

Zestawienie uwag i wniosków po konsultacjach społecznych

Sejmik Województwa Mazowieckiego uchwałą nr 171/19 z dnia 15 października 2019 r. zapewnił udział społeczeństwa, zgodnie z przepisami art. 30, art. 39 i art. 40 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2020 r. poz. 283). Przepisy te stanowią, że udział mieszkańców w postępowaniu w sprawie projektu dokumentu obejmuje m.in.:

- 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.

Konsultacje społeczne trwały od 24 października 2019 r. do 22 listopada 2019 r. Z treścią projektu można było zapoznać się:

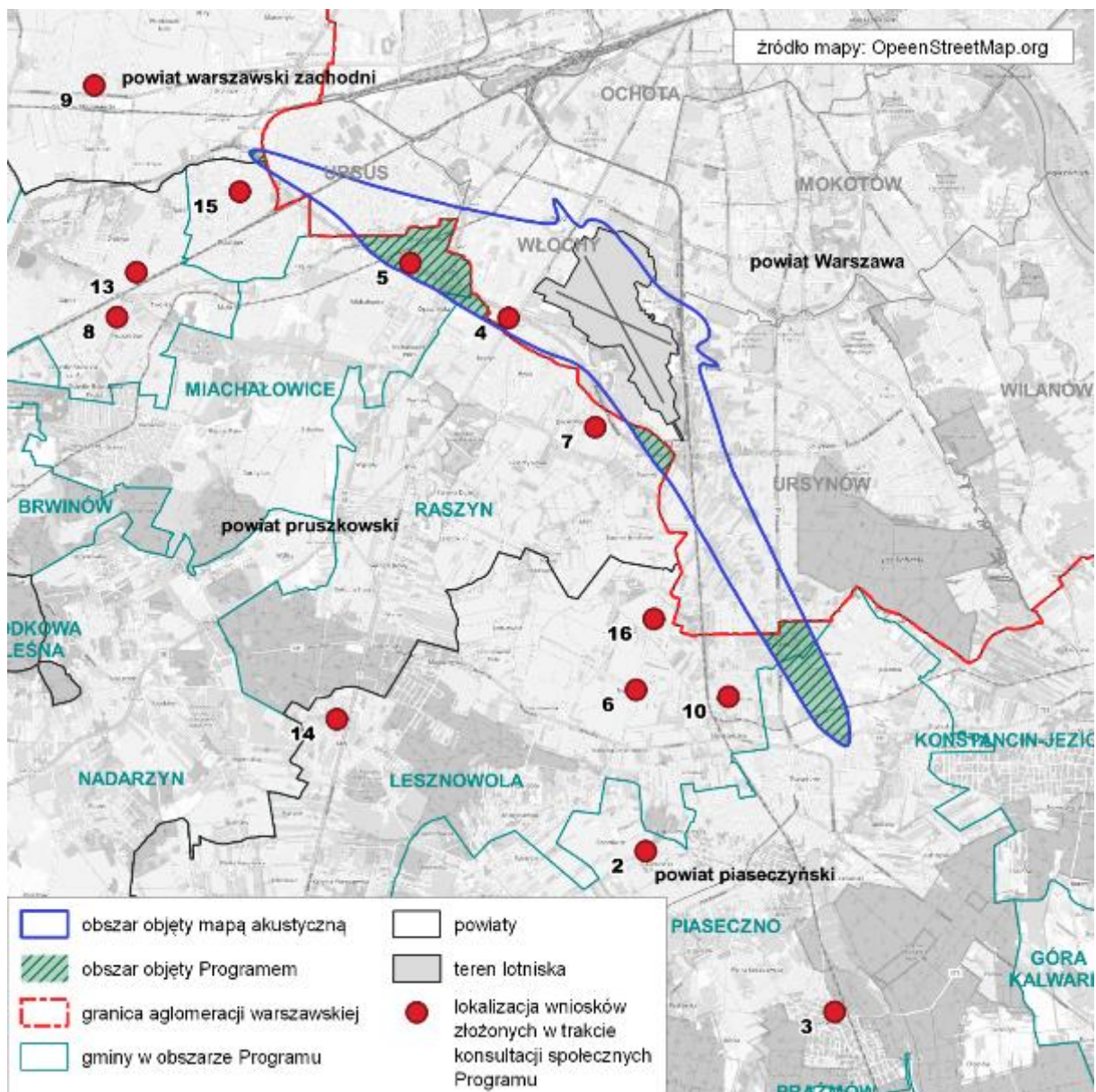
- w wersji elektronicznej: na stronie internetowej www.mazovia.pl w zakładce Konsultacje społeczne,
- w wersji papierowej: w siedzibie Departamentu Gospodarki Odpadami, Emisji i Pozwoleń Zintegrowanych Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego w Warszawie, ul. ks. I. Kłopotowskiego 5, 03 – 718 Warszawa (III piętro, pokój 309, od poniedziałku do piątku w godzinach 9:00-15:00).

Uwagi i wnioski można było składać w następujący sposób:

- w formie pisemnej na adres: Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie, Departament Gospodarki Odpadami, Emisji i Pozwoleń Zintegrowanych, ul. ks. I. Kłopotowskiego 5, 03-718 Warszawa,
- ustnie do protokołu,
- za pomocą środków komunikacji elektronicznej bez konieczności opatrywania ich kwalifikowanym podpisem elektronicznym, na adres: halas@mazovia.pl.

Zgodnie z art. 41. 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*, uwagi lub wnioski złożone po upływie terminu, o którym mowa w art. 39 ust. 1 pkt 4 ww. ustawy, pozostawia się bez rozpatrzenia.

We wskazanym terminie konsultacji społecznych wpłynęło łącznie 20 wniosków od osób fizycznych, organów samorządowych oraz stowarzyszeń. Na rysunku poniżej zaznaczono lokalizację właściwą dla przedmiotu wniosku (o ile możliwe było jej ustalenie) w odniesieniu do granic obszaru objętego Programem (liczba punktów na rysunku jest mniejsza od liczby wniosków, ponieważ wnioski o podobnej treści i lokalizacji zostały scalone, a niektóre wnioski miały charakter ogólny, bez wskazanej lokalizacji).



Rys.1. Lokalizacja właściwa dla przedmiotu wniosku

Powyższe uwagi zostały rozpatrzone, a informacje o ich uwzględnieniu zostały zamieszczone w poniższej tabeli.

Tab. 1. Zestawienie wniosków złożonych w trakcie konsultacji społecznych

Lp.	Treść uwagi	Podmiot zgłaszający	Sposób uwzględnienia w opracowaniu
1	<p>W związku z rozpoczęciem konsultacji społecznych w celu sporządzenia uchwały w sprawie określenia programu ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracją tj. obszaru Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie zaliczanego do obiektów, których eksploatacja może powodować negatywne oddziaływanie akustyczne, wnoszę o uwzględnienie infrastruktury kolejowej należącej do linii R8 (Warszawa - Radom) w wyżej wymienionym programie .</p> <p>Lotnisko Chopina jest jednym z elementów całego węzła komunikacyjnego. Do tej infrastruktury należą również inne elementy w tym linii kolejowe. Linia R8 przebiega przez pola uprawne, tereny zamieszkałe przez ludzi, a także liczne gatunki zwierzęce. Linia ta na całej swej długości nie posiada zabudowy ekranów dźwiękoszczelnych co znacząco negatywnie oddziałuje na środowisko. Można sobie tylko wyobrazić hałas jaki po zrealizowaniu inwestycji będzie generować linia kolejowa oraz jednoczesne starty i lądowania samolotów w pasie powietrznym skierowanym w kierunku Piaseczna. Na uwagę zasługują także planowane uruchomienia infrastruktury:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. SKM do Piaseczna po przebudowie Warszawy Zachodniej - wzmożony ruch pociągów podmiejskich 2. Planowane przeniesienia ruchów Charterowych do Lotniska Radom po zakończeniu prac nad jego przebudową oraz dokończenie szybkiej kolei do Radomia na odcinku od Warki do Radomia. Z pewnością połączenia do Radomia zwiększą swoją częstotliwość i oddziaływanie na środowisko 3. Budowa Obwodnicy Warszawy na odcinku: Warszawa Lotnisko - Lesznowola - Tarczyn <p>W związku z powyższym uchwała powinna uwzględniać budowę ekranów akustycznych przy rozbudowie linii torów dla aglomeracji warszawskiej.</p>	<p>osoby fizyczne (3 wnioski)</p>	<p>Wniosku nie uwzględniono</p> <p>Program ten opracowywany jest tylko dla terenów poza aglomeracjami położonych wokół Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie i nie obejmuje swym zakresem oddziaływania i przebudowy linii kolejowych. Dla linii kolejowych, dla których zgodnie z wówczas obowiązującymi przepisami ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. <i>Prawo ochrony środowiska</i> (Dz. U. z 2019 r. poz. 1396, z późn. zm.) wymagane było opracowanie map akustycznych, a tym samym opracowanie programu ochrony środowiska przed hałasem, Sejmik Województwa Mazowieckiego uchwałą nr 169/19 z dnia 15 października 2019 r. określił „Program ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami, o których mowa w art. 179 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska, tj. obszarów linii kolejowych zaliczanych do obiektów, których eksploatacja może powodować negatywne oddziaływanie akustyczne”.</p> <p>Programy ochrony środowiska przed hałasem są dokumentami strategicznymi służącymi do prowadzenia długookresowej polityki w zakresie ochrony przed hałasem, w których określa się kierunki i działania naprawcze, których realizacja ma na celu poprawę klimatu akustycznego na terenach wymagających ochrony akustycznej, gdzie poziom hałasu przekracza obowiązujące normy.</p> <p>Programy opierają się średniorocznych poziomach hałasu. Natomiast konieczność podjęcia działań w celu ograniczenia oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia, w tym budowy nowych ekranów akustycznych oparta jest na innych wskaźnikach hałasu określonych w art. 112a ustawy Poś, tj. dotyczących bieżącej oceny i kontroli stanu środowiska. Dlatego też zgłaszane sygnały od mieszkańców wskazujących na prawdopodobieństwo wystąpienia uciążliwości akustycznej pochodzącej od konkretnej linii kolejowej powinny być rozpatrywane przez właściwe organy ochrony środowiska w ramach innych postępowań administracyjnych.</p>
2	<p>Szanowni Państwo, jestem mieszkanką miejscowości Kamionka pod Piasecznem, przelot samolotów nad domem jest co roku coraz gorszy, szczególnie w okresie wakacyjnym. Nie ma możliwości spania przy otwartym oknie. Chciałabym też zwrócić uwagę na nocne loty samolotów cargo, zdarza się,</p>	<p>Osoba fizyczna</p>	<p>Wniosku nie uwzględniono</p> <p>Program ochrony środowiska przed hałasem jest dokumentem strategicznym opierającym się o wskaźniki L_{DWN} i L_N odnoszące się do długookresowej polityki środowiskowej. W Programie określone są kierunki i</p>

	<p>że domowe grzejniki trzęsą się przy przelocie. Dom posiadamy od 15 lat, na początku nie było tego problemu, dzisiaj mamy wrażenie, że mieszkamy pod autostradą samolotową.</p>		<p>działania naprawcze, których realizacja ma na celu poprawę klimatu akustycznego na terenach wymagających ochrony akustycznej, gdzie poziom hałasu przekracza obowiązujące normy.</p> <p>Z mapy akustycznej wykonanej w 2017 r. dla Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie stanowiącej podstawę do opracowania Programu wynika, że na terenie miejscowości Kamionka poziom hałasu wyrażony wskaźnikami L_{DWN} i L_N nie przekracza dopuszczalnych wartości poziomu dźwięku w środowisku.</p> <p>Natomiast ocenę bieżącej uciążliwości akustycznej, na jaką wskazuje wniosek, dokonuje się na podstawie innych wskaźników hałasu określonych w art. 112a ustawy Poś tj. jednodobowych wskaźników oceny hałasu L_{AeqD} i L_{AeqN}.</p> <p>Dlatego też zgłaszany problem wskazujący na prawdopodobieństwo wystąpienia uciążliwości akustycznej pochodzącej od Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie powinien być rozpatrywany przez właściwy organ ochrony środowiska w ramach innego postępowania administracyjnego.</p> <p>W przypadku eksploatacji powyższego portu lotniczego w oparciu o obowiązujące założenia wynikające z uchwały nr 76/11 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z 20 czerwca 2011 r., którą utworzono obszar ograniczonego użytkowania oraz rozwiązania wprowadzone przez Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” mające ograniczyć uciążliwość akustyczną powyższego lotniska, w tym „<i>core night</i>” i system „<i>quota count</i>”, nie ma znaczenia jakie operacje lotnicze są wykonywane w porze nocy, czy to loty cargo czy loty cywilne, gdyż powinny obowiązywać takie same zasady. W związku z powyższym egzekwowanie zasady „<i>core night</i>” i systemu „<i>quota count</i>” powinno odnosić się do wszystkich wykonywanych operacji niezależnie od ich przeznaczenia.</p>
3	<p>Od 5 lat mieszkam w Zalesiu Górnym. O ile jeszcze kilka lat temu było to dobre miejsce do życia o tyle teraz jest tragedia. Nie można wyjść na działkę gdyż hałas jest non stop. Wychodząc na spacer przez godzinę naliczyłem 30 samolotów. O ile jeszcze kilka lat temu było to zjawisko sporadyczne tak teraz jest jeden za drugim. Nie da się żyć. W nocy potrafią o 1 takiego trupa wpuścić. Spać nie można bo latają do 12tej jeden za drugim. Koszmar. Człowiek nie może się wyspać bo już z rana zaczynają...KOSZMAR!!!!!!!!!!!!!! Najgorsze są te stare rupiecie turbośmigłowe. To jest koszmar.</p>	Osoba fizyczna	<p>Wniosku nie uwzględniono</p> <p>Program ochrony środowiska przed hałasem jest dokumentem strategicznym opierającym się o wskaźniki L_{DWN} i L_N odnoszące się do długookresowej polityki środowiskowej w zakresie hałasu, w którym określone są kierunki i działania naprawcze, których realizacja ma na celu poprawę klimatu akustycznego na terenach wymagających ochrony akustycznej, gdzie poziom hałasu przekracza obowiązujące normy.</p> <p>Z mapy akustycznej wykonanej w 2017 r. dla Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie stanowiącej</p>

