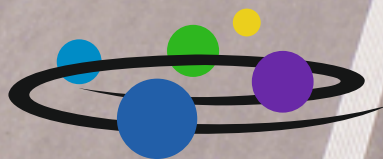


STOP Hałasowi od Autostrady

PROJEKT USTAWY OBYWATELSKIEJ OPRACOWANY PRZY WSPÓŁPRACY



Fundacja na rzecz
Europy Narodów
i Wolności

Egzemplarz bezpłatny

NASZ WSPÓLNY PROBLEM

Niemal z dnia na dzień hałas z autostrady A4 wdarł się w codzienność mieszkańców gmin: Trzebowniko, Czarna, Białobrzegi, Tryńcza, a także miast Łańcut i Przeworsk. Chyba nikt się nie spodziewał, że będzie aż tak dokuczliwy. Dla osób mieszkających w bliskim sąsiedztwie autostrady jest po prostu nie do wytrzymania. Ludzie są zdesperowani. Niektórzy przecież wybudowali w okolicy autostrady swoje wymarzone domy i niedawno się wprowadzili. Inni mieszkają na ojcowiznach, których nie sposób opuścić. Często są to rodziny z małymi dziećmi, które będą wychowywać w warunkach mających negatywny wpływ na rozwój.

Wszystkim dokucza hałas z ruchliwej autostrady niezabezpieczonej ekranami akustycznymi. Sytuacja jest wręcz beznadziejna, gdyż nie ma perspektyw na ich budowę. A przecież nie jest winą mieszkańców, że plany autostrady przecięły właśnie ich działki. I nie jest ich winą, że pomiędzy planami budowy a jej zakończeniem zmieniły się przepisy i „nie przysługuje” im ochrona w postaci ekranów akustycznych.

W samej tylko miejscowości Czarna, zgodnie z uwarunkowaniami Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie z 2008 r., planowano budowę 1620 m ekranów o wysokości 3,5 m po lewej stronie autostrady. Po zmianie dopuszczalnych norm hałasu w 2012 r. wybudowano w tym miejscu tylko kilka krótkich odcinków ekranów o wysokości 2 lub 3 m. Warto zauważyć, że 30 km na zachód od gminy Czarna, tam gdzie autostradę oddano do użytku wcześniej (gdy obowiązywały normy z 2007 r.), ekrany akustyczne ciągną się kilometrami, nawet w miejscach, gdzie nie było faktycznej zabudowy.

Dostrzegając istotę problemu, przygotowaliśmy obywatelski projekt ustawy stanowiący, że podczas określania norm hałasu w drodze rozporządzenia powinny zostać wzięte pod uwagę zalecenia Światowej Organizacji Zdrowia dotyczące dopuszczalnych norm hałasu w porze dziennej i nocnej. Osoby, które przez „zrządzenie losu” z dnia na dzień mają zamieszkać obok ruchliwej drogi szybkiego ruchu, muszą być chronione przed hałasem. Konstytucja RP określa przecież w pkt 1 art. 68, że: „Każdy ma prawo do ochrony zdrowia”. Punkt 4 tego samego artykułu zobowiązuje natomiast władze publiczne do „...zapobiegania negatywnym dla zdrowia skutkom degradacji środowiska”. Budując drogi, nie można zatem oszczędzać na zdrowiu mieszkańców, którzy zgodzili się na wyprzedaż swojej ziemi pod planowaną trasę.

Gmina Czarna nie jest odosobnionym punktem na mapie – wraz z innymi gminami przyległymi do nowo oddanego odcinka autostrady ucierpieliśmy jako jedni z pierwszych. Trzeba jednak spojrzeć szerzej. W całej Polsce są budowane i planowane nowe drogi ekspresowe, autostrady i obwodnice miast. W planach widnieje budowa 3900 km dróg w ciągu najbliższych 10 lat. Część inwestycji jest już realizowana. Setki tysięcy ludzi zostanie wkrótce dotkniętych tym problemem, chociaż obecnie mogą sobie tego nie uświadamiać.

Prosimy wszystkie osoby zamieszkujące tereny, które sąsiadują z obecnie budowanymi lub planowanymi drogami, o aktywne włączenie się w akcję zbierania podpisów pod projektem ustawy o zmianie niektórych ustaw w związku ze wzmocnieniem narzędzi ochrony przed hałasem. Hałas komunikacyjny to naprawdę nasz wspólny problem.

