

Warszawa, dnia 12 lipca 2013 r.

Biuro Ochrony środowiska

Plac Starynkiewicza 7/9

02-015 Warszawa

Wnioskodawca

Stowarzyszenie Ciche Niebo nad

Warszawą

ul. Ogrodowa 32 A, lokal 13

00-896 Warszawa

UWAGI I WNIOSKI (część II)

Do mapy akustycznej Warszawy w części hałas lotniczy Bemowo, Bielany, Żoliborz

Działając w imieniu Stowarzyszenia Ciche Niebo nad Warszawą, w nawiązaniu do Państwa pisma z dnia 28 czerwca 2013 roku (sygn. akt OS-I-AŚ 6250.12.2013. LLE) – dalej w skrócie Pismo:

I Pragnę w pierwszej kolejności podnieść, że Państwa pismo, wbrew publicznemu zobowiązaniu złożonemu w dniu 27 czerwca 2013 r. nie zawiera żadnych informacji na temat danych wejściowych do sporządzenia mapy akustycznej. Przedstawiciel firmy przygotowującej dane do sporządzenia mapy akustycznej, w czasie spotkania w dniu 27 czerwca 2013 r. nie był w stanie odpowiedzieć na pytanie jakie dane wejściowe zostały uwzględnione przy jej sporządzaniu, co już świadczy o fasadowości prowadzonych konsultacji społecznych. Jednocześnie padło zobowiązanie o udzieleniu informacji w tym zakresie, co dotychczas nie nastąpiło.

Należy w tym miejscu podnieść, że zgodnie z „Wytycznymi opracowywania map akustycznych” (Warszawa 2006) sporządzonymi przez Instytut Ochrony Środowiska na zlecenie Głównego Inspektora Ochrona Środowiska **pierwszym etapem przygotowania się do realizacji mapy akustycznej jest zgromadzenie danych wejściowych**. Dane te dotyczą (w zakresie hałas lotniczego):

- **źródeł hałasu w tym mapy zasięgu hałasu lotniczego (mapa akustyczna dla hałasu lotniczego),**

- zasadniczej mapy numerycznej terenu,
- informacji z dodatkowych baz danych, odnoszących się do np. warunków atmosferycznych, niezbędnych do oszacowania poziomów długookresowych,
- **szczegółowych wyników badań terenowych hałasu, podjętych wcześniej, których wyniki podczas realizacji mapy służą do walidacji i ewentualnej kalibracji modelu obliczeniowego.**

Twierdzenie zatem Państwa w Piśmie „...że do wykonania map hałasu nie jest niezbędne wykonanie pomiarów hałasu.” jest niezgodne z obowiązującymi przepisami.

W związku z powyższym ponawiamy wniosek o informacje:

a) czy została sporządzona mapa akustyczna dla zasięgu hałasu lotniczego, jeżeli tak to przez kogo i kiedy,

b) **czy były prowadzone terenowe badania hałasu, których wyniki podczas realizacji mapy służą do walidacji i ewentualnej kalibracji modelu obliczeniowego.**

W zakresie, jak w punkcie b powyżej, informacje są o tyle istotne, że Państwa stanowisko:

- zawarte w Piśmie jest sprzeczne z wytycznymi GIOŚ. Państwo twierdzicie, że w trakcie sporządzania mapy akustycznej nie prowadzi się badań terenowych, a zdaniem GIOŚ takie badania prowadzi się celem chociażby weryfikacji danych, co jest bez wątpienia logiczne i w pełni zrozumiałe,

- w czasie spotkania w dniu 27 czerwca 2013, przedstawiciel firmy sporządzającej mapy nawiązał do badań terenowych dla lotniska Babice –, czyli albo były takie badania albo ich nie było. Wnosimy o jednoznaczne stanowisko.

c) jakie parametry przelotów i cechy samolotów przyjęto przy określaniu źródeł hałasu. Ciągłe bowiem podkreślamy, że większość samolotów cywilnych to maszyny kilkudziesięcioletnie, z silnikami gaźnikowymi, wyeksploatowanymi, emitujące hałas wyższy niż dane fabryczne, a załogi permanentnie latają poniżej zalecanej przez wieżę wysokości.

II (Metodyka sporządzania mapy akustycznej). Państwa Pismo zawiera stanowisko, że mapa akustyczna została sporządzona zgodnie z Dyrektywą nr 2002/49/WE Parlamentu

Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnoszącej się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku (dalej w skrócie Dyrektywa). Pogląd ten w odniesieniu do hałasu emitowanego przez lotnisko Babice nie jest prawidłowy.

Warto wskazać, że Państwa zdaniem uśrednione poziomu hałasu są adekwatne dla opracowania mapy akustycznej w zakresie hałasu emitowanego przez lotnisko Babice. To stanowisko stoi w sprzeczności z treścią Załącznik nr 1 punkt 3 do Dyrektywy. Stanowi on bowiem, że w niektórych przypadkach **może być korzystne stosowanie** dodatkowo do L_{den} i L_{night} , i, odpowiednio, L_{day} i $L_{evening}$, specjalnych wskaźników hałasu i związanych wartości granicznych. Poniżej podano niektóre przykłady:

- **rozpatrywane źródło hałasu działa jedynie przez niewielką część czasu** (na przykład, przez mniej niż 20 % sumy okresów dziennych w roku, sumy okresów wieczornych w roku lub sumy okresów nocnych w roku),
- średnia liczba zdarzeń akustycznych w jednej porze lub kilku porach jest bardzo niska (na przykład mniej niż jedno zdarzenie akustyczne na godzinę; zdarzenie akustyczne określane jest jako sygnał akustyczny trwający krócej niż pięć minut; przykładem jest hałas przejeżdżającego pociągu albo **przelatującego samolotu**),
- wysoki udział dźwięków niskiej częstotliwości w hałasie,
- L_{Amax} lub SEL (poziom ekspozycji na hałas) dla ochrony okresów nocnych w przypadku szczytów hałasu,
- **dodatkowa ochrona weekendów lub konkretnej części roku**,
- dodatkowa ochrona pory dziennej,
- dodatkowa ochrona pory wieczornej,
- połączenie hałasu z różnych źródeł,
- obszary ciszy na otwartych terenach poza miastem,
- w skład hałasu wchodzi silne składniki tonowe,
- hałas o charakterze impulsowym.