			<p>podstawę do opracowania Programu wynika, że na terenie miejscowości Zalesie Górne poziom hałasu wyrażony wskaźnikami L_{DWN} i L_N nie przekracza dopuszczalnych wartości poziomu dźwięku w środowisku.</p> <p>Natomiast ocenę bieżącej uciążliwości akustycznej, na jaką wskazuje wniosek, dokonuje się na podstawie innych wskaźników hałasu określonych w art. 112a ustawy Poś tj. opartych na jednodobowych wskaźnikach oceny hałasu L_{AeqD} i L_{AeqN}. Dlatego też zgłaszany problem wskazujący na prawdopodobieństwo wystąpienia uciążliwości akustycznej pochodzącej od Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie powinien być rozpatrywany przez właściwy organy ochrony środowiska w ramach innego postępowania administracyjnego.</p>
4	<p>W nawiązaniu do informacji podanych w sprawie konsultacji społecznych dot. projektu uchwały 171/19 Sejmiku Mazowieckiego uprzejmie proszę o podanie mi wyjaśnienia w sprawie;</p> <p>1.Co to za nowy stwór ta uchwała z datą wydania 15.X.2019 i ogłoszeniem na 30 X.2019 r. Konsultacjami w Piasecznie;</p> <p>2.co to za stwór ograniczający treść Uchwały dla terenów poza aglomeracjami o których mowa w Uchwale a dot. Portu Lotniczego Okęcie.</p> <p>3.gdzie jest mapa z zasięgiem oddziaływania hałasu.</p> <p>Jednocześnie informuje, że dotychczasowy sposób w treści wydawania uchwał ostatnio w 2011r. stanowi makulaturę bez możliwości egzekwowania jej zawartości przez sądy i urzędy administracji RP. Ponadto sposób naliczania hałasu jest niezgodny z zawartością dyrektyw UE. Jak długo to mydlenie i oszustwa będą trwały.</p>	<p>Osoba fizyczna mieszkaniec Dzielnicy Warszawy Włochy</p>	<p>Wniosku nie uwzględniono</p> <p>Przedłożony wniosek nie wnosi uwag do Programu. Zawarte są w nim tylko pytania wymagające wyjaśnień.</p> <p>Podjęcie przez Sejmik Województwa Mazowieckiego uchwały nr 171/19 z dnia 15 października 2019 r., o której mowa we wniosku miało za zadanie zapewnienie społeczeństwu możliwości udziału w procesie opracowywania przez Sejmik Województwa Mazowieckiego programu ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami tj. obszaru Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie, którego eksploatacja powoduje negatywne oddziaływanie akustyczne, czyli umożliwienie składania uwag i wniosków do przedstawionego projektu ww. Programu. Obowiązek zapewnienia takiego udziału wynikał z zapisów ustawy Poś. Konsultacje projektu programu prowadzone są na podstawie art. 39 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U z 2018 r. poz. 2081, z późn. zm.). W uchwale tej poinformowano społeczeństwo w jakim terminie i w jakim trybie będą prowadzone konsultacje oraz w jakiej formie i gdzie można składać uwagi i wnioski do projektu Programu.</p> <p>Ograniczenie zakresu Programu do terenów poza aglomeracjami, tj. terenów znajdujących się poza granicami m. st. Warszawy, wynikało z zapisów ustawy Poś. Zgodnie z wówczas obowiązującym art. 117 ustawy Poś przed wprowadzonymi</p>

			<p>zmianami w tejże ustawie, ocenę stanu akustycznego środowiska dokonuje się dla aglomeracji o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy oraz dla terenów poza aglomeracjami, o których mowa</p> <p>w art. 179 ust. 1, czyli dróg, linii kolejowych i lotnisk. Tym niemniej działania przeciwhałasowe proponowane w Programie będą oddziaływać na wszystkie tereny w otoczeniu portu lotniczego. Mapa akustyczna wykonana w 2017 r. przez zarządzającego Portem Lotniczym im. F. Chopina w Warszawie stanowiąca podstawę do opracowania Programu dostępna jest w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Mazowieckiego w Warszawie w Departamencie Gospodarki Odpadami, Emisji i Pozwoleń Zintegrowanych przy ul. Kłopotowskiego 5, w Mazowieckim Wojewódzkim Inspektoracie Ochrony Środowiska oraz u zarządzającego portem lotniczym. Mapa stanowiąca podstawę do opracowania programu nie jest mapą przedstawiającą granice obszaru ograniczonego użytkowania z 2011 r., o której wspomniano w powyższym wniosku.</p> <p>We wniosku nie sprecyzowano w jakim dokumencie, jakie naliczenia hałasu i z jakimi dyrektywami UE występują niezgodności. Program oraz opracowana mapa akustyczna z 2017 r. przekazywane są za pośrednictwem Głównego Inspektora Ochrony Środowiska do Komisji Europejskiej. Z ww. organów nie wpłynęły informacje o nieprawidłowościach w sporządzeniu ww. mapy akustycznej.</p>
5	<p>W związku z konsultacjami projektu uchwały Sejmiku Województwa Mazowieckiego w sprawie określenia programu ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami zgłaszamy następujące uwagi:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. w ramach monitoringu poziomów hałasu należy wykonać kolejne punkty pomiaru hałasu, które powinny być zlokalizowane poza obszarem ograniczonego użytkowania na terenie gminy Michałowice, 2. Intensyfikacja działań krótkookresowych, poprzez ograniczenie lotów w porze nocnej wraz ze zmniejszeniem liczby operacji wykonywanych przez flotę o mniejszej emisji hałasu zarówno w porze dziennej jak i nocnej 3. Przyspieszenie wdrożenia zakazu lotów w porze nocnej 4. Przeprowadzenie analizy możliwości zmiany ścieżki podejścia/korytarza startów dla proggu RWY 29 w taki sposób, aby 	<p>Urząd Gminy Michałowice</p>	<p>Wniosek uwzględniono częściowo</p> <p>W Programie w załączniku nr 3 do uchwały, w tabeli nr 1 oraz w załączniku nr 4 do uchwały, w tabeli 1 i w rozdziale 4, w ramach działań naprawczych przewidzianych do realizacji w celu obniżenia poziomu hałasu wokół Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie zaproponowano rozbudowę systemu ciągłego monitoringu hałasu. Wskazano lokalizację nowych stacji „technicznych”, niezbędnych do kontrolowania realizacji innych działań określonych w Programie oraz konieczność wybudowania czterech dodatkowych stacji monitoringowych do weryfikacji granic OOU. W przypadku tych stacji nie określono ich dokładnej lokalizacji. Jednakże przy doborze ich lokalizacji zarządzający lotniskiem może uwzględnić możliwość zlokalizowania jednej z nich na terenie gminy Michałowice, jeżeli jej lokalizacja spełni wymagania referencyjnej</p>

	<p>ruch statków powietrznych odbywał się wzdłuż POW do węzła Konotopa, a następnie wzdłuż autostrady A2</p> <p>5. Przeprowadzenie analizy wpływu operacji lotniczych polegających na zakręcaniu samolotu nad punktem WA901, wcześniej niż obowiązująca procedura, pod kątem przekroczeń norm hałasu poza OOU</p> <p>6. Pytanie czy była prowadzona analiza, czy samoloty osiągają punkt WA901 na wysokości 2000 ft QNH</p>		<p>metodyki pomiarowej, wg załącznika nr 1 lub załącznika nr 2 do rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz. U. poz. 824, ze zm.).</p> <p>W załączniku nr 4 do uchwały wskazano przyczyny przyjętego w Programie horyzontu czasowego realizacji poszczególnych działań naprawczych. Określając horyzonty czasowe starano się uwzględnić możliwości techniczne i organizacyjne wskazujące na konieczność dokonania zakupu sprzętów i ewentualnego opracowania nowych rozwiązań pozwalających na wdrożenie zadań programu. Ponadto na podstawie doświadczeń wynikających z wdrażania przez porty lotnicze, w tym Port Lotniczy im. F. Chopina w Warszawie, innych działań przeciwhałasowych, przyspieszenie ich realizacji jest nierealne. Wprowadzenie tak dużych ograniczeń dotyczących zarówno pory nocy i pory dnia oraz ich jednocześnie zintensyfikowanie terminowe dla przedmiotowego portu lotniczego może spowodować, iż żadne z zadań nie zostanie zrealizowane i nie nastąpi poprawa klimatu akustycznego wokół lotniska nawet do 2023 r.</p> <p>Program ochrony środowiska przed hałasem dla Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie opracowywany jest na podstawie sporządzonej przez zarządzającego tym portem mapy akustycznej z 2017 r., w ramach której określone zostały trasy startów i lądowań statków powietrznych i wyznaczony został zasięg oddziaływania akustycznego. Mapa ta wskazuje, że dla długookresowych wskaźników oceny hałasu, wskazany we wniosku rodzaj operacji lotniczej nie przekracza granic OOU. Wykonanie analiz, o których mowa we wniosku możliwe jest do przeprowadzenia w odniesieniu do jednodobowych wskaźników oceny hałasu w ramach innych prowadzonych postępowań administracyjnych mających na celu ustalenie rzeczywistego oddziaływania portu lotniczego na środowisko, np. przeglądu ekologicznego. Wobec powyższego takie analizy nie były prowadzone w ramach opracowania programu.</p>
6	<p>Mieszkam w Nowej Woli w gminie Lesznowola. Nasza miejscowość nie została uwzględniona na obecnej mapie akustycznej pobliskiego lotniska Chopina pomimo tego, że nad naszymi dachami</p>	<p>Osoba fizyczna mieszkaniec Nowej Woli w gminie Lesznowola</p>	<p>Wniosku nie uwzględniono</p> <p>Z mapy akustycznej wykonanej w 2017 r. dla Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie wynika,</p>

	<p>regularnie przelatują (na niskiej wysokości) samoloty. Od sierpnia bieżącego roku huk jest nie do wytrzymania - również w godzinach nocnych (cisza nocna na lotnisku!). Większość samolotów robi zwrot wcześniej niż wynikałoby to z aktualnej mapy akustycznej lotniska. W załączeniu przesyłam screen shoty które porobiłam za pomocą FlightRadar 4go listopada 2019. Na ostatniej stronie zaznaczyłam obszar, o którym mówię - wyraźnie widać, że znajduje się poza mapą akustyczną opublikowaną na stronie lotniska.</p> <p>Bardzo proszę o pomoc i o zwrócenie szczególnej uwagi na Nową Wolę przy przygotowywaniu programu ochrony środowiska przed hałasem.</p>		<p>że na terenie miejscowości Nowa Wola w gminie Lesznowola, poziom hałasu wyrażony wskaźnikami L_{DWN} i L_N stanowiącymi podstawę do sporządzenia Programu, nie przekracza dopuszczalnych wartości poziomu dźwięku w środowisku.</p> <p>Natomiast ocenę bieżącej uciążliwości akustycznej, na jaką wskazuje wniosek, dokonuje się na podstawie innych wskaźników hałasu określonych w art. 112a ustawy Poś, tj. opartych na jednodobowych wskaźnikach oceny hałasu L_{AeqD} i L_{AeqN}. Dlatego też zgłaszany problem wskazujący na prawdopodobieństwo wystąpienia uciążliwości akustycznej pochodzącej od Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie powinien być rozpatrywany przez właściwe organy ochrony środowiska w ramach innego postępowania administracyjnego.</p>
7	<p>W związku z obwieszczeniem Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 15.10.2019 r. o sporządzeniu projektu uchwały w sprawie określenia programu ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami, o których mowa w art. 179 ust. 1 Prawo ochrony środowiska, tj. obszaru Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie zaliczanego do obiektów, których eksploatacja może powodować negatywne oddziaływanie akustyczne wnoszę o utrzymanie zapisów dotyczących:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Rozbudowy systemu monitoringu hałasu poprzez zwiększenie punktów pomiarowych wokół istniejącego lotniska uwzględniających rzeczywiste oddziaływanie lotniska; 2. Zmniejszenia liczby operacji wykonywanych w porze nocnej, a docelowo zakazów lotów w godzinach od 22.00 do 6:00 w celu zmniejszenia liczby mieszkańców narażonych na zakłócenia snu; 3. Dopuszczenia do korzystania z lotniska tylko cichszych typów statków powietrznych 4. Partycypacji w kosztach mających na celu zwiększenie izolacyjności akustycznej budynków zlokalizowanych w granicach Obszaru Ograniczonego Użytkowania; 5. Zmniejszenia liczby operacji w ciągu całej doby poprzez wykorzystanie innych portów regionalnych; 6. Rozwoju portów regionalnych i budowy Centralnego Portu Lotniczego wraz z towarzyszącą im infrastrukturą techniczną. <p>Ponadto wnoszę o uwzględnienie w Tabeli 28 poniższych planów miejscowych na terenie Gminy Raszyn w obowiązującym zasięgu Programu tj.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. miejscowego planu zagospodarowania 	Wójt Gminy Raszyn	<p>Wniosek uwzględniono w całości</p> <p>W załączniku nr 7 do uchwały w rozdziale 3.3 Przepisy prawa, w tym prawa miejscowego, mające wpływ na stan akustyczny środowiska w tabeli 28 przedstawiającej zestawienie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego obowiązujących w zasięgu działania Programu dodano wskazane we wniosku informacje dotyczące podanych we wniosku miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.</p> <p>W pozostałej części wniosek ten, od punktu od 1 do punktu 6, popiera działania przeciwhałasowe zaproponowane w Programie.</p>