Mieszkańcy gminy Czarna

**ZBIERAMY PODPISY
WYRAŻAJĄCE POPARCIE
DLA PROJEKTU USTAWY
MAJĄCEJ NA CELU
OKREŚLENIE DOPUSZCZALNYCH
NORM HAŁASU W POLSCE
NA PODSTAWIE ZALECEŃ
ŚWIATOWEJ ORGANIZACJI ZDROWIA.
JEST TO DROGA
DO BUDOWY EKRANÓW AKUSTYCZNYCH
W MIEJSCACH NIEZABEZPIECZONYCH
PRZED HAŁASEM Z AUTOSTRADY.**



PROSIMY O WYRAŻENIE SWOJEGO POPARCIA PRZEZ WYPEŁNIENIE ZAMIESZCZONEJ OBOK KARTY

**DOŁĄCZ DO AKCJI – POMÓŻ
KONIECZNE JEST ZEBRANIE 100 000 PODPISÓW**

**Zachęcamy również do skopiowania
karty podpisów
zamieszczonej w tym Biuletynie,
aby oddanych głosów było jeszcze więcej!**

ZEBRANE PODPISY PROSIMY WYSYŁAĆ NA ADRES:

Biuro Europosta Stanisława Żółtka
ul. Św. Marka 25
33-332 Kraków



Fundacja na rzecz
Europy Narodów
i Wolności

Poparcia dla inicjatywy może udzielić każdy dorosły i niekarany obywatel RP, bez względu na odległość jego miejsca zamieszkania od drogi emitującej hałas.

Komitet Inicjatywy Ustawodawczej „STOP Hałasowi od Autostrady”

o zmianie niektórych ustaw w związku ze wzmocnieniem narzędzi ochrony przed hałasem

Wykaz obywateli, którzy udzielają poparcia projektowi ustawy o zmianie niektórych ustaw w związku ze wzmocnieniem narzędzi ochrony przed hałasem

| Lp. | Imię i nazwisko | Adres zamieszkania (kod, miejscowość, ulica, nr domu, nr mieszkania) | Numer ewidencyjny PESEL | | | | | | | | | | | Własnoręczny podpis |
|-----|-----------------|---|-------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|---------------------|
| 1 | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 | | | | | | | | | | | | | | |
| 4 | | | | | | | | | | | | | | |
| 5 | | | | | | | | | | | | | | |
| 6 | | | | | | | | | | | | | | |
| 7 | | | | | | | | | | | | | | |
| 8 | | | | | | | | | | | | | | |
| 9 | | | | | | | | | | | | | | |
| 10 | | | | | | | | | | | | | | |

Zebrane podpisy prosimy wysłać na adres:
Biuro Europosta Stanisława Żółtka, ul. Św. Marka 25, 33-332 Kraków

STOP HAŁASOWI OD AUTOSTRADY

OBYWATELSKA INICJATYWA USTAWODAWCZA

*W trosce o życie i zdrowie ludzkie obywatele Rzeczypospolitej Polskiej zgłaszają
następujący projekt ustawy:*

USTAWA

z dnia

o zmianie niektórych ustaw w związku ze wzmocnieniem narzędzi ochrony przed hałasem

W ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2001 r. Nr 62, poz. 627) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) art. 113 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

Art. 1.

Minister właściwy do spraw środowiska, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw zdrowia określi, w drodze rozporządzenia, dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku, kierując się potrzebą zapewnienia należytej ochrony środowiska przed hałasem oraz mając na uwadze zalecenia Światowej Organizacji Zdrowia co do dopuszczalnych norm hałasu w porze dziennej i nocnej. Przyjęte normy nie mogą odbiegać od zaleceń WHO o więcej niż 5 dB. Dla pory nocnej dopuszcza się stosowanie celu przejściowego IT (z ang. *Interim Target*) określanego przez WHO, w przypadku gdy w krótkim okresie nie da się osiągnąć zalecanego wskaźnika docelowego NNG (z ang. *Night Noise Guideline*).

Art. 2.

W ustawie z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. z 2003 r. Nr 80, poz. 721) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 13 po ust. 3 dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

Właściwy zarządca drogi może nabywać w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa, województwa, powiatu albo gminy nieruchomości zabudowane, w tym lokale mieszkalne, poza pasami drogowymi, jeśli wartość tych nieruchomości (w tym lokali mieszkalnych) jest niższa niż koszt budowy zabezpieczeń chroniących je przed hałasem.

- 2) w art. 13 po ust. 4 dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

Nabycie, o którym mowa w ust. 4, następuje na wniosek właścicieli lub użytkowników wieczystych.

Art. 3.

Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

UZASADNIENIE OBYWATELSKIEGO PROJEKTU USTAWY O ZMIANIE NIEKTÓRYCH USTAW W ZWIĄZKU ZE WZMOCNIENIEM NARZĘDZI OCHRONY PRZED HAŁASEM

Zgodnie z art. 68 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej każdy obywatel ma prawo do ochrony zdrowia, a władze publiczne są zobowiązane do zapobiegania negatywnym dla zdrowia skutkom degradacji środowiska. Według wytycznych Światowej Organizacji Zdrowia z 1999 r. pt. „Guidelines for Community Noise” hałas jest czynnikiem zanieczyszczającym, a jego nadmiar prowadzi do utraty zdrowia.

