lub składać osobiście w miejscu wyłożenia dokumentu. Zgłoszone uwagi i wnioski zostaną
rozpatrzone przez Urząd m.st. Warszawy i wzięte pod uwagę przy ostatecznym opracowaniu
Programu ochrony środowiska przed hałasem dla m.st. Warszawy.

Serdecznie zapraszamy na spotkania otwarte poświęcone dyskusji o projekcie
Programu, które odbędą się w dniach 15 i 23 kwietnia 2009 r. o godzinie 17:00
w Sali Koncertowej na VI piętrze Pałacu Kultury i Nauki (Pl. Defilad 1).
Dla Państwa wygody *Program* będzie wyłożony do wglądu przed spotkaniami
już od godziny 16:00.

Chcesz dowiedzieć się więcej?
Skontaktuj się z nami!

Czekamy pod nr telefonów: 022 257 92 44 lub 022 257 92 59.

Wydrukowano na papierze ekologicznym.

Twoja opinia
jest dla nas
ważna!