	<p>przestrzennego części terenów położonych we wsi Raszyn 01 – rejon Południowej Obwodnicy (uchwała nr LII/477/2018 Rady Gminy Raszyn z dnia 18 kwietnia 2018 r.);</p> <p>2. miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części terenów położonych we wsi Dawidy w Gminie Raszyn – rejon Południowej Obwodnicy Warszawy – część 1 (uchwała nr I.VII/534/18 Rady Gminy Raszyn z dnia 14 września 2018 r.)</p>		
8	<p>W związku z konsultacjami społecznymi prowadzonymi po sporządzeniu projektu uchwały Sejmiku Województwa Mazowieckiego w sprawie określenia programu ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami, o których mowa w art. 179 ust. 1 Prawo ochrony środowiska, tj. obszaru Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie zaliczanego do obiektów, których eksploatacja może powodować negatywne oddziaływanie akustyczne, w imieniu mieszkańców Gminy Miasta Pruszkowa, przesyłam uwagi i wnioski do projektu ww. uchwały:</p> <p>1. mimo, że tereny Gminy Miasta Pruszków nie wchodzą w granice opracowania niniejszego Programu to należy podkreślić, że uciążliwości wynikające z hałasu akustycznego, spowodowane oddziaływaniem na środowisko przelatujących samolotów startujących z Lotniska im. F. Chopina są w sposób bardzo istotny odczuwalne przez mieszkańców naszego miasta, w związku z czym pominięcie Miasta Pruszków nie oddaje w pełni charakteru istotnych zagrożeń hałasowych Lotniska im. F. Chopina w Warszawie;</p> <p>2. nominalne procedury startów z progów 29 (koordynaty WA902 i WA901) są skierowane wprost nad Gminę Miasto Pruszków, a pomimo tego na tej trasie brak jest punktu monitorowania hałasu startujących samolotów. Brak czujników i realnych pomiarów nie odzwierciedla w związku z tym w pełni faktycznego rozkładu i wpływu na środowisko hałasu generowanego przez startujące z lotniska samoloty. Powoduje to zafałszowanie wiedzy o rzeczywistym występowaniu natężeniu hałasu lotniczego na obszarze przyległym do lotniska od strony zachodniej - na kierunku startów wytyczonym koordynatą WA902. W związku z powyższym wskazuję na konieczność usytuowania dodatkowego punktu pomiarowego na tym kierunku, w północno-wschodnim obszarze Gminy Miasta Pruszkowa;</p> <p>3. bezpośrednio na trasie startów wytyczoną koordynatą WA902 (w</p>	<p>Urząd Miasta Pruszkowa, Rada Miasta Pruszkowa</p>	<p>Wniosek uwzględniono częściowo</p> <p>W Programie w załączniku nr 3 do uchwały, w tabeli 1 oraz załączniku nr 4 do uchwały, w tabeli 1 i w opisie dotyczącym efektywności ekologicznej i ekonomicznej zadań Programu, w ramach działań naprawczych przewidzianych do realizacji w celu obniżenia poziomu hałasu wokół Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie zaproponowano rozbudowę systemu ciągłego monitoringu hałasu w wokół powyższego portu lotniczego. Wskazano lokalizację nowych stacji „technicznych” niezbędnych do kontrolowania realizacji innych działań określonych w Programie oraz konieczność wybudowania 4 dodatkowych stacji monitoringowych do weryfikacji granic OOU. W przypadku tych stacji nie określono ich dokładnej lokalizacji. Jednakże przy doborze ich lokalizacji zarządzający lotniskiem może uwzględnić możliwość zlokalizowania jednej z nich na obszarze północno-wschodnim Gminy Miasta Pruszków, jeżeli jej lokalizacja spełni wymagania referencyjnej metodyki pomiarowej, wg załącznika nr 1 lub załącznika nr 2 do rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz. U. Nr 140 poz. 824 ze zm.).</p> <p>W załączniku nr 4 do uchwały wskazano przyczyny przyjętego w Programie horyzontu czasowego realizacji poszczególnych działań. Określając horyzonty czasowe dla poszczególnych działań naprawczych starano się uwzględnić możliwości techniczne, organizacyjne i finansowe wykonawcy zadań. Na podstawie doświadczeń wynikających z wdrażanych przez porty lotnicze, w tym m. in. Port Lotniczy im. F. Chopina w Warszawie, innych działań przeciwhałasowych, przeniesienie</p>

<p>obrębie ustanowionej w 2011 r. strefy OOU) zlokalizowany jest szpital psychiatryczny w Tworkach – Mazowieckie Centrum Zdrowia im. prof. Jana Mazurkiewicza przy ul. Partyzantów 2/4 w Pruszkowie. Szpital ten należy do największych tego typu placówek w Polsce. Jest to znana w całym kraju placówka lecznicza udzielająca świadczeń z zakresu m.in. psychiatrii i neurologii prowadząca wysokospecjalistyczną działalność kliniczną, dydaktyczną i naukową, a co za tym idzie obiekt wymagający szczególnej ochrony ze względu na misję leczniczą jaką wypełnia. Niestety misja ta jest obecnie zagrożona właśnie przez hałas lotniczy uniemożliwiający właściwą terapię chorych. W związku z tym wnioskuję o wytyczenie wyłączonej z ruchu lotniczego strefy ochronnej dla Szpitala Tworkowskiego, która spowoduje wyeliminowanie uciążliwości hałasowych i poprawę warunków akustycznych dla pacjentów i pracowników Szpitala;</p> <p>4. przy tworzeniu niniejszego programu nie zostały wzięte pod uwagę materiały i dane Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej dotyczące rzeczywistego rozkładu przelotów samolotów, a co za tym idzie mapy hałasu zamieszczone w programie są obciążone dużym ryzykiem błędu. PAŻP określa procedury podejścia i odejścia dla Lotniska im. F. Chopina oraz monitoruje rzeczywiste dane dotyczące ich realizacji, a dane te nie były uwzględniane przy tworzeniu programu;</p> <p>5. z uwagi na fakt, iż w niniejszym programie wartość wskaźników poziomu hałasu L_{DWN} oraz L_N obliczono bazując na zgromadzonych danych o ekspozycyjnych poziomach hałasu jedynie dla dwóch (P1 i P3) spośród dziesięciu punktów pomiarowych to opracowanie oparte na tak małej liczbie punktów nie może gwarantować prawidłowego zobrazowania realnych zagrożeń hałasu. W związku z tym wnioskujemy, aby była wzięta pod uwagę większa liczba punktów pomiarowych, zwłaszcza na terenach o dużej gęstości zaludnienia, co spowoduje, że badania hałasu będą bardziej miarodajne i oddające rzeczywisty wpływ na środowisko terenów przyległych do lotniska;</p> <p>6. opracowanie niniejszego programu opiera się na badaniach wykonywanych przez zarządzającego lotniskiem, tj. Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”, co stwarza niebezpieczeństwo braku obiektywizmu tych badań i rodzi możliwości pomijania wyników niekorzystnych dla samego zarządzającego. W związku z tym wnioskujemy aby monitoring hałasu powodowanego przez eksploatację</p>		<p>działań dotyczących rozszerzenia czasu obowiązywania ciszy nocnej „core night” i wprowadzenie całkowitego zakazu wykonywania operacji lotniczych w porze nocy, czyli wprowadzenie tak dużych ograniczeń i ich zintensyfikowanie terminowe może spowodować, że wystąpi zagrożenie niezrealizowania żadnego z nich i nie nastąpi poprawa klimatu akustycznego wokół lotniska nawet do 2023 r.</p> <p>Program ochrony środowiska przed hałasem dla Portu lotniczego im. F. Chopina w Warszawie opracowywany jest na podstawie sporządzonej przez zarządzającego tym portem mapy akustycznej z 2017 r., w ramach której określone zostały trasy startów i lądowań statków powietrznych i wyznaczony został zasięg oddziaływania akustycznego. Mapa ta wskazuje, że dla długookresowych wskaźników oceny hałasu wskazany we wniosku rodzaj operacji lotniczej nie przekracza granic OOU. Wykonanie takiej analizy możliwe jest do przeprowadzenia, w odniesieniu do jednodobowych wskaźników oceny hałasu w ramach innych prowadzonych postępowań administracyjnych mających na celu ustalenie rzeczywistego oddziaływania portu lotniczego na środowisko np. przeglądu ekologicznego. Dlatego też analiza taka nie była prowadzona w ramach Programu. Szczegółowe badanie poszczególnych trajektorii statków powietrznych wykracza poza ramy dokumentu strategicznego.</p> <p>Z przepisów art. 117a, art. 118 i art. 175 ust. 2 ustawy Poś wynika, że jednostkami odpowiedzialnymi za sporządzanie map strategicznych i zobowiązanymi do prowadzenia ciągłych pomiarów w środowisku w trakcie eksploatacji obiektów o określonych cechach lub kategoriach wskazujących na możliwość wprowadzania do środowiska substancji lub energii w znacznych ilościach, do których zalicza się Port Lotniczy im. F. Chopina w Warszawie, są ich zarządzający. W celu zrealizowania wskazanego przez Państwa wniosku dotyczącego zmiany organu odpowiedzialnego za prowadzenie ciągłego monitoringu hałasu wokół powyższego portu lotniczego konieczne byłoby wprowadzenie zmian w obowiązujących przepisach prawa.</p> <p>Wnioskowana konieczność rozbudowy systemu kontroli hałasu w porze nocnej „Quota Count” poprzez uwzględnienie nie tylko danych certyfikacyjnych statków powietrznych, ale przede wszystkim zmierzonego rzeczywistego</p>
--	--	---

<p>lotniska był prowadzony przez inny organ, a nad badaniami miały nadzór jednostki zewnętrzne, niezależne od zarządzającego lotniskiem;</p> <p>7. przyjęta w projekcie metoda uśrednienia wyników badań uciążliwości akustycznej w skali całego roku nie jest całkowicie miarodajna i nie odzwierciedla rzeczywistych uciążliwości dla środowiska występujących sezonowo. Zwiększona liczba operacji lotniczych w sezonie letnim generuje znacznie większe obciążenia akustyczne, często przekraczające dopuszczalne normy, co nie znajduje odzwierciedlenia w uśrednieniu całorocznym po zbilansowaniu z okresem zimowym. W związku z tym zachodzi konieczność wykonywania odrębnych opracowań map hałasowych dla sezonu letniego i zimowego;</p> <p>8. ze względu na większą dokuczliwość hałasu w porze nocnej (powodującej zakłócenia snu) wnioskuję o zdecydowane przenoszenie operacji lotniczych z pory nocnej na dzienną i wieczorową, a co za tym idzie postuluję, by w przedstawionym harmonogramie projektu rozszerzenie przedziału czasu obowiązywania ciszy nocnej („core night”) przenieść z działań średniokresowych do działań krótkookresowych. Jednocześnie wnioskuję, aby działania długookresowe – zakaz lotów w porze nocnej, w godzinach od 22 do 6 przenieść do działań średniokresowych;</p> <p>9. w szczególności należy równoległe wdrożyć działania obniżające poziom hałasu polegające na ograniczeniu liczby operacji, zwłaszcza w porze nocnej, przy jednoczesnym obniżeniu ilości najgłośniejszych operacji lotniczych (metodą preferowania statków powietrznych o mniejszej emisji hałasu poprzez wprowadzenie maksymalnych poziomów emisji hałasu dla pojedynczej operacji lotniczej);</p> <p>10. należy położyć nacisk na szczegółową rozbudowę systemu kontroli hałasu w porze nocnej „Quota Count” poprzez uwzględnienie nie tylko danych certyfikacyjnych statków powietrznych, ale przede wszystkim na podstawie zmierzonego rzeczywistego poziomu hałasu pojedynczych operacji lotniczych;</p> <p>11. zgodnie z zasadą zrównoważonego podejścia zarządzanie ruchem lotniczym powinno polegać m.in. na wyborze i stosowaniu takich procedur lotniczych, które uwzględniają m.in. różnice w charakterze użytkowym i gęstości zaludnienia obszarów sąsiadujących z lotniskiem, a co za tym idzie przesunięcia tras komunikacji powietrznej z terenów intensywnej</p>		<p>poziomu hałasu pojedynczych operacji lotniczych, została ujęta w Programie w załączniku nr 3 w tabeli 1 do uchwały jako działanie naprawcze nr 4. Ponadto w celu umożliwienia rozbudowy tego systemu dodatkowo zaproponowano w ww. załączniku działanie nr 7 polegające na rozbudowie systemu ciągłego monitoringu hałasu poprzez wprowadzenie 4 nowych stacji technicznych na przedłużeniu każdej drogi startowej.</p> <p>Organem odpowiedzialnym za wprowadzanie ograniczeń i zakazów w celu ograniczenia hałasu generowanego na lotniskach jest Prezes Lotnictwa Cywilnego (art. 71a ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze - Dz. U. poz. 1580, ze zm.). Te ograniczenia, np. ograniczenia operacyjne, oznaczają działania związane z hałasem, które ograniczają dostępność lub przepustowość portu lotniczego, w tym ograniczenia operacyjne mające na celu wycofanie z eksploatacji w poszczególnych portach lotniczych statków powietrznych marginalnie zgodnych, jak również ograniczenia operacyjne o charakterze częściowym mające na przykład zastosowanie przez określony czas w ciągu dnia lub wyłącznie w odniesieniu do niektórych dróg startowych portu lotniczego. Wniosek w tej sprawie może złożyć zarządzający lotniskiem lub wojewoda właściwy miejscowo dla portu lotniczego. Jednakże Marszałek Województwa Mazowieckiego w związku z wniesioną uwagą wystąpił do Prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (dając również do wiadomości powyższe pismo Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego i zarządzającemu lotniskiem) z prośbą o przeanalizowanie możliwości wprowadzenia większego rozproszenia wykonywanych operacji lotniczych z ww. portu lotniczego na wszystkich kierunkach, w celu zmniejszenia uciążliwości akustycznej nad szpitalem psychiatrycznym w Tworkach. W ramach otrzymanej odpowiedzi Polska Agencja Żeglugi Powietrznej poinformowała, że obecnie prowadzone są prace nad częściowym ograniczeniem ruchu lotniczego w okolicach Mazowieckiego Specjalistycznego Centrum Zdrowia im. prof. Jana Mazurkiewicza, położonego w m. Pruszków, poprzez wprowadzenie dodatkowych tras odlotu przebiegających w większej odległości od powyższego szpitala. Powyższe uzależnione jest od pozytywnego uzgodnienia tej zmiany z Przedsiębiorstwem Państwowym „Porty Lotnicze”. Jednakże należy zauważyć, że wprowadzenie tej zmiany spowoduje</p>
---	--	--