W Polsce zakres ochrony przed hałasem określa ustawa Prawo Ochrony Środowiska

z dnia 27 kwietnia 2001 r. Zgodnie z art. 113 tej ustawy dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku są określane przez ministra środowiska, który w porozumieniu z ministrem zdrowia wydaje stosowne rozporządzenie. Zamieszczona tabela obrazuje, jak kształtowały się dopuszczalne normy hałasu w Polsce w stosunku do zaleceń Światowej Organizacji Zdrowia.

| Rodzaj terenu | Dopuszczalny poziom hałasu w [dB]* | | | | | | |
|--|------------------------------------|---------------------|-----------------------|---------------------|-------------------------------|-----------------------------|---|
| | normy z 2007 r. dzień | normy z 2007 r. noc | normy z 2012 r. dzień | normy z 2012 r. noc | zalecenia WHO z 1999 r. dzień | zalecenia WHO z 2009 r. noc | zalecenia WHO z 2009 r. (noc) cel przejściowy (z WHO Interim Target IT) przy założeniu, że nie da się w krótkim okresie osiągnąć celu 40 dB |
| Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego | 60 | 50 | 65 | 56 | 55 | 40 | 55 |

* Decybel to logarytmiczna jednostka miary, oznaczana symbolem dB.

Analiza polityki ochrony przed hałasem w Polsce od 2007 r. wyraźnie wskazuje na trend wzrostowy dopuszczalnych norm hałasu, znacznie odbiegający od zaleceń Światowej Organizacji Zdrowia. W 2007 roku normy dzienne przekraczały zalecenia WHO o 5 dB, a w 2012 r. już o 10 dB. Podniesienie norm w 2012 r. nie było podparte rzetelnymi badaniami naukowymi udowadniającymi, że zwiększenie ekspozycji na hałas z 60 do 65 dB nie ma negatywnego wpływu na zdrowie ludzkie. Zgodnie z raportem Najwyższej Izby Kontroli z dnia 19 maja 2014 r., pt. „Informacja o wynikach kontroli – Zasadność budowy ekranów akustycznych i przepustów (przejeżdżających dla zwierząt) na autostradzie A2 i innych wybranych odcinkach dróg” proces stanowienia prawa z zakresu ochrony środowiska przed hałasem wyglądał następująco:

„Działania ministra środowiska w zakresie zabezpieczenia przed hałasem nastawione były na szybkie rozwiązanie problemu budowy nadmiernej liczby ekranów akustycznych na nowo budowanych odcinkach autostrad i dróg ekspresowych, a nie na skuteczne i efektywne zabezpieczenie przed hałasem. Dokonanie przez ministra środowiska w październiku 2012 r. liberalizacji dopuszczalnych poziomów hałasu drogowego w środowisku spowodowało ustalenie norm poziomu hałasu sprzecznych z rekomendacjami Światowej Organizacji Zdrowia oraz z przyjętymi przez Sejm RP celami średniookresowej polityki ekologicznej Państwa”.

Liberalizacja norm dopuszczalnych poziomów hałasu drogowego w środowisku z 2012 r. doprowadziła do ponownego przeanalizowania dotychczasowych projektów dróg w zakresie ograniczenia budowy zabezpieczeń akustycz-

nych zaprojektowanych pierwotnie. W całej Polsce są planowane i budowane nowe drogi ekspresowe, autostrady i obwodnice miast. W planach widnieje budowa 3900 km dróg w ciągu najbliższych 10 lat. Część inwestycji jest już realizowana. Setki tysięcy obywateli zostanie wkrótce narażonych na hałas prowadzący do utraty zdrowia.

Dostrzegając istotę problemu, w przekonaniu o konieczności wypełnienia tego obowiązku, przedkładamy obywatelski projekt ustawy stanowiący, że podczas określania norm hałasu w drodze rozporządzenia minister środowiska w porozumieniu z ministrem zdrowia powinni brać pod uwagę zalecenia Światowej Organizacji Zdrowia co do dopuszczalnych norm hałasu w porze dziennej i nocnej. Zalecenia te opierają się na wieloletnim dorobku naukowym specjalistów z całego świata i są bezstronne wobec koniunkturalnej polityki. Jednocześnie rozumiemy, że nie można związać polityki państwa ściśle z wartościami tych wytycznych. W rozwijającym się świecie badania naukowe nad szkodliwością hałasu mogą dostarczać nowych dowodów, dlatego należy zostawić w gestii ministra środowiska, po uzgodnieniu z ministrem zdrowia, przyjęcie marginesu plus/minus 5 dB w stosunku do wytycznych WHO z lat 1999 i 2009. Ustawa dopuszcza również zastosowanie celu przejściowego WHO dla pory nocnej (*Interim Target*) w przypadku gdy w krótkim okresie nie da się osiągnąć wskaźników docelowych. Dzięki zastosowaniu wskaźnika celu przejściowego nie będzie konieczności obniżania limitów prędkości w porze nocnej.