Interpretacja tego punktu załącznik nie budzi wątpliwości. Skoro punkt 1 Preambuły do Dyrektywy stanowi, że „Osiągnięcie wysokiego poziomu zdrowia i ochrony środowisk jest częścią polityki wspólnotowej, a ochrona przed hałasem znajduje się wśród przyjętych celów” to zwrot **„może być korzystne stosowanie” należy interpretować jako imperatyw (obowiązek) stosowania tam, gdzie jest to uzasadnione ochroną przed hałasem**

wskaźników uzupełniających. A taka jest przecież rola mapy akustycznej i Państwa przy opracowywaniu programu ochrony środowiska przed hałasem.

W przywoływanych powyżej przykładach z załącznika do Dyrektywy wskazuje się dwie sytuacje wprost występujące w odniesieniu do hałasu na lotnisku Babice. Po pierwsze jest to zróżnicowanie natężenia hałasu w różnych porach roku (w okresie wiosenno – letnim jest najwięcej operacji lotniczych). Po drugie jednostkowe zdarzenia powodujące hałas są bardzo uciążliwe (start), a szczególnie przelot, który mieszkańcy na dole kręgu odbierają w dawkach od cisy do nawet 90 dB, w interwałach nawet co minutę.

Mając powyższe na uwadze wnosimy o informację, dlaczego przy opracowywaniu mapy akustycznej w zakresie hałasu emitowanego przez lotnisko Babice nie zostały uwzględnione wymogi uzupełniających wskaźników hałasu w rozumieniu punktu 3 załącznika nr 1 do Dyrektywy.

W ślad za tym wnosimy o wykonanie tej części mapy akustycznej za okres maj-październik z uwzględnieniem pomiarów ciągłych dokonywanych przez lotnisko Babice.

III Wnosimy o udzielenie informacji, jakie konkretne działania odnoszące się do hałasu emitowanego przez lotnisko Babice są planowane do zamieszczenia **w zaskarżalnym** Programie ochrony środowiska przed hałasem. Pragniemy zwrócić uwagę, że ograniczenie operacji lotniczych w okresie niedziel w godzinach od 6 do 8 jest niewystarczające. Powinno bowiem uwzględnić się chociażby fakt, że w strefie oddziaływania znajdują się żłobki, przedszkola oraz szkoły, już teraz narażone na hałas ponadnormatywny (55dB). Godziny pracy tych instytucji powinny być bezwzględnie wolne od nadmiernego hałasu. Ważenie z jednej strony zdrowia dzieci a z drugiej zachcianek pilotów, którzy latają rekreacyjnie i szkoleniowo na kilkudziesięciolotnych samolotach, powodując nadmierny hałas, ale i ryzyko wypadku lotniczego nie pozostawia wątpliwości (w nazwie macie Państwo ochronę środowiska).

Na marginesie należy podnieść, że teren obecnego lotniska Babice nie jest właściwy dla operacji lotniczych cywilnych (rekreacyjnych). Kwestia ta jest już przedmiotem badania przez Komisję Europejską. Państwa stanowisko w tym zakresie zostanie przekazane przez Stowarzyszenie Komisji Europejskiej, jako załącznik w prowadzonej przez Komisję Europejską sprawie legalności działania lotnictwa cywilnego na lotnisku Babice.

W tym miejscu wnioskujemy, aby wystąpili Państwo z inicjatywą do Mazowieckiego Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska o ustanowienie stałych pomiarów hałasu w

obszarze kręgu nadlotniskowego lotniska Babice, w tym uwzględnienie miejsca stałego przebywania dzieci i młodzieży.

Odpowiedź Państwa na nasz zarzut, że nowa mapa akustyczna przy liczbie operacji lotniczych w ciągu roku zbliżającej się do 40 000 pokazuje ten sam poziom hałasu lotniczego (40-45dB) co poprzednia mapa sporządzona przy ilości operacji ca. 20 000, że „...rozkład hałasu na obu mapach różni się.” dowodzi niezrozumienia istoty zarzutu.

Apelujemy zatem do zdrowego rozsądku: nie o rozkład hałasu chodzi ale jego natężenie. Wmawianie warszawiakom, że przy prawie podwójnym wzroście ilości operacji lotniczych w ciągu roku poziom hałasu z tym związany pozostaje ten sam, to kpina z ich zdrowego rozsądku.

Prosimy zatem o poważne traktowanie i rozpoczęcie misji do której Państwa Urząd został powołany.

OCHRONY ŚRODOWISKA!

Z poważaniem

Do wiadomości:

- 1) Minister Ochrony Środowiska
- 2) Przewodniczący Komisji Ochrony Środowiska Rady m.st. Warszawy
- 3) Mazowiecki Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska
- 4) Stowarzyszenie Zielone Mazowsze