	<p>zabudowy mieszkaniowej nad obszary o mniejszej gęstości zaludnienia. Wskazać w tym przypadku należy, że Powiat Pruszkowski jest najgęściej zaludnionym powiatem w Polsce - 654 osób/km² (dla porównania - sąsiednie powiaty: piaseczyński - 285 os/km², warszawski-zachodni - 212 os/km²), a pod aglomeracją Pruszków-Piastów jest największym skupiskiem osadniczym pod Warszawą (łącznie ok. 150 tys. mieszkańców);</p> <p>12. pragnę zwrócić uwagę, że prognozy m.in. Urzędu Lotnictwa Cywilnego wskazują na to, iż ruch lotniczy rośnie i będzie wzrastał w bardzo szybkim tempie. Dodatkowo najprawdopodobniej Lotnisko im. F. Chopina będzie w dalszym ciągu rozbudowywane i zwiększy się jego przepustowość, a co za tym idzie w zdecydowanym stopniu wzrosną uciążliwości w zakresie hałasu akustycznego, które są odczuwalne przez mieszkańców Pruszkowa.</p>		<p>zwiększenie uciążliwości akustycznej na innych terenach aglomeracji.</p>
9	<p>W nawiązaniu do planowanego projektu uchwały Sejmiku Województwa Mazowieckiego w sprawie określenia programu ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami, zupełnie nie rozumiem dlaczego Ożarów Mazowiecki został objęty tylko w niewielkiej części ok 7 ha. Praktycznie przez całą miejscowość przechodzi linia podejścia do lądowania, a samoloty lecą naprawdę nisko co kilka minut. Nikt nawet nie pokusił się o pomiary natężenia dźwięku w tej lokalizacji. Stwierdzam niestety, że spora część samolotów podchodzi dość nisko, pewnie za pozwoleniem przepisów, ale wywołuje to spory dyskomfort. Rekordzista ostatni z godziny 06.43 14 listopada. Apeluję o rozszerzenia mapy oddziaływania o miejsca położone bezpośrednio pod linią lądowania i startu. Dodatkowo wnioskuję o umiejscowienie technicznego punktu monitoringu w Ożarowie Mazowieckim.</p>	Osoba fizyczna	<p>Wniosek uwzględniono częściowo</p> <p>Program jest dokumentem strategicznym, którego zadaniem jest określenie kierunków i działań naprawczych, których realizacja ma na celu poprawę klimatu akustycznego na terenach wymagających ochrony akustycznej, w świetle prowadzonej długookresowej polityki ochrony przed hałasem. Opiera się on na sporządzonej przez zarządzającego lotniskiem mapie akustycznej z 2017 r. i obejmuje swym zakresem tereny poza aglomeracjami. W związku z powyższym nie ma możliwości dokonania weryfikacji sporządzonej mapy akustycznej i rozszerzenia zakresu oddziaływania Programu. Tym niemniej wskazuje się, że działania przeciwhałasowe proponowane w Programie będą oddziaływać na wszystkie tereny w otoczeniu portu lotniczego, a nie tylko te formalnie ujęte w zakresie Programu, na podstawie mapy akustycznej z 2017 r.</p> <p>W Programie w załączniku nr 3 do uchwały, w tabeli 1 oraz załączniku nr 4 do uchwały, w tabeli 1 i w opisie dotyczącym efektywności ekologicznej i ekonomicznej zadań Programu, w ramach działań naprawczych przewidzianych do realizacji w celu obniżenia poziomu hałasu wokół Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie zaproponowano rozbudowę systemu ciągłego monitoringu hałasu w wokół powyższego portu lotniczego. Wskazano lokalizację nowych stacji „technicznych” niezbędnych do kontrolowania realizacji innych działań określonych w Programie oraz konieczność wybudowania 4</p>

			<p>dodatkowych stacji monitoringowych do weryfikacji granic OOU. W przypadku tych stacji nie określono ich dokładnej lokalizacji. Jednakże przy doborze ich lokalizacji zarządzający lotniskiem może uwzględnić możliwość zlokalizowania jednej z nich na obszarze Ożarowa Mazowieckiego, jeżeli jej lokalizacja spełni wymagania referencyjnej metodyki pomiarowej, wg załącznika nr 1 lub załącznika nr 2 do rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz. U. Nr 140 poz. 824 ze zm.).</p>
10	<p>W imieniu swoim oraz wielu mieszkańców Nowej Iwicznej chciałbym niniejszym odnieść się do projektu uchwały Sejmiku Województwa Mazowieckiego w sprawie określenia programu ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami, w kontekście hałasu generowanego przez lotnisko Okęcie. Wokół problemu hałasu generowanego przez lotnisko Okęcie narosło wiele mitów. Zarząd Okęcia i część mieszkańców Warszawy i okolic, którzy nie są dotknięci problemem hałasu często podają kilka argumentów:</p> <p>1. "Lotnisko Okęcie istniało od zawsze." W rzeczywistości lotnisko Okęcie powstało przed II WŚ w następstwie zlikwidowania starego lotniska zlokalizowane na Polach Mokotowskich, które zostało zamknięte właśnie ze względu na rozbudowę Warszawy i dokuczliwość dla okolicznych mieszkańców.</p> <p>2. "Kto osiedlił się w okolicy lotniska Okęcie, ten powinien zdawać sobie sprawę z hałasu". W rzeczywistości w ostatnich kilkunastu latach lotnisko Okęcie zostało znacznie rozbudowane, a obsługiwany przez nie ruch zwiększył się wielokrotnie, zmieniły się też trasy pokonywane przez samoloty. W związku z tym osoby, które osiedliły się 10-15 lat temu na terenach, gdzie hałas samolotowy w ogóle nie istniał, w tej chwili mogą doświadczać natężenia hałasu zagrażającego zdrowiu. Przykładowo, nad Nową Iwiczną, przeloty samolotów 15 lat temu były sporadyczne i nieuciążliwe. Obecnie zdarzają się dni, gdy nisko lecące samoloty pojawiają się co kilka minut lub częściej. Idąc tym tokiem rozumowania należałoby wstrzymać się od osiedlania na obszarze niemal całej lewobrzeżnej Warszawy i okolic, ponieważ potencjalnie cały ten obszar może być dotknięty hałasem samolotowym, w zależności od kierunku rozbudowy lotniska czy ustalania tras samolotowych.</p>	Osoba fizyczna	<p>Wniosek uwzględniono częściowo</p> <p>W Programie w załączniku nr 3 w tabeli nr 1 do uchwały zaproponowano działania naprawcze, których realizacja ma na celu ograniczenie oddziaływania akustycznego na terenach położonych poza granicami m. st. Warszawy (których to terenów ten Program formalnie dotyczy). W ramach tych działań m. in. zaproponowano rozbudowę systemu ciągłego monitoringu hałasu, rozbudowę systemu kontroli hałasu w porze nocnej „Quota Count”, poprzez uwzględnienie nie tylko danych certyfikacyjnych statków powietrznych, ale również zmierzonego rzeczywistego poziomu hałasu pojedynczych operacji lotniczych, wyznaczonego na podstawie prowadzonych wyników ciągłych pomiarów hałasu lotniczego prowadzonych przez zarządzającego lotniskiem, rozszerzenie czasu trwania ciszy nocnej, działania operacyjne minimalizujące hałas pojedynczej operacji startu i lądowania, itd. Wskazane działania pokrywają się z wniesionym uwagami, nie uwzględniają tylko korekty tras startów i lądowań statków powietrznych, tak aby przebiegały one nad terenami usługowymi, a nie mieszkalnymi. W Programie wskazano również kierunek strategiczny, zgodny z wniesioną uwagą, przeniesienia w perspektywie długookresowej operacji lotniczych z przedmiotowego portu do innych portów, z wykorzystaniem potencjału najbliższych portów regionalnych oraz docelowo – Centralnego Portu Komunikacyjnego.</p> <p>Program dla Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie opracowywany jest na podstawie sporządzonych przez zarządzającego tym portem mapy akustycznej wykonanej w 2017 r., w ramach której</p>

<p>3. "Został ustanowiony obszar ograniczonego użytkowania i kto chciał, ten mógł wystąpić o odszkodowanie." W rzeczywistości większość mieszkańców nie dowiedziała się o ustanowieniu obszaru ograniczonego użytkowania przed upływem terminu przedawnienia roszczeń, który był bardzo krótki. Trzeba pamiętać, że wówczas obieg informacji wyglądał zupełnie inaczej niż w tej chwili, nie można było liczyć na szeroki dostęp do tego typu informacji poprzez social media. Pozyskanie takiej informacji wymagało od mieszkańców regularnego śledzenia lokalnych aktów prawnych, co nie jest proste dla osób bez wykształcenia prawniczego szczególnie w sytuacji, gdy problem hałasu samolotowego wówczas, na wielu obszarach, jeszcze istniał. Podsumowując, sytuacja wydaje się wyglądać w ten sposób, że lotnisko Okęcie prowadzi działalność zarobkową kosztem setek tysięcy mieszkańców, permanentnie dotkniętych szkodliwym dla zdrowia hałasem. Pomijając wątpliwy sposób ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania, nawet istniejące normy wydają się nie być przestrzegane. Dokonywane przez mieszkańców pomiary hałasu wykazują regularne przekraczanie obowiązujących norm hałasu przez przelatujące samoloty. W związku z powyższym, do momentu wybudowania Centralnego Portu Komunikacyjnego, wydaje się celowe podjęcie następujących kroków:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Maksymalne możliwe zaostrenie norm hałasu dla samolotów korzystających z Okęcia. - Korekta tras samolotowych w taki sposób, żeby starty i lądowania następowały głównie na terenach z zabudową usługową, a nie mieszkaniową, jak np. Nowa Iwiczna. - Zobligowanie lotniska do wymuszenia na przewoźnikach stosowania metod startu i lądowania generujących minimalny możliwy hałas. - Rozszerzenie zakazu nocnych lotów przynajmniej do godziny 7 rano. Obecny zakres czasowy nie odpowiada trybowi życia większości mieszkańców. - Regularna weryfikacja respektowania norm hałasu przez lotnisko Okęcie, utworzenie dodatkowych punktów pomiaru. Realne i dotkliwe kary finansowych dla lotniska za łamanie tych norm. - Zaniechanie dalszej rozbudowy lotniska Okęcie, która w obliczu budowy CPK wydaje się bezcelowa. Powyższe kroki wydają się być rozsądnym minimum w sytuacji, w której hałas z lotniska Okęcie dotyka coraz większej liczby mieszkańców z terenów Warszawy i okolic, szczególnie w kontekście budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego. Lotnisko Okęcie nie 		<p>określone zostały trasy startów i lądowań statków powietrznych i wyznaczony został zasięg oddziaływania akustycznego. Możliwość dokonania korekty tras powinna być rozpatrywana w ramach oceny bieżącej uciążliwości akustycznej, którą prowadzi się na podstawie innych wskaźników hałasu określonych w art. 112a ustawy Poś, tj. jednodobowych wskaźników oceny hałasu, wyrażonych przez L_{AeqD} i L_{AeqN}.</p>
--	--	--