W przypadku gdy koszt ochrony przed hałasem przewyższa koszt nabycia nieruchomości poza pasem drogowym, a właściciel lub właściciele nieruchomości wnioskuje o jej wykup przez właściwego zarządcę drogi, takie

rozwiązanie powinno zostać zastosowane. Przedkładany projekt ustawy, odnosząc się do wymienionej wcześniej pokontrolnej rekomendacji NIK-u z 2014 r., dopuszcza taką możliwość.

Ta sama kontrola NIK-u z 2014 r. wykazała, że minister środowiska nie podjął działań zmierzających do doprecyzowania użytego w art. 113 ust. 2 pkt 1 ustawy Prawo ochrony środowiska wyrażenia „terenów przeznaczonych” w sposób gwarantujący jednoznaczną interpretację, że dopuszczalne poziomy hałasu określa się dla terenów faktycznie zagospodarowanych na wskazane cele, a nie dopiero przeznaczonych w planach zagospodarowania przestrzennego pod zabudowę w dalszej przyszłości. Błędna interpretację obowiązujących w tym zakresie przepisów prawa przyjmowały zarówno Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad w procesie projektowania, jak i niektóre organy odpowiedzialne za ochronę środowiska podczas wydawania decyzji środowiskowych. Brak ze strony ministra środowiska wiążącego rozstrzygnięcia zgłaszanych wątpliwości spowodował zainstalowanie na skontrolowanych odcinkach dróg łącznie ok. 6,2 km ekranów chroniących tereny przeznaczone w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego pod zabudowę mieszkaniową, ale jeszcze niezabudowane.

W 2015 roku weszła w życie nowelizacja ustawy Prawo ochrony środowiska, która różniła „tereny przeznaczone” pod zabudowę od terenów „faktycznie zagospodarowanych”. Nie ma zatem obawy, że przedłożony projekt ustawy doprowadzi do budowy ekranów dźwiękochłonnych „stojących w polu”.



WYWIAD Z EUROPOSŁEM STANISŁAWEM ŻÓŁTKIEM



Fundacja na rzecz
Europy Narodów
i Wolności

Będąc Członkiem Fundacji na rzecz Europy Narodów i Wolności, postanowił Pan poprzeć inicjatywę „STOP Hałasowi od Autostrady”. Czy nie jest to sprzeczne z postulowaną przez Pana koniecznością minimalnej interwencji Państwa w życie obywateli?

Budowa autostrady bez odpowiedniego zabezpieczenia sąsiadujących z nią mieszkańców, np. przed hałasem, jest bezwzględna i przymusową interwencją/ingerencją Państwa w życie obywateli. Budowa ekranów jest właśnie zmniejszeniem tej ingerencji.

Krytycy ekranów akustycznych twierdzą, słusznie zresztą, że budowano je w miejscach, gdzie nigdy nie powinny być powstać (np. puste pola). Czy nie obawia się Pan, że ta inicjatywa doprowadzi z powrotem do tego samego problemu?

Poprzednie normy dotyczące hałasu były jednakowe zarówno tam, gdzie blisko autostrady mieszkali ludzie – i tutaj nikt pretensji nie miał – jak i tam, gdzie nikt nie mieszkał, a jedynie mógł w przyszłości zamieszkać. Powstawały więc ekrany akustyczne w szczyrych polach. Po protestach obywateli i instytucji (np. NIK-u) ustawa została zmieniona w dobrym kierunku – tzn. tak, że Ministerstwo mogło już obniżyć normy (dopuszczyć większy hałas) tam, gdzie nikt nie mieszka, pozostawiając zaostrzone normy na terenach zamieszkałych. Można już było zaprzestać stawiania ekranów na pustych polach. Ministerstwo jednak – zgodnie ze znaną zasadą „jak urzędnicy mogą zrobić coś głupiego, to na pewno zrobią” (chyba nie zauważając zmiany ustawy) – obniżyło normy i tu, i tu. Ten projekt ustawy jest właściwie zabezpieczeniem przed niekompetencją urzędników. Po jej przyjęciu

normy dla „pustych pól” mogą być słabsze, ale w pobliżu mieszkańców muszą być zaostrzone (czyli takie, jak pierwotnie były wszędzie).

Nawet jeśli uda się zebrać wymaganą liczbę 100 tysięcy podpisów, jak Pan ocenia szansę przyjęcia tej ustawy przez obecny Sejm?

Na 50%.

Podczas sejmowego expose (12 października 2012 r.) premier Donald Tusk zaznaczył, że normy ekologiczne, które wymuszały stawianie ekranów, wprowadzono 14 czerwca 2007 r. (za rządów PiS-u) i zapowiedział zbadanie sprawy przez prokuraturę. Prokuratura wszczęła śledztwo 31 grudnia 2012 r. i umorzyła je po kilku miesiącach. Obecny minister środowiska Jan Szyszko, ten sam który w 2007 r. wprowadził normy hałasu, złożył 5 sierpnia 2016 r. zawiadomienie do prokuratury w sprawie nieracjonalnej i nieuzasadnionej budowy ekranów akustycznych w latach 2007-2015 (rządy PO-PSL). Czemu według Pana ma służyć ta walka polityczna kosztem ludzkiego zdrowia?

Właśnie walce politycznej. Widać, jak zacieźwienie polityczne wygrywa nawet z rozumem, bo minister Jan Szyszko nawet nie zauważył, że niechcący złożył zawiadomienie na samego siebie. Swoją drogą ówczesna treść ustawy nie dawała mu możliwości różnicowania tych norm.

Czy uważa Pan, że sprawa brakujących ekranów akustycznych obnaży w oczach zwykłych ludzi dotkniętych tym problemem płytkość walki politycznej?

W większości przypadków – niczego nie obnaży. Większość przestała rozumować logicznie i zwoleńnicy PO będą „wiedzieli”, że to wszystko

wina PiS-u, a zwolennicy PiS-u będą „wiedzieli”, że to wszystko wina PO. Tylko nieliczni się zastanowią.

W swoim niedawnym wystąpieniu przed kamerami mówił Pan o problemie partii antysystemowych. Stwierdził Pan nawet, że tak naprawdę słabość partii antysystemowych w Polsce to problem samych Polaków, a nie członków tych partii. Czy według Pana partie antysystemowe, gdyby doszły do władzy, rozwiązałyby problemy Polaków?

Partie systemowe, takie jak PO, PiS czy PSL wmówiły Polakom, że musi być tak, jak jest. Czyli albo wygramy „my” albo „oni”, ale system pozostaje bez zmian. Ten system to zasada, że „rządzący” są właścicielami Polski i Polaków. To również zasada, że ten kto wygra wybory, nie musi się liczyć z wolnością i własnością Polaków. Czyli że rządzący może zakazać lub nakazać obywatelom co zechce, a przy okazji oczywiście musi się zabezpieczyć finansowo (siebie, swoje rodziny, przyjaciół) na wypadek ewentualnego przejęcia władzy przez drugą stronę.

Wbrew sugestii pytania, nigdy nie mówiłem, że partie antysystemowe rozwiązałyby wszystkie problemy Polaków. Wszystkie problemy Polaków to będą rozwiązane w Niebie przez Boga. My wiemy, że członkowie partii antysystemowej, np. „Nowa Prawica”, są podobnymi ludźmi jak i ci, którzy teraz rządzą. Może nieco trudniejszymi do „złamania”, trochę bardziej ideowymi i bardziej przywiązanymi do „wolności”. Może nieco mniej podatnymi na korupcję. Ale jesteśmy także ludźmi z wszelkimi „ułomnościami” człowieka. Gdybyśmy więc doszli do władzy, to jedyną rzeczą, która nas obroni przed „politycznym skorumpowaniem się” jest natychmiastowe wprowadzenie głoszonych przez nas postulatów. Postulatów zniechędzonej przez partie systemowe, takich jak:

- *likwidacja większości stanowisk urzędniczych oraz uprawnień rządu do obsadzania spółek Skarbu Państwa (czyli ich prywatyzacja) – korupcję można zlikwidować tylko przez likwidację jej bazy,*
- *wprowadzenie Konstytucyjnego (a jeśli się nie uda, to ustawowego) zakazu wtrącania się Państwa do prywatnego życia ludzi – wedle zasad „wolność pięści*

obywatela jest ograniczona jedynie bliskością cudzego nosa”, „umowy między obywatelami są święte, o ile nie są przestępstwem przeciw innym” oraz „chcącemu nie dzieje się krzywda”.

Wynika z tego mnóstwo konsekwencji, np. generalne zmniejszenie podatków, drastyczne zmniejszenie władzy i kontroli Państwa nad obywatelem, zakaz wtrącania się Państwa do rodzin, o ile nie jest dokonywane przestępstwo itp. Czyli zamiast rządzenia Polską – ZARZĄDZANIE.

Jak już powiedziałem, nie rozwiązalibyśmy WSZYSTKICH problemów Polaków, ale Polacy staliby się bogatsi, wolni i Polska byłaby ICH krajem, a nie jak dzisiaj – krajem partii politycznej, która wygrała. I zwracam uwagę, że słabość antysystemowych partii w Polsce to naprawdę problem Polaków, a nie członków tych partii. Przecież ja mógłbym się dołączyć do „systemu”, zamiast z nim walczyć i proszę mi uwierzyć, że prywatnie lepiej bym na tym wyszedł. Jeśli my pozostaniemy słabi, to Polacy na zawsze pozostaną własnością tych „systemowych partii”.

W Parlamencie Europejskim jest Pan członkiem eurosceptycznej Grupy Europa Narodów i Wolności. Należy Pan również do Ruchu na rzecz Europy Narodów i Wolności, jak też do Fundacji na rzecz Europy Narodów i Wolności. Jakie przyświecają Wam cele?