	<p>może prowadzić działalności zarobkowej kosztem zdrowia setek tysięcy osób. Jak pokazują najnowsze badania, nadmierny hałas jest przyczyną wielu groźnych chorób, w tym tych zagrażających życiu. Lotnisko Okęcie musi przyjąć strategię maksymalnego możliwego ograniczenia uciążliwości dla okolicznych mieszkańców do czasu otwarcia Centralnego Portu Komunikacyjnego.</p>		
11	<p>Działając w interesie publicznym, na rzecz ochrony środowiska oraz zdrowia ludzi (posiadamy status organizacji pożytku publicznego od 4 XI 2004 r. - nr KRS 0000125160), składamy następujące wnioski i uwagi:</p> <p>1/ Duże wątpliwości budzi sposób ochrony "ciszy nocnej" w godz. 23.30 - 5.30 wprowadzony przez Lotnisko (tzw. "Core Night"). Choć procedura ta ma niewątpliwie pozytywne założenie, to po pierwsze: bardzo ważne jest zapewnienie ciszy na początku nocy dla prawidłowego snu, a "Core Night" ma zapewniać tylko ciszę (brak ruchu lotniczego) od godz. 23.30. Bardzo niekorzystny efekt "Core Night" to fakt, że spiętrza się ruch w ważnych dla snu godzinach 23.00 - 24.00, co wynika z tab. 13 !</p> <p>Po drugie nawet samo Lotnisko nie może niestety zagwarantować całkowitego braku ruchu lotniczego w ramach tejże "Core Night".</p> <p>Poza tym, czy Lotnisko ma moc wprowadzania ostrych sankcji za łamanie ustalonych procedur ochronnych ?</p> <p>2/ Uważamy za niezbędne odniesienie się do wytycznych dot. akustycznych kryteriów zdrowotnych EEA i WHO: Człowiek ma niezbywalne prawo do snu i jego właściwej jakości - w tym przypadku OOU tego w żadnej mierze nie zapewnia, ani też nie pochyłono się nad tym opracowując Program:</p> <p>W dokumencie "Night noise GUIDELINES FOR EUROPE" (Wytyczne dot. hałasów nocnych dla EU): rekomendowane jest (ze względu na negatywne oddziaływania zdrowotne) aby nie narażać populacji na hałas powyżej LN = 40 dB w nocy, w środowisku, w okresie gdy większość osób jest w fazie snu. LN = 40 dB w środowisku może być uważany jako wartość graniczna oparta o kryteria zdrowotne - niezbędne w celu ochrony populacji, włączając najbardziej wrażliwe grupy społeczne: dzieci, chronicznie chorych, osoby starsze, przed negatywnymi skutkami hałasów nocnych. Co prawda, dopuszcza się normę tzw. "przejściową" (tymczasową) = 55 dB ale może być ona traktowana przez ustawodawcę jedynie jako wyjątek w sytuacjach lokalnych. Podkreśla się jednocześnie że ta "tymczasowa" norma nie może być traktowana jako wartość graniczna oparta na kryteriach zdrowotnych - grupom wrażliwym nie</p>	<p>Stowarzyszenie Zielone Mazowsze</p>	<p>Wniosek uwzględniono w niewielkiej części</p> <p>W Programie w załączniku nr 3 w tabeli 2 do uchwały w kierunkach działań naprawczych umieszczono, zgodnie z wniesioną uwagą, działanie polegające na konieczności stopniowego rozszerzenia przedziału czasu obowiązywania ciszy nocnej („<i>core night</i>”) na lotnisku, aż do zakazu lotów w nocy, w perspektywie długookresowej.</p> <p>W rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 października 2002 r. w sprawie szczegółowych wymagań, jakim powinien odpowiadać program ochrony środowiska przed hałasem określony został wymagany zakres dokumentu. Z rozporządzenia wynika, że Program powinien odnosić się do wytycznych dot. akustycznych kryteriów zdrowotnych wyrażonych, zgodnie z ustawą Poś, poprzez dopuszczalne wartości poziomu hałasu w środowisku, określone, zgodnie z Poś, przez ministra właściwego dla spraw środowiska, z ministrem właściwym dla spraw zdrowia.</p> <p>Tym niemniej, przywołany we wniosku dokument WHO został wykorzystany w Programie, w załączniku nr 7 do uchwały, w rozdz. 3.5 pt. „Dostępne techniki i technologie ograniczania hałasu operacji lotniczych”, do analizy dopuszczalnej liczby operacji w porze nocnej w odniesieniu do zakłóceń snu.</p> <p>W odniesieniu do hałasu lotniczego nie ma jednej metody powodującej radykalne obniżenie hałasu. Dlatego na lotniskach wdraża się jednocześnie wiele działań, których dopiero łączna skuteczność jest zauważalna. Taki kierunek postępowania wskazano również w Programie.</p> <p>W załączniku nr 4 do uchwały wskazano przyczyny przyjętego w Programie horyzontu czasowego realizacji poszczególnych działań naprawczych. Określając horyzonty czasowe starano się uwzględnić możliwości techniczne i organizacyjne wskazujące na konieczność dokonania zakupu sprzętów i ewentualnego opracowania nowych rozwiązań pozwalających na wdrożenie zadań programu. Ponadto na podstawie</p>

<p>można bowiem zapewnić ochrony taką normą.</p> <p>Z kolei Raport Europejskiej Agencji Środowiska z r. 2010 r. podaje kryteria zdrowotne narażenia na hałas w postaci poziomów progowych (tzw. endpoints), powyżej których istotnie wyrasta ryzyko zdrowotne, w tym ryzyko chorób sercowo - naczyniowych dla progów = 55 dB w nocy oraz 45/40 dB jako próg dla zakłóceń snu.</p> <p>Natomiast raport Environmental Noise Guidelines for the European Region, 2018 WHO (o którym mowa w Programie) wytycza:</p> <p>For average noise exposure, the GDG /Guideline Development Group) strongly recommends reducing noise levels produced by aircraft below 45 dB Lden, as aircraft noise above this level is associated with adverse health effects. For night noise exposure, the GDG strongly recommends reducing noise levels produced by aircraft during night time below 40 dB Lnight, as nighttime aircraft noise above this level is associated with adverse effects on sleep.</p> <p>Z formalnego punktu widzenia obowiązują w Polsce standardy określone w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. Nr 120, poz. 826) ze zm., ale biorąc pod uwagę pewną perspektywę (OOU tworzy się dla wieloletniej perspektywy) - nie można odrzucić a priori tezy, że nowe kryteria zdrowotne rekomendowane w powyższych dokumentach będą przetransponowane na warunki polskie i przybiorą postać nie tylko merytoryczną (jak obecnie) ale i prawną. Obecnie zaś, kierując się troską o zdrowie i bezpieczeństwo ekologiczne mieszkańców okolic Okęcia, z merytorycznego punktu widzenia jak najbardziej wydaje się zasadne wzięcie pod uwagę rekomendowanych kryteriów, podkreślimy, zdrowotnych. W Programie jest perspektywa do 2027r i nie wolno tylko poprzestać na dzisiejszych zbyt łagodnych polskich standardach (LN = 50dB), znacznie przewyższających kryteria EEA i WHO, skoro te nowe kryteria są w perspektywie i trzeba się do nich także odnieść w kwestii przeanalizowania wpływu działalności Lotniska na środowisko i zdrowie ludzi z OOU, zwłaszcza tych którzy poddawani są przez wiele lat hałasom powyżej ustalonych jw. progów zdrowotnych ! W braku tych analiz omawiany Program skazuje bowiem wielu mieszkańców OOU na dalszą wegetację w strefie ekologicznego zagrożenia, bo w istocie, nie pochylono się nad tym zasadniczym problemem losu mieszkańców OOU, Program koncentruje się na procedurach, formalnych zagadnieniach redukcji dB, a</p>		<p>doświadczeń wynikających z wdrażania przez porty lotnicze, w tym Port Lotniczy im. F. Chopina w Warszawie, innych działań przeciwhałasowych, przyspieszenie ich realizacji jest nierealne. Wprowadzenie tak dużych ograniczeń dotyczących zarówno pory nocy i pory dnia oraz ich jednocześnie zintensyfikowanie terminowe dla przedmiotowego portu lotniczego może spowodować, iż żadne z zadań nie zostanie realizowane i nie nastąpi poprawa klimatu akustycznego wokół lotniska nawet do 2023 r.</p> <p>Zgodnie z ustawą Poś równolegle funkcjonują dwie ścieżki zarządzania środowiskiem, ocena strategiczna i bieżąca ocena stanu środowiska. Stąd w Programie analizowane były różne dostępne elementy systemu zarządzania środowiskiem, takie jak mapa akustyczna, ciągły monitoring hałasu, czy Obszar ograniczonego użytkowania (OOU). Elementy te są zbudowane na różnych wskaźnikach oceny hałasu (wskaźniki średnioroczne i wskaźniki jednodobowe), a dodatkowo były tworzone w odstępnie kilkuletnim (OOU – rok 2011, mapa akustyczna – rok 2017). W konsekwencji, porównanie wniosków z analizy tych dokumentów może prowadzić do wrażenia, że są one niespójne. Tak nie jest, gdyż należy pamiętać, że zasięgi hałasu wyznaczone w mapie akustycznej i OOU są różne co do kształtu i pola powierzchni oraz że przekroczenie wartości dopuszczalnych wskaźników jednodobowych nie oznacza automatycznie przekroczenia wartości dopuszczalnych wskaźników średniorocznych. Z tego wynika np., że w jednym miejscu może jednocześnie zachodzić potrzeba zwiększenia OOU (bo poza OOU przekroczone są jednodobowe wartości dopuszczalne) i brak potrzeby obejmowania tego miejsca programem ochrony środowiska przed hałasem (bo nie są przekroczone średnioroczne wartości dopuszczalne poziomów hałasu).</p>
--	--	--

<p>uchyla się od odpowiedzialności za narażanie mieszkańców OOU na dalsze życie w strefie zagrożenia ekologicznego. Wydźwięk tego Programu jest taki, że "rozkładamy ręce", bo dotrzymanie norm jest niemożliwe, bo nie powstrzymamy rozwoju ruchu lotniczego. Nadal bowiem będzie się zakładało strefy OOU (być może na skutek systematycznego wzrostu ruchu - coraz większe) i skazywało mieszkańców ze stref OOU na wieloletnie (co najmniej do 2027 roku) uciążliwości a jednocześnie degradację ich środowiska zamieszkania. Sami autorzy to potwierdzają, pisząc o staraniach o zabiegi ochronne, a jednocześnie pisząc o niezbędnym rozwoju Lotniska (przynajmniej do roku 2027 !). Żaden organ czy żadna władza nie przyjdzie z jedyną skuteczną pomocą - np. przez wprowadzenie specjalnego zarządzenia dot. niezwłocznych masowych wywłaszczeń z zagrożonej, ponadnormatywnej strefy, bądź masowo niezwłocznie wypłacanych odszkodowań.</p> <p>3/ Odnośnie Działań naprawczych: Zwracamy uwagę że od wielu lat Lotnisko stosuje liczne procedury ochronne podobne jak w Zał. 3 i 4 i tab. 29 (Działania operacyjne obniżające hałas ("cichsze" procedury) - skutek tych procedur nie "nadaża" jednak za stałym, systematycznym zwiększaniem ruchu lotniczego, wskutek czego niezbędne będzie najprawdopodobniej powiększenie strefy zagrożonej OOU.</p> <p>Natomiast działania z tab. 29 z grupy "Ograniczenia operacyjne (jeśli inne metody nie przynoszą efektów)" są podane bez przywołania instrumentów prawnych i adm. - jakimi narzędziami czy sankcjami dysponuje Lotnisko by wdrożyć i co ważniejsze egzekwować te strategiczne "ograniczenia operacyjne" ? Dotyczy to także działania pn.: "Bieżąca kontrola ww. ograniczeń i ich egzekucja (stosowane są różne systemy, poprzez zachęty i/lub kary)" Odnośnie Ograniczenia i zakazów w OOU - "Modernizacja akustyczna istniejących budynków (podwyższenie izolacyjności akustycznej przegród zewnętrznych)" - to są działania nawet można rzec - upokarzające nierzadko mieszkańców, bo z relacji mieszkańców jednoznacznie wynika, że bardzo opieszale idzie wyciszanie budynków i odszkodowania, poprzedzane z resztą wieloletnimi procesami, gdzie pokrzywdzeni muszą przed sądami i Lotniskiem "wyżebrać" to co im się przecież należy z mocy nie tylko ustawy Poś ale i Konstytucji RP.</p> <p>Biorąc pod uwagę zakres dotychczasowych działań ochronnych, a także fakt wieloletniego zagrożenia mieszkańców objętych strefą OOU, stoimy na stanowisku, że konieczne jest ustalenie znacznie bliższego terminu "krótkookresowego" (mianowicie: do roku</p>		
---	--	--

<p>2020), a także biegu realizacji celów "średniookresowych" z tab. 4 (str. 95/96), tj. od 20 do 22 roku, a nie dopiero od r. 23. Natomiast odnośnie "Zakazu lotów w porze nocnej, w godzinach od 22 do 06 (za wyjątkiem lotów państwowych, ratowniczych i innych wynikających ze względów bezpieczeństwa) (cel długookresowy z tab. 4) - domagamy się jego realizacji już od roku 22.</p> <p>4/ Program cechuje szereg niespójności i niekonsekwencji: Na str. 67 stwierdzono: Zapropozowane w Programie działania ograniczające emisję hałasu zaplanowano jako wsparcie i rozszerzenie obowiązującego w porcie lotniczym systemu kontroli poziomu hałasu wokół lotniska, tak by oddziaływanie akustyczne lotniska nie wykraczało poza granice obszaru ograniczonego użytkowania. Ze względu na stwierdzoną w mapie akustycznej lotniska z roku 2017 wielkość naruszeń standardów akustycznych w środowisku, do osiągnięcia celu strategicznego dla pory nocnej, niezbędne jest jednoczesne prowadzenie działań zarówno ograniczających liczbę operacji lotniczych, jak i obniżających hałas pojedynczej operacji lotniczej. Na str. 83 stwierdzono:</p> <p>Efektywność Programu zależy bezpośrednio od stopnia wdrożenia poszczególnych wskazanych działań, np. od rzeczywistego ograniczenia liczby operacji w porze nocnej (Działanie 1), które możliwe będzie do osiągnięcia na przestrzeni 5-10 lat (perspektywa krótko- i średniookresowa), w kontekście możliwości technicznych i ekonomicznych, przy jednoczesnym utrzymaniu możliwości rozwoju Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie i branży lotniczej w skali kraju.</p> <p>Niemniej, przy założeniu pełnego zaangażowania podmiotów odpowiedzialnych za realizację Programu, w tym Przedsiębiorstwo Państwowe "Porty Lotnicze", przy współpracy z Polską Agencją Żeglugi Powietrznej, PPL LOT, Urzędem Lotnictwa Cywilnego, Ministerstwem Infrastruktury, Ministerstwem Obrony Narodowej i innymi przedsiębiorcami prowadzącymi działalność na terenie lotniska lub korzystającymi z niego, zakłada się możliwość redukcji hałasu powstającego w związku z eksploatacją lotniska o 3 dB w perspektywie krótkookresowej w zakresie wskaźnika LN. Na str. 96 stwierdzono:</p> <p>W praktyce, w perspektywie najbliższych kilku lat nie można spodziewać się radykalnej poprawy warunków akustycznych wokół analizowanego portu lotniczego. Tym bardziej, że efekt działań przeciwhałasowych wskazanych w tym Programie może zostać zniwelowany przez prognozowany dla naszego kraju</p>		
--	--	--