Połączył nas szacunek do suwerenności państw narodowych i umiłowanie osobistej wolności. Widzimy, że coś poszło źle przy tworzeniu UE. Widzimy, że UE stała się biurokratycznym molochem, który chce odebrać suwerenność krajom, zdobyć całkowitą władzę i kontrolę nad mieszkańcami Europy. Po prostu – naszym celem jest obrona Europy przed tymi podłymi zakusami.

Bardzo Panu dziękuję za rozmowę i wsparcie inicjatywy „STOP Hałasowi od Autostrady”.

Rozmawiał
mieszkaniec gminy Czarna

LISTA DRÓG BUDOWANYCH

Autostrady

- A1 Rząsawa – węzeł Blachownia (20,3 km), 10.2015-06.2019
- A1 Blachownia – Zawodzie (4,7 km), 08.2015-12.2018
- A1 Zawodzie – Woźniki (16,7 km), 03.2016-06.2019
- A1 Woźniki – Pyrzowice (15,2 km), 08.2015-09.2018

Razem: **56,9 km**

Drogi ekspresowe 2x2/2x3 (dwujezdniowe)

- S2 Puławska - Przyczółkowa (z tunelem) (4,6 km), 12.2015-08.2020
- S2 Przyczółkowa - Wał Miedzeszyński (z mostem) (6,5 km), 12.2015-08.2020
- S2 Wał Miedzeszyński - Lubelska (7,5 km), 12.2015-08.2020
- S3 druga jezdnia obwodnicy Gorzowa Wielkopolskiego (11,7 km), 09.2014-06.2017
- S3 druga jezdnia obwodnicy Międzyrzecza (6,4 km), 11.2014-10.2017
- S3 druga jezdnia Sulechów - Zielona Góra (13,4 km), 04.2015-08.2017
- S3 druga jezdnia Zielona Góra - Niedoradz (13,3 km), 10.2015-06.2017
- S3 Niedoradz – Nowa Sól (17,3 km), 02.2016-08.2018
- S3 Nowa Sól Południe - Gaworzyce (16,4 km), 12.2014-06.2018
- S3 Gaworzyce - Kaźmierzów (16,9 km), 12.2014-06.2018
- S3 Kaźmierzów - Lubin Północ (14,4 km), 12.2014-06.2018
- S3 Lubin Północ - Lubin Południe (11,3 km), 01.2015-07.2018
- S3 Lubin Południe - Legnica II (A-4) (22,6 km), 02.2015-12.2018
- S3 Legnica II - Jawor II (19,7 km), 10.2015-12.2018
- S3 Jawor II (bez węzła) - Bolków (z węzłem) (16,1 km), 09.2015-09.2018
- S5 Ostróda Południe - Ornowo (8,7 km), 06.2015-08.2017
- S5 Nowe Marzy - Dworzysko (10,5 km), 10.2015-09.2019
- S5 druga jezdnia obwodnica Świecia (12,8 km), 10.2015-09.2019
- S5 Dworzysko - Aleksandrowo (22,4 km), 10.2015-09.2019
- S5 Aleksandrowo - Trzszczyn (14,7 km), 10.2015-09.2019
- S5 Trzszczyn - Białe Błota (13,5 km), 10.2015-09.2019
- S5 Białe Błota - Szubin (9,7 km), 10.2015-09.2019
- S5 druga jezdnia obwodnica Szubina (4,5 km), 10.2015-09.2019
- S5 Szubin - Jaroszewo (14,8 km), 10.2015-09.2019
- S5 Jaroszewo do granicy województwa (25,1 km), 10.2015-09.2019
- S5 Mielno - Gniezno (18,3 km), 12.2014-07.2017
- S5 Poznań - Wronczyn (16,0 km), 07.2015-07.2018
- S5 Wronczyn - Kościan Południe (19,0 km), 04.2016-07.2019
- S5 Kościan Południe – Radomicko (16,0 km), 04.2016-07.2019
- S5 Radomicko - Leszno Płd. (19,1 km), 05.2016-09.2018
- S5 Leszno Płd. - Kaczkowo (9,5 km), 05.2016-07.2018
- S5 Korzeńsko - Krościna (14,9 km), 07.2014-10.2017
- S5 Krościna - Marcinowo (13,8 km), 09.2014-12.2017
- S5 Marcinowo - węzła Wrocław Północ (A8) (19,3 km), 09.2014-12.2017
- S6 węzeł Goleniów Północ (z węzłem) - Nowogard (19,2 km), 09.2015-04.2019
- S6 Nowogard - Płoty (20,0 km), 10.2015-04.2019
- S6 Płoty - Kiełpino (14,6 km), 10.2015-04.2019
- S6 Kiełpino - Kołobrzeg Zachód (24,0 km), 10.2015-06.2019
- S6 Kołobrzeg Zachód - Ustronie Morskie (14,7 km), 11.2015-08.2019
- S6 Ustronie Morskie - Koszalin (24,2 km), 10.2015-04.2019
- S6 obwodnica Koszalina i Sianowa (18,6 km), 03.2016-07.2018