<p>rozwój przewozów lotniczych. W tym kontekście, znaczną poprawę klimatu akustycznego w otoczeniu Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie zapewnią tylko decyzje strategiczne dotyczące przeniesienia części lub wszystkich operacji na inne lotniska, istniejące regionalne i planowany do budowy centralny port lotniczy w innej lokalizacji.</p> <p>Na str. 95 stwierdzono: W celu ograniczenia oddziaływania akustycznego portu lotniczego, mając na względzie prognozowany wzrost ruchu lotniczego do 2027 r., zaproponowano w Programie działania naprawcze i kompensujące. Należy jednak zaznaczyć, że uwzględniając obserwowany i przewidywany rozwój rynku lotniczego w kraju oraz lokalizację Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej, uzyskanie efektów w postaci dotrzymania poziomów dopuszczalnych jest nierealne. Niezależnie od tego, zadaniem zarówno służb ochrony środowiska, jak i zarządzającego portem lotniczym jest jednak podejmowanie wszelkich działań mających na celu niepogarszanie oraz poprawę stanu warunków akustycznych. Z kolei na str. 75 stwierdzono: Przyczyną do zobowiązania Przedsiębiorstwa Państwowego "Porty Lotnicze" do sporządzenia ww. przeglądu ekologicznego było stwierdzenie występowania przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu na terenie znajdującym się poza granicą obszaru ograniczonego użytkowania oraz występowanie przekroczeń ilości wykonywanych operacji lotniczych w ciągu doby, a szczególnie w porze nocnej, a także sygnały mieszkańców o zmianie tras startów i lądowań statków powietrznych w stosunku do określonych w przeglądzie ekologicznym z 2010 r.</p> <p>Na str. 70: W przypadku hałasu generowanego z Portu Lotniczego im. F. Chopina, nie stwierdzono występowania przekroczeń dopuszczalnych wartości wskaźników oceny hałasu LDWN i LN poza granicami utworzonego OOU wyznaczonego w 2011 roku (niezmienionego od poprzedniej edycji Programu), pomimo wzrostu liczby wykonywanych operacji lotniczych, jaka nastąpiła od poprzedniego wydania Programu. Ponadto, w celu zmniejszenia uciążliwości hałasu lotniczego na obszarze wyznaczonym przez OOU, do czasu opracowania przedmiotowego Programu kontynuowano realizację działań wskazanych w 2013 r...</p> <p>Można zauważyć szereg niespójności w Programie, gdzie raz pisze się o konieczności zastosowania określonych środków ochronnych, a drugi raz o braku</p>		
--	--	--

	potwierdzonej ich skuteczności, raz o występowaniu przekroczeń poza OOU, a drugi raz o ich braku. Raz pisze się o niezbędnej redukcji ruchu lotniczego (główny powód zagrożeń ekologicznych) a z drugiej strony stawia się warunek niezbędnego rozwoju Lotniska(!)		
12	<p>Uwagi i wnioski do projektu uchwały w sprawie określenia programu ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami, o których mowa w art. 179 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska, tj. obszaru Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie zaliczanego do obiektów, których eksploatacja może powodować negatywne oddziaływanie akustyczne.</p> <p>Wnioskujemy o zawieszenie postępowania w sprawie podjęcia tej uchwały z następujących powodów:</p> <p>1/ podstawa prawna projekt uchwały wprowadza w błąd:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Art. 179. (uchylony) w związku z tym nie można powiązać tego artykułu z obszarem, którego dotyczy projekt uchwały, - Art. 119. (uchylony) w związku z tym nie można powoływać się na ten artykuł przy podejmowaniu uchwały. <p>2/ Organ określając ww. program posłużył się mapami akustycznymi z roku 2017. To niedopuszczalne w świetle wskazania przez Komisję Europejską naruszeń prawa w tym zakresie tj. wadliwą metodykę opracowywania map akustycznych.</p> <p>Polska będąc zmuszona do szybkiej implementacji przepisów dyrektywy 2015/996 z dnia 19 maja 2015 r. wpisała do ustawy POŚ w art. 118 ust.9 następujący zapis:</p> <p>9. Strategiczne mapy hałasu sporządza się z wykorzystaniem materiałów i zbiorów danych pochodzących z państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego oraz z zastosowaniem metod oceny hałasu określonych w załączniku do dyrektywy Komisji (UE) 2015/996 z dnia 19 maja 2015 r. ustanawiającej wspólne metody oceny hałasu zgodnie z dyrektywą 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady.</p> <p>3/ Dopiero zgodnie z przepisami opracowane mapy akustyczne mogą być materiałem wyjściowym do uchwalenia programu ochrony środowiska przed hałasem lotniczym przez marszałka województwa mazowieckiego w związku z art. 119a.</p> <p>Jest to tym bardziej ważne, że zgodnie z art. 118. 1. Strategiczne mapy hałasu stanowią podstawowe źródło danych wykorzystywanych do opracowywania programu.</p> <p>4/ Wykorzystywana do opracowania programu sporządzona w roku 2017 mapa akustyczna dla Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie nie może</p>	Stowarzyszenie ŚWIATOWID EKOLOGICZNE	<p>Wniosku nie uwzględniono</p> <p>Mimo, że art. 119 i art. 179 ustawy Poś został uchylony na mocy art. 1 pkt 11 i pkt 15 ustawy z dnia 30 sierpnia 2019 r. o zmianie ustawy – Prawo ochrony środowiska, do niniejszego programu ma zastosowanie art. 8 ww. ustawy, zgodnie z którym do sporządzania programów ochrony środowiska przed hałasem, których termin uchwalenia przypadają na dzień 18 lipca 2013 r., albo 18 lipca 2018 r., stosuje się przepisy dotychczasowe. Niniejszy Program do takich się zalicza. Przywołane we wniosku nowe zapisy art. 118 ustawy Poś wprowadzone powyższą zmianą ww. ustawy Poś będą miały zastosowanie do następnego etapu mapowania i opracowania programów ochrony środowiska przed hałasem w latach 2022-2024 r.</p> <p>Podstawą do opracowania programów ochrony środowiska przed hałasem są mapy akustyczne, w tym przypadku do opracowania tego Programu wykorzystana była mapa akustyczna sporządzana przez zarządzającego Portem Lotniczym im. F. Chopina w Warszawie w 2017 r. Ustawa Poś nie przewiduje sytuacji, w której istniałaby konieczność zaktualizowania mapy akustycznej oraz nie pozwala organowi opracowującemu program na jej zaktualizowanie. Wobec czego nie możliwe było wykonanie aktualizacji mapy akustycznej, a także zmiany zasięgu działania Programu.</p> <p>Obszar ograniczonego użytkowania dla Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie, który został utworzony uchwałą nr 76/11 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z 20 czerwca 2011 r., obejmujący w swym zasięgu strefy Z1 i Z2, opracowywany został na podstawie jednodobowych wskaźników L_{AeqD} i L_{AeqN}, które służą do dokonywania bieżącej oceny uciążliwości akustycznej. Program natomiast opiera się na wskaźnikach długookresowych, L_{DWN} i L_N, odnoszących się do danego roku kalendarzowego. Dlatego też zgłaszany problem wskazujący na występowanie przekroczenia norm hałasu poza wyznaczoną strefą Z1 i Z2, powinien być rozpatrywany przez właściwy organy ochrony środowiska w ramach</p>

	<p>być wykorzystywana do oceny stanu akustycznego analizowanego terenu, dlatego, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nieprawidłowo wskazuje faktyczne obszary, na których przekroczone są normy hałasu. W posiadaniu stowarzyszenia są sądowe opinie akustyczne wskazujące na przekroczenia norm hałasu poza wyznaczoną strefą Z1 i Z2, - opisana metodyka oceny hałasu, określona w załączniku do dyrektywy Komisji (UE) 2015/996 z dnia 19 maja 2015 r. wręcz kompromituje wykonawców map akustycznych, które marszałek wykorzystuje do programu ochrony środowiska przed hałasem. - uwzględniają pomiary z istniejącego monitoringu, który jest nie szczelny. Nasze analizy wykazują, że nie mniej niż 25% operacji lotniczych w porcie lotniczym nie jest rejestrowana przez system monitoringu. <p>Z tych pobieżnie zaznaczonych względów wnosimy najpierw o opracowanie map akustycznych zgodnie z normami europejskimi i następnie przystąpienie do opracowywania programu, który być może pozwoli zahamować plagę chorób neurologicznych i nadumieralność mieszkańców okolic lotniska.</p>		<p>innego postępowania administracyjnego.</p>
13	<p>W ramach zgłoszonych uwag przekazano obszerne dokumenty, w których poruszono następujące kwestie dotyczące:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. notorycznego występowania przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku na terenach poza ustanowionym dla Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie uchwałą nr 76/11 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z 20 czerwca 2011 r., obszarem ograniczonego użytkowania na kierunku północno-wschodnim czyli w m. Pruszków; 2. konieczności dokonania zmiany tras startów i lądowań statków powietrznych z lotniska Chopina, tak aby nie przebiegały one nad terenami gęsto zaludnionymi tj. m. Pruszków; 3. niedostosowania się ww. portu lotniczego do założeń wynikających z utworzonego obszaru ograniczonego użytkowania; 4. nakładanych ograniczeń, zakazów i nakazów na tereny należące do OOU oraz wypłacania mieszkańcom odszkodowań, jeżeli później te tereny nie są w żaden sposób, lub w znikomym stopniu wykorzystywane przez Lotnisko, nie ma więc podstawy do egzekwowania ww. zakazów i nakazów, a cały ruch startowy kierowany na obszary nienależące 	<p>Osoba fizyczna</p>	<p>Wniosku nie uwzględniono</p> <p>Program jest dokumentem strategicznym opierającym się o wskaźniki L_{DWN} i L_N odnoszące się do długookresowej polityki środowiskowej. W Programie określone są kierunki i działania naprawcze, których realizacja ma na celu poprawę klimatu akustycznego na terenach wymagających ochrony akustycznej, gdzie poziom hałasu przekracza obowiązujące normy.</p> <p>Natomiast ocenę bieżącej uciążliwości akustycznej, na jaką wskazuje wniosek, dokonuje się na podstawie innych wskaźników hałasu określonych w art. 112a ustawy Poś, tj. opartych na jednodobowych wskaźnikach oceny hałasu, L_{AeqD} i L_{AeqN}. Dlatego też zgłaszany problem, wskazujący na prawdopodobieństwo wystąpienia uciążliwości akustycznej pochodzącej od Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie, powinien być rozpatrywany przez właściwe organy ochrony środowiska w ramach innego postępowania administracyjnego.</p>

	<p>do OOU, na których zabudowa nie jest przystosowana do walki z hałasem, a mieszkańcy nie mają żadnego prawa na odszkodowanie;</p> <p>5. startujących w dużej ilości samolotów, w szczególności w godzinach popołudniowych, nocnych i porannych.</p>		
14	<p>W ramach uwag, z rozbudowanymi komentarzami, sformułowano pytania:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Czy Urząd Marszałkowski monitoruje liczbę startów w porze nocnej i wyciąga konsekwencje wobec Portu za każdy dzień, w którym nastąpi przekroczenie 2. Czy Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie monitoruje rzeczywiste trasy startów samolotów i wyciąga konsekwencje wobec Lotniska, jeśli Lotnisko nie trzyma się wyznaczonych tras, dla których dokonano pomiarów hałasu? 3. Czy Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie nie zauważył dotąd, że trasa odlotowa dla Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie wychodzi poza obszar OOU i dlatego też nie podjął właściwych kroków, aby Lotnisko trasę tę zmieniło lub nie zmodyfikował obecnych granic OOU? 4. Czy Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie byłby tak łaskawy zamontować lub sprawić by zamontowano urządzenia pomiaru hałasu w miejscu faktycznego przebiegu tras odlotowych, a nie należącym do OOU, np. w pobliżu miejsca zaznaczonego strzałką? 5. Czy Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie byłby tak łaskawy podać adres (adresy), pod którymi Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska w Warszawie prowadzi (prowadził) kontrole w ramach, których wykonuje (wykonywał) pomiary hałasu dla Pruszkowa, Piastowa i okolic (wraz z datą kontroli)? 	Osoba fizyczna	<p>Wniosek uwzględniono częściowo</p> <p>Przedmiotem Programu nie jest bieżąca kontrola funkcjonowania Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie. Program dla Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie opracowywany jest na podstawie sporządzonych przez zarządzającego tym portem mapy akustycznej wykonanej w 2017 r., w ramach której określone zostały trasy startów i lądowań statków powietrznych i wyznaczony został zasięg oddziaływania akustycznego. Możliwość dokonania korekty tras powinna być rozpatrywana w ramach oceny bieżącej uciążliwości akustycznej, którą prowadzi się na podstawie innych wskaźników hałasu określonych w art. 112a ustawy Poś, tj. jednodobowych wskaźników oceny hałasu, wyrażonych przez L_{AeqD} i L_{AeqN}. Ocena taka powinna być rozpatrywana przez właściwe organy ochrony środowiska w ramach innego postępowania administracyjnego. Postępowanie takie jest aktualnie prowadzone przez Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w postaci Przeglądu Ekologicznego, który może doprowadzić do zmiany granic Obszaru ograniczonego użytkowania (OOU), biorąc pod uwagę aktualne i rzeczywiste trasy oraz liczbę operacji lotniczych. Dokument ten jest obecnie w toku uzgodnień.</p> <p>Wniosek jest zgodny z działaniami przeciwhałasowymi określonymi w Programie. W załączniku nr 3 w tabeli 2 do uchwały w kierunkach działań naprawczych wskazano na konieczność nieprzekraczania liczby operacji w porze nocnej, która była podstawą do wyznaczenia OOU dla Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie, który został utworzony uchwałą nr 76/11 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z 20 czerwca 2011 r.</p> <p>W Programie w załączniku nr 3 do uchwały, w tabeli 1 oraz załączniku nr 4 do uchwały, w tabeli 1 i w opisie dotyczącym efektywności ekologicznej i ekonomicznej zadań Programu, w ramach działań naprawczych przewidzianych do realizacji w celu</p>

			<p>obniżenia poziomu hałasu wokół Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie zaproponowano rozbudowę systemu ciągłego monitoringu hałasu w wokół powyższego portu lotniczego. Wskazano lokalizację nowych stacji „technicznych” niezbędnych do kontrolowania realizacji innych działań określonych w Programie oraz konieczność wybudowania 4 dodatkowych stacji monitoringowych do weryfikacji granic OOU. W przypadku tych stacji nie określono ich dokładnej lokalizacji. Jednakże przy doborze ich lokalizacji zarządzający lotniskiem może uwzględnić możliwość zlokalizowania jednej z nich na terenie m. Pruszków, jeżeli jej lokalizacja spełni wymagania referencyjnej metodyki pomiarowej, wg załącznika nr 1 lub załącznika nr 2 do rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz. U. Nr 140 poz. 824 ze zm.).</p>
15	<p>W ramach zgłoszonych uwag przekazano obszerny materiał, w którym przedstawiono następujące postulaty:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wykonanie aktualizacji map hałasu lotniczego dla gmin i powiatów ościennych 2. Wprowadzenie ograniczeń - zakazu operacji i ruchu lotniczego, tj. wyłączenie tras nad Warszawskim Obszarem Krajobrazu Chronionego dla gminy Lesznowola i miejscowości Łazy 3. Przeniesienie nadmiarowego ruchu lotniczego na lotniska w Modlinie oraz w przyszłości, w Radomiu 4. Objęcie kontrolą i stałym nadzorem przebiegu tras startów i lądowań samolotów, wraz z publikacją tych informacji do wiadomości społeczeństwa 5. Objęcie stałym monitoringiem hałasu lotniczego powiatów ościennych przyległych do portów lotniczych Okęcie oraz Modlin 6. Utworzenie 20 nowych punktów pomiaru hałasu 7. Publiczne udostępnianie w czasie rzeczywistym wyników pomiarów hałasu wraz z możliwością śledzenia operacji lotniczych wykonywanych przez statki powietrzne 8. Ustanowienie biura interwencji monitorującego przypadki naruszeń standardów akustycznych powodowanych przez wykonywanie operacji lotniczych 9. Udostępnianie do publicznej wiadomości miesięcznych wyników pomiarów hałasu wraz z 	<p>Osoba fizyczna i społeczność wsi Łazy (2 wnioski)</p>	<p>Wniosek uwzględniono w niewielkiej części</p> <p>W Programie poprawiono legendę na rysunkach przedstawiających zestawienie graficzne głównych tras operacji lotniczych wykonywanych w 2016 r., znajdujące się w załączniku nr 1 (rys. 3) i załączniku nr 5 (rys. 6) do uchwały w zakresie prawidłowego oznaczenia tras startów i lądowań.</p> <p>Program wskazuje na strategiczny kierunek działań, zgodny wniesioną uwagą. W kierunkach działań, przedstawionych w złączniku nr 3 do uchwały, wskazano w celu ograniczenia liczby operacji w całej dobie, w perspektywie długookresowej, przeniesienie operacji lotniczych na inne lotniska, tj. porty regionalne, do których zalicza się wskazane we wniosku lotnisko w Modlinie. Program przewiduje również rozwój systemu monitoringu ciągłego hałasu, w perspektywie krótkookresowej. Wskazano lokalizację nowych stacji „technicznych” niezbędnych do kontrolowania realizacji innych działań określonych w Programie oraz konieczność wybudowania 4 dodatkowych stacji monitoringowych do weryfikacji granic obszaru ograniczonego użytkowania (załącznik nr 3 do uchwały, tabela 1 oraz załącznik nr 4 do uchwały, tabela 1).</p> <p>Sporządzenie mapy akustycznej nie jest przedmiotem Programu. Mapa akustyczna jest – zgodnie z ustawą</p>

<p>odnotowaniem incydentów takich jak zakłócenia snu w godz. 22 – 6</p> <p>10. Publiczne udostępnianie informacji dotyczących spełniania przez statki powietrzne obowiązujących norm z zakresu emisji hałasu i zanieczyszczeń oraz niedopuszczanie do użytkowania samolotów nie spełniających tych norm</p> <p>11. Utworzenie instytucji, współpracującej z ministerstwem zdrowia i środowiska, sprawującej nadzór i kontrolę nad przypadkami naruszeń standardów jakości środowiska w kontekście ochrony zdrowia społeczeństwa (na kształt Rzecznika Praw Obywatelskich)</p> <p>12. Współpraca i konsultacje z Komisją Europejską, Europejską Agencją Środowiska, Europejską Agencją Transportu i Mobilności oraz WHO w zakresie dostosowania przepisów prawa krajowego w zakresie ochrony przed hałasem do rozporządzeń PE</p> <p>13. Prowadzenie działań z zakresu edukacji i podnoszenia świadomości społeczeństwa w tematyce zagrożenia hałasem, włączenie społeczeństwa w proces tworzenia map hałasu</p> <p>14. Zastosowanie i przestrzeganie zaleceń WHO w zakresie maksymalnych wartości wskaźników hałasu lotniczego na poziomie 45 dB Lden i 40 dB Lnight</p> <p>15. Wyłączenie z użytkowania statków powietrznych z napędem śmigłowym niespełniających wymagań w zakresie emisji hałasu, dopuszczenie do ruchu tylko tych samolotów, które spełniają normy w tym zakresie</p> <p>16. Poważne wątpliwości budzi legalność tzw. głównych tras operacji lotniczych wskazana na rys. 3 w projekcie uchwały nr 171/19 Sejmiku Województwa Mazowieckiego gdyż nigdzie nie występuje uchwała ustanawiająca trasy na terenie warszawskiego obszaru krajobrazu chronionego. Sugeruje to iż przedstawiony projekt uchwały jako program ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami jest raczej próbą legalizacji nielegalnych poczynań niszczenia środowiska i zdrowia mieszkańców przez PAŻP i port lotniczy im. F Chopina.</p>		<p>Poś - sporządzana co 5 lat przez zarządzającego Portem, wg wymagań określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie dróg linii kolejowych i lotnisk, których eksploatacja może spowodować negatywne oddziaływanie akustyczne na znaczących obszarach, dla których jest wymagane sporządzenie map akustycznych oraz sposobów określania granic terenów objętych tymi mapami (Dz.U. z 2007 r. poz. 8). Mapa akustyczna wykonana dla Portu Lotniczego im. F. Chopina w 2017 r. została przedłożona właściwym organom administracji, w tym Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska oraz sprawozdana do Komisji Europejskiej. Do mapy akustycznej z 2017 r. nie zostały zgłoszone zastrzeżenia, w związku z czym stała się ona podstawą do sporządzenia Programu. Z mapy akustycznej stanowiącej podstawę do opracowania Programu wynika, że na terenie miejscowości Łazy w gminie Lesznowola, w tym dla terenów Warszawskiego Obszaru Krajobrazu Chronionego, poziom hałasu wyrażony wskaźnikami L_{DWN} i L_N, które zgodnie z przepisami Poś są podstawą do sporządzenia Programu, nie przekracza dopuszczalnych wartości poziomu dźwięku w środowisku, określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (tekst jedn.: Dz. U. 2014 poz. 112).</p> <p>Wyniki monitoringu hałasu w postaci miesięcznych raportów są publikowane na stronie Portu Lotniczego im. F. Chopina oraz dostępne na stronie Mazowieckiego Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska. Przepisy POŚ nie nakładają na zarządzającego Portem obowiązku prezentowania wyników pomiarów hałasu w czasie rzeczywistym.</p> <p>Uwzględnienie wskazanych we wniosku uwag dotyczących utworzenia dodatkowych instytucji lub nałożenia obowiązków dla zarządzających portem, czy też dla organów ochrony środowiska, wymaga wprowadzenia zmian legislacyjnych w obowiązujących przepisach prawa. Przedmiotowy program tworzony jest w drodze uchwały i nie jest dokumentem mającym wskazywać jakie zmiany legislacyjne należy wprowadzić w obowiązującym prawodawstwie. Celem programu jest określenie kierunków i działań naprawczych, których realizacja ma na celu poprawę klimatu akustycznego na terenach wymagających ochrony akustycznej,</p>
--	--	---

			gdzie poziom hałasu przekracza obowiązujące normy.
16	<p>W załączeniu przesyłam uwagi i wnioski do projektu uchwały Sejmiku Województwa Mazowieckiego w sprawie określenia programu ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami, o których mowa w art. 179 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska, tj. obszaru Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie zaliczanego do obiektów, których eksploatacja może powodować negatywne oddziaływanie akustyczne:</p> <p>1) Proszę o wyjaśnienie na jakiej podstawie przyjęto zasięgi oddziaływania hałasu lotniczego?</p> <p>2) Czy projekt Programu uwzględnia również oddziaływanie hałasu pochodzącego od operacji lotniczych innych niż pasażerskie (helikoptery, cargo, wojskowe itp. ?</p> <p>3) Przez teren Piastowa przebiegają 3 trasy lądowania (wg rys. 3 - Załącznik 1 projektu uchwały). Dlaczego nie uwzględniono w dokumencie szczególnych potrzeb mieszkańców Piastowa w zakresie ochrony przed hałasem lotniczym? Pragniemy nadmienić, iż uciążliwości akustyczne występują również poza obszarem ograniczonego użytkowania.</p> <p>4) Działania przeciwhałasowe wskazane w Programie przedstawione są bardzo ogólnikowo i można się spodziewać, iż nie zostaną zrealizowane. W jaki sposób, już po uchwaleniu Programu, będzie przeprowadzana kontrola realizacji zapisów Programu i dlaczego wartości graniczne (cele do osiągnięcia) nie zostały zdefiniowane? Prosimy o odpowiedź co oznacza zapis w dokumencie (pod Tabelą 1) cyt. Dla żadnego z działań wskazanych w tabeli 1 w Programie nie narzuca się z góry ustalonych wartości liczbowych (np. nie ustala dopuszczalnej liczby operacji nocnych dla Działania 1, albo maksymalnego dopuszczalnego poziomu hałasu pojedynczej operacji lotniczej w porze nocnej dla Działania 3), dlatego że osiągnięcie celu strategicznego, wskazanego w załączniku 7 pkt 1.5, możliwe jest przy różnym stopniu wdrożenia tych działań"! Tak nieprerwyne zapisy dyskredytują projekt Programu jako poważne opracowanie.</p> <p>5) Pomimo, iż Program po uchwaleniu stanie się prawem miejscowym, jaka jest pewność, że Zarządca źródła hałasu zrealizuje wskazane w projekcie dokumentu działania? Czy w przypadku braku realizacji działań zawartych w Programie Zarządca źródła hałasu będzie ponosić odpowiedzialność karną?</p> <p>6) Dlaczego w Programie nie ma działania polegającego na wykonaniu cyklicznych serii niezależnych pomiarów hałasu (przez akredytowane laboratoria)</p>	Urząd Miasta Piastów	<p>Wniosek uwzględniono częściowo</p> <p>Podstawą do opracowania programów ochrony środowiska przed hałasem są mapy akustyczne, które wyznaczają zasięgi hałasu lotniczego. Do opracowania niniejszego Programu wykorzystana została mapa akustyczna sporządzona przez zarządzającego Portem Lotniczym im. F. Chopina z 2017 r. Oba dokumenty opierają się na wskaźnikach hałasu L_{DWN} i L_N odnoszących się długookresowej polityki ochrony przed hałasem. Wskaźniki te określają średni poziom hałasu ze wszystkich dób w roku, a zatem występowanie przekroczeń dla wskaźników jednodobowych tj. $L_{Aeq,D}$ i $L_{Aeq,N}$ nie powoduje automatycznie wystąpienia przekroczeń dla wskaźników średniorocznych. W związku z powyższym nie ma możliwości dokonania weryfikacji sporządzonej mapy akustycznej i formalnego rozszerzenia zakresu oddziaływania Programu, tak aby obejmował również większą części terenów Piastowa.</p> <p>Tym niemniej działania przeciwhałasowe proponowane w Programie będą oddziaływać na wszystkie tereny w otoczeniu portu lotniczego, nawet na te znajdujące się w dalszej odległości niż wskazuje zasięg hałasu wyznaczony w mapie akustycznej, a więc również tereny m. Piastowa.</p> <p>Mapa akustyczna sporządzona przez zarządzającego Portem Lotniczym im. F. Chopina z 2017 r. uwzględnia wszystkie rodzaje operacji lotniczych.</p> <p>Program ochrony przed hałasem, jako akt prawa miejscowego oraz element strategicznego zarządzania środowiskiem, musi charakteryzować się pewną ogólnością proponowanych rozwiązań. Z tego powodu w Programie nie narzucono „z góry ustalonych wartości liczbowych”. Dodatkowo takie podejście wynika również z faktu, że tę samą wypadkową skuteczność akustyczną można uzyskać przy różnym stopniu wdrożenia poszczególnych działań. Zagadnienie to wyjaśniono na końcu załącznika nr 4 do uchwały oraz w załączniku nr 7 do uchwały, w rozdz. 3.5 pt. „Dostępne techniki i technologie ograniczania hałasu operacji lotniczych”.</p> <p>W celu monitorowania realizowanych zadań w Programie, w załączniku nr 5 do uchwały, wskazano, że zarządzający portem lotniczym zobowiązany jest do składania</p>