Fundacja na rzecz
Europy Narodów
i Wolności

- S7 Koszwały - Nowy Dwór Gdański (20,5 km), 10.2015-08.2018
- S7 Nowy Dwór Gdański - Kazimierzowo (19,1 km), 10.2015-08.2018
- S7 Miłomłyn - Ostróda Północ (9,2 km), 11.2014-04.2017
- S7 Ostróda Północ - Ostróda Południe (9,7 km), 06.2015-08.2017
- S7 Ostróda Południe - Rychnowo (8,8 km), 04.2015-06.2017
- S7 Rychnowo - Olsztynek (11,3 km), 04.2015-06.2017
- S7 Nidzica Północ - Nidzica Południe (9,1 km), 01.2015-05.2017
- S7 Nidzica Południe - Napierki (13,6 km), 01.2015-05.2017
- S7 Radom Północ - Radom Południe (25,0 km), 07.2015-12.2018
- S7 Radom do granicy województwa (22,0 km), 07.2014-04.2017
- S7 Chęciny - Jędrzejów (21,6 km), 06.2015-10.2017
- S7 Jędrzejów - granica województwa (19,9 km), 10.2014-05.2017
- S7 Kraków: w. Rybitwy - w. Igołomska (4,5 km), 07.2014-07.2017
- S7 Lubień - Naprawa (7,6 km), 06.2016-09.2018
- S7 Naprawa - Skomielna Biała (tunel) (3,1 km), 06.2016-03.2022
- S7 Skomielna Biała - Chabówka (5,2 km), 03.2016-07.2018
- S8 Radziejowice - Przeszkoda (9,9 km), 02.2016-07.2019
- S8 Przeszkoda - Paszków (11,6 km), 06.2015-12.2018
- S8 w. Marki - w. Kobyłka (8,1 km), 11.2014-07.2017
- S8 w. Kobyłka - w. Radzymin Południe (7,2 km), 11.2014-07.2017
- S8 Wyszków - w. Poręba (13,0 km), 01.2016-07.2018
- S8 Poręba - obwodnica Ostrowi Mazowieckiej (16,1 km), 02.2016-07.2018
- S8 obwodnica Ostrowi Mazowieckiej - gr. woj. podlaskiego (9,4 km), 02.2016-07.2018
- S8 granica województwa mazow. - Zambrów (14,9 km), 01.2015-07.2017
- S8 Zambrów - Mężenin (15,4 km), 08.2014-12.2016
- S8 Mężenin-Jeżewo (14,3 km), 12.2014-06.2018
- S10 obwodnica Wałcza (18,0 km), 11.2015-07.2018
- S11 w. Bielice - w. Koszalin Zachód (1,5 km), 03.2016-07.2018
- S11 obwodnica Szczecinka (12,0 km), 11.2015-04.2019
- S11 obwodnica Jarocina (10,0 km), 11.2014-07.2017
- S11 II. etap obwodnicy Ostrowa Wkp. (12,8 km), 10.2014-07.2017
- S11 I odcinek obwodnicy Kępna (4,5 km), 10.2015-12.2018
- S12 Puławy - w. Sielce (11,8 km), 12.2014-07.2018
- S17 w. Lubelska - Kołbiel (15,2 km), 01.2016-07.2019
- S17 obwodnica Kołbieli (8,7 km), 01.2016-07.2019
- S17 Kołbiel - Garwolin (13,0 km), 01.2016-07.2019
- S17 Garwolin - Gończyce (12,2 km), 09.2015-06.2019
- S17 Gończyce do granicy województw (13,0 km), 09.2015-06.2019
- S17 granica woj. - Skrudki (20,2 km), 11.2015-06.2019
- S17 Skrudki - Sielce (obecnie Kurów Zachód) (13,2 km), 10.2015-06.2019
- S19 Lublin Sławinek - Lublin Węglin (9,8 km), 10.2014-08.2017
- S19 w. Świlcza (DK4) - Rzeszów Płd. (6,3 km), 04.2014-08.2017
- S51 Olsztyn - Olsztynek (13,3 km), 02.2015-07.2017
- S51 Olsztyn Południe - Olsztyn Wschód (14,7 km), 03.2016-04.2019
- S61 obwodnica Suwałk (12,8 km), 09.2015-04.2019

Razem: **1169,1 km**

Drogi ekspresowe 1x2 (jednojezdniowe)

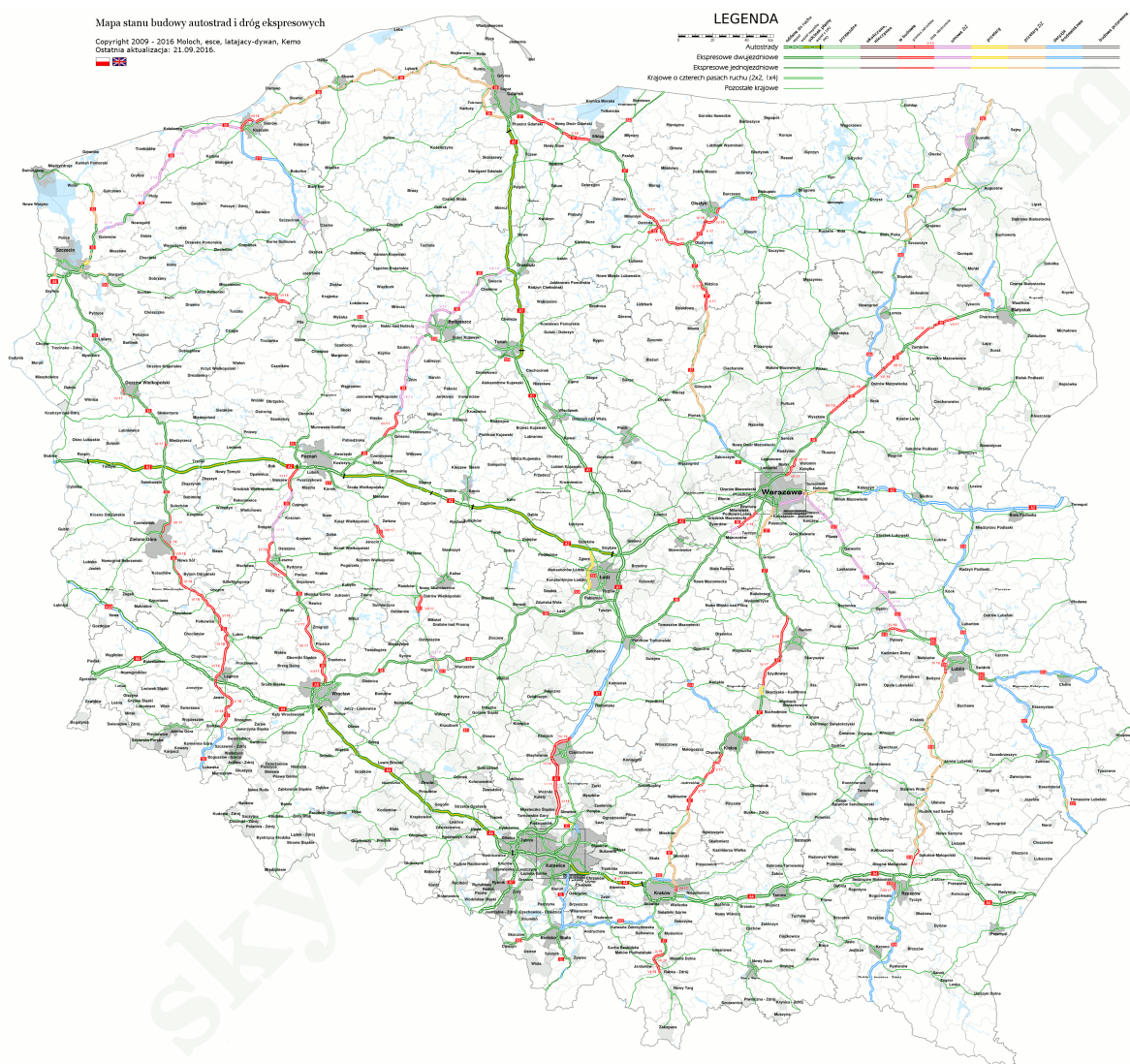
- S19 w. Sokołów Małopolski Północ (bez węzła)
- Stobierna (12,5 km), 06.2014-06.2017

Razem: **12,5 km**



Fundacja na rzecz
Europy Narodów
i Wolności

MAPA STANU BUDOWY AUTOSTRAD I DRÓG EKSPRESOWYCH



Szczegółowa mapa jest dostępna na stronie: <http://ssc.siskom.waw.pl/>.

BIULETYN Stowarzyszenia Inicjatywy Czarnieńskiej SZABA

Nakład: 50000 egz.

Druk: Drukarnia HETMAN

Autor fotografii: Dariusz Kulka

Materiały opracowano na podstawie:

Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r.

Raport Najwyższej Izby Kontroli „Zasadność budowy ekranów akustycznych i przepustów (przejęć dla zwierząt) na autostradzie A2 i innych wybranych odcinkach dróg” z dnia 19 maja 2014 r.

Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

Środowiskowe uwarunkowanie zgody na budowę autostrady A4 na odcinku Rzeszów Wschodni - Przeworsk z grudnia 2008 r. wydane przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie.

„Zalecenia dotyczące hałasu w nocy dla Europy” (z ang. NIGHT NOISE GUIDELINES FOR EUROPE), Światowa Organizacja Zdrowia z 2009 r.

„Zalecenia społeczne w sprawie hałasu” (z ang. Guidelines for Community Noise) Światowa Organizacja Zdrowia z 1999 r.

www.nutao.pl

<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=345003&page=294>

www.wszechnica.us.edu.pl



Edward Munch „Krzyk” (http://en.wikipedia.org/wiki/File:The_Scream.jpg CC