<p>w strefie wokół lotniska, obejmującej tereny znajdujące się w sąsiedztwie tras startów i lądowań? W związku z powyższym wnosimy o dodanie do Programu dodatkowego działania, polegającego na wykonywaniu przez niezależne laboratoria, cyklicznych pomiarów hałasu lotniczego na terenach sąsiadujących z trasami startu i lądowania. Lokalizacja punktów pomiarowych powinna być uzgadniana z właściwymi jednostkami administracji, przez które przebiegają te trasy.</p> <p>7) Pragniemy zwrócić uwagę, iż rozbudowa systemu monitoringu hałasu, w przypadku nie uwzględniania wyników np. w mapach akustycznych, mija się z celem i może być postrzegana jako nieuzasadnione wydatkowanie pieniędzy. W związku z powyższym wnosimy o uzupełnienie Działania nr 7 - w zakresie nie tylko raportowania, ale i prezentowania wyników monitoringu hałasu w oparciu o wartości L_{DWN} i L_N zgodnie z Załącznikiem nr 1 rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16.06.2011 w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem. Wyniki monitoringu hałasu powinny być ogólnodostępne, najlepiej w formie portalu monitoringu hałasu, z możliwością wyboru zakresu prezentowanych danych i czasu odniesienia.</p> <p>8) Dlaczego w Programie brak jest jakichkolwiek działań prewencyjno-informacyjnych, których celem byłoby informowanie społeczeństwa np. o planowanych zmianach w ruchu lotniczym (np. zmiany tras lądowania i startu, loty specjalne)? Wnosimy o uzupełnienie działań Programu o utworzenie w perspektywie krótkoterminowej portalu informacyjnego, na którym prezentowane byłyby (oprócz wyników monitoringu hałasu - zob. uwaga wyżej) informacje o planowanych zmianach, lub zdarzeniach mogących mieć wpływ na emisję hałasu w sąsiedztwie terenów przez które przebiegają trasy startów i lądowań.</p> <p>9) Wnosimy również o uzupełnienie Działania 5 o obowiązkową publikację wskazanych badań, w perspektywie krótkookresowej, na ogólnodostępnym portalu informacyjnym (zob. pkt. 7 i 8 powyżej).</p> <p>10) Prosimy o wyjaśnienie, dlaczego perspektywa krótkookresowa zawiera się w przedziale lat 2019-2023? Nawet w przypadku uchwalenia Programu w roku bieżącym, zarządcy źródła hałasu nie pozostanie wiele czasu na realizację działań i kierunków Programowych. Czy związku z tym, oraz ze względu na fakt, iż ustawowa aktualizacja Programu nastąpi dopiero w połowie 2023 roku (termin</p>		<p>rocznego raportu z jego realizacji. Raport powinien być przekazany w wersji elektronicznej Sejmikowi Województwa Mazowieckiego w terminie do 31 marca każdego roku. Przepisy ustawy Poś nie przewidują jednak żadnych kar za niezrealizowanie działań z Programu.</p> <p>Z powyższego wynika, że wyniki wdrażania poszczególnych działań, w tym Działania 5, o którym mowa we wniosku, będą raportowane w ujęciu rocznym.</p> <p>Umieszczenie w Programie realizacji działania dotyczącego wykonania cyklicznych serii niezależnych pomiarów hałasu (przez akredytowane laboratoria) w strefie wokół lotniska przy wskazaniu, że głównym realizatorem Programu jest zarządzający portem, nie ma uzasadnienia prawnego. Badania takie mogą być wykonywane przez Inspekcję Ochrony Środowiska w ramach przypisanego jej działania polegającego na prowadzeniu monitoringu hałasu w środowisku oraz w przypadku prowadzonych kontroli interwencyjnych połączonych z wykonaniem pomiarów hałasu.</p> <p>Na podstawie obowiązujących przepisów zarządzający Portem jest zobowiązany do składania comiesięcznych raportów z ciągłego monitoringu hałasu oraz do składania raportu rocznego, uwzględniającego średnioroczne poziomy hałasu, wyrażone wskaźnikami L_{DWN} i L_N. Raporty te powinny być przedkładane Inspekcję Ochrony Środowiska, która może je udostępniać, podobnie jak raporty miesięczne. Konieczność rozbudowy systemu monitoringu została uzasadniona w Programie i nie może być postrzegana jako nieuzasadnione wydatkowanie pieniędzy. Poza celami wskazanymi w Programie, rozbudowany system monitoringu pozwoli na zwiększenie precyzji następnej mapy akustycznej, gdyż możliwa będzie kalibracja modelu akustycznego lotniska większą siatką punktów pomiarowych.</p> <p>Wniosek w sprawie wpisania obowiązku udostępniania informacji społeczeństwu o wydarzeniach mogących mieć wpływ na nietypową emisję hałasu może być wdrożony jako dobra praktyka, niewynikająca z obowiązków przepisów Poś (przez co nie została umieszczona w Programie). Ponadto uwzględnienie wskazanych we wniosku uwag dotyczących utworzenia dodatkowych instytucji lub nałożenia obowiązków dla zarządzających portem czy też dla organów ochrony</p>
--	--	--

<p>maksymalny zgodnie z obowiązującymi przepisami), nie należy zmienić przedziału krótkookresowego na lata 2020-2024, a także zmienić czasokresy pozostałych perspektyw?</p> <p>11) Prosimy o wyjaśnienie i wskazanie, które z obszarów zostały pominięte w projekcie Programu i podanie przyczyny pominięcia. Wykonawca pisze na str. 20 (załącznik nr 4) cyt. „Należy zauważyć, że obszary pominięte w Programie, na których ponadnormatywne poziomy hałasu występują lub mogą występować (do czego przesłanką są m.in. zgłaszane skargi na hałas lub wyniki jednodobowych pomiarów hałasu), podlegają procedurom administracyjnym właściwym dla tzw. ustalania i kontroli warunków korzystania ze środowiska (m.in. art. 149 i art. 178 ustawy Poś)”. Istotą Programu jest wskazanie rejonów narażonych na ponadnormatywny hałas oraz przedstawienie działań mających na celu doprowadzenie do nieprzekraczania norm. W innym przypadku dokument staje się tylko zbiorem martwych zapisów.</p> <p>12) W związku z powyższym, czy Wykonawca Programu posiłkował się przy tworzeniu planu działań ograniczających hałas wynikami pochodzącymi z punktów monitoringu hałasu lotniczego, znajdujących się m.in. na terenie Piastowa? Ponieważ wskaźniki, na których opierają się mapy akustyczne oraz programy ochrony środowiska przed hałasem opierają się na wskaźnikach długookresowych LDWN i LN, czy nie oczywistym jest, że w przypadku występowania przekroczeń wskaźników krótkookresowych – wystąpią również przekroczenia wskaźników LDWN i LN, zwłaszcza że we wzorach na wskaźnik LDWN występują „kary” za porę wieczoru i nocy? Prosimy również o odpowiedź w jaki sposób wykonawca projektu Programu wykorzystał wyniki systemu monitoringu hałasu lotniczego w tworzeniu projektu dokumentu.</p> <p>13) W Piastowie znajduje się jeden punkt monitoringu hałasu, który położony jest w dużej odległości od głównych tras startu i lądowania (wg rys. 3 – Załącznik 1 projektu uchwały). W związku z powyższym wnosimy o uzupełnienie Działania 7 o wskazanie lokalizacji dodatkowej stacji monitoringu hałasu w rejonie ulic Żeromskiego i Kraszewskiego na terenie Piastowa (w tym uzupełnienie rys. nr 18 o proponowaną stację).</p>	<p>środowiska wymaga wprowadzenia zmian legislacyjnych w obowiązujących przepisach prawa. Przedmiotowy Program tworzony jest w drodze uchwały i nie jest dokumentem mającym wskazywać jakie zmiany legislacyjne należy wprowadzić w obowiązującym prawodawstwie.</p> <p>Określając horyzonty czasowe realizacji zadań Programu kierowano się możliwością jak najszybszego podjęcia działań przez zarządzającego portem w celu poprawy klimatu akustycznego wokół lotniska. Pozostawienie wskazanych perspektyw w Programie daje duże szanse na to, że efekty ich realizacji mogą już być częściowo uwzględnione w następnej mapie strategicznej dla przedmiotowego portu lotniczego. Natomiast przesunięcie terminów na dalsze lata wydłuży czas zarządzającemu portem na realizację zadań i opóźni poprawę warunków życia mieszkańców narażonych na negatywne oddziaływanie Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie.</p> <p>Z treści przywołanego w uwadze cytatu: „Należy zauważyć, że obszary pominięte w Programie, na których ponadnormatywne poziomy hałasu występują lub mogą występować ...” oraz z akapitu poprzedzającego (w załączniku nr 4 do uchwały) wynika, że dotyczy on obszarów objętym ponadnormatywnym poziomem hałasu wyrażonym przez inne wskaźniki oceny hałasu (wskaźniki jednodobowe, L_{AeqD} i L_{AeqN}) niż wskaźniki średnioroczne, dla których sporządzany jest Program. Z relacji pomiędzy wskaźnikami średniorocznymi i jednodobowymi wynika, że występują obszary na których nie ma przekroczeń wartości dopuszczalnych dla wskaźników średniorocznych (co wyznacza formalne granice obszaru objętego Programem), a występują przekroczenia dla wskaźników jednodobowych. Ocena bieżącej uciążliwości akustycznej dokonuje się na podstawie wskaźników hałasu określonych w art. 112a ustawy Poś, tj. ww. jednodobowych wskaźników oceny hałasu L_{AeqD} i L_{AeqN}, w ramach innych postępowań administracyjnych, prowadzonych przez właściwe organy ochrony środowiska.</p> <p>Opracowując Program wykorzystano wyniki ciągłego monitoringu hałasu do oceny skuteczności proponowanych w Programie działań (załącznik nr 4 do Uchwały) oraz do analizy trendów zmian klimatu akustycznego wokół Portu (załącznik nr 5 do Uchwały).</p>
---	---

			<p>Obowiązek prowadzenia pomiarów ciągłych i ich przekazywania do instytucji ochrony środowiska wynika z art. 175 ustawy Poś. Raporty te przekazywane są do Marszałka Województwa Mazowieckiego i Głównego Inspektora Ochrony Środowiska, który może je umieścić na swojej stronie lub udostępnić na wniosek zainteresowanego. Relacja pomiędzy przekroczeniami wartości dopuszczalnych dla wskaźników średniorocznych i jednodobowych nie jest taka prosta jak to wskazano w uwadze. Występowanie przekroczeń dla wskaźników jednodobowych jest warunkiem koniecznym wystąpienia przekroczeń dla wskaźników średniorocznych. Nie jest jednak warunkiem wystarczającym, gdyż dodatkowo zależy to od liczby dób w całym okresie uśredniania (jeden rok), w których występują te przekroczenia. Stąd, występowanie przekroczeń dla wskaźników jednodobowych nie powoduje automatycznie wystąpienia przekroczeń dla wskaźników średniorocznych. Z tego względu w ustawie Poś wskazuje się oprócz strategicznej oceny stanu środowiska, której elementem jest Program, oddzielne procedury w ramach bieżącej oceny stanu środowiska, o czym mowa w art. 112a, przywołanym powyżej.</p> <p>Lokalizowanie dwóch punktów monitoringu hałasu w małej odległości od siebie, przy relatywnie dużej odległości od progu drogi startowej (ponad 5 km) nie jest uzasadnione. Można rozważyć zmianę lokalizacji punktu monitoringu PM10 Piastów jeśli np. nie jest ona zgodna z zasadami lokalizacji punktów pomiarowych, określonych w załączniku nr 1 do rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem, Dz. U. poz. 824 ze zm.).</p>
17	<p>Jestem mieszkańcem gminy Lesznowola, miejscowość Zgorzała z wykształceniem technicznym związanym z branżą projektową silników ciepłych przepływowych do których należą również silniki lotnicze. Podałem tą informację w celu zwiększenia wiarygodności uwag które zawarę w moim liście. Przeanalizowałem załączniki zamieszczone do uchwały nr 171/19 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 15 października 2019 r. i proszę o uwzględnieniu kilku uwag które mogą zmienić podejście do wpływu lotniska w</p>	Osoba fizyczna	<p>Wniosek uwzględniono w części</p> <p>W Programie poprawiono legendę na rysunkach przedstawiających zestawienie graficzne głównych tras operacji lotniczych wykonywanych w 2016 r. znajdujące się w załączniku nr 1 (rys. 3) i załączniku nr 5 (rys. 6) do uchwały w zakresie prawidłowego oznaczenia tras startów i lądowań.</p> <p>Podstawą do opracowania programów ochrony środowiska przed hałasem są mapy akustyczne. W tym przypadku do opracowania tego Programu</p>

<p>gminie Lesznawola i miejscowości Zgorzała. Uwagi zamieściłem w załączonym dokumencie. I dotyczą one m. in.:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. niewłaściwego oznaczenia tras startów i lądowań na rysunku 2 w załączniku nr 1 dotyczącym zestawienia graficznego głównych operacji lotniczych wykonywanych w 2016 r.; 2. dokonania modyfikacji mapy immisji hałasu lotniczego określonej wskaźnikiem LDWN (rys. 1 w załączniku nr 2 do uchwały), tak aby w przypadku wykonywania operacji lotniczych startów w rejonie. Zgorzała, gm. Lesznawola widoczny był na powyższej mapie zasięg oddziaływania. 3. przeniesienia lokalizacji z punktów pomiarowych służących do prowadzenia pomiarów ciągłych z miejscowości Zamienie do miejscowości Zgorzała w rejon ul. Kukulki 		<p>wykorzystana była mapa akustyczna sporządzana przez zarządzającego Portem Lotniczym im. F. Chopina w Warszawie w 2017 r. Ustawa Poś nie przewiduje sytuacji, w której istniałaby możliwość zaktualizowania mapy akustycznej oraz nie pozwala organowi opracowującemu program na jej zaktualizowanie. Wobec czego nie możliwe było wykonanie aktualizacji mapy akustycznej.</p> <p>Dodatkowo wskazuje się, że ze względu na średnioroczne wskaźniki oceny hałasu, stosowane, na podstawie ustawy Poś, w mapie akustycznej i programie ochrony środowiska przed hałasem, nie wszystkie uwzględnione w obliczeniach kierunki operacji lotniczych są widoczne na mapie oddziaływania.</p> <p>W Programie w załączniku nr 3 w tabeli 1 oraz załączniku nr 4 w tabeli 1 i do uchwały w ramach działań naprawczych przewidzianych do realizacji w celu obniżenia poziomu hałasu wokół Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie zaproponowano rozbudowę systemu ciągłego monitoringu hałasu w wokół powyższego portu lotniczego. Wskazano lokalizację nowych stacji „technicznych” niezbędnych do kontrolowania realizacji innych działań określonych w Programie oraz konieczność wybudowania 4 dodatkowych stacji monitoringowych do weryfikacji granicy OOU. W przypadku tych stacji nie określono ich dokładnej lokalizacji. Jednakże przy doborze ich lokalizacji zarządzający lotniskiem może uwzględnić możliwość zlokalizowania jednej z nich na wskazanym we wniosku rejonie. Będzie to możliwe pod warunkiem, że lokalizacja ta spełni wymagania referencyjnej metodyki pomiarowej, wg załącznika nr 1 lub załącznika nr 2 do rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz. U. poz. 824, ze zm.).</p>
--	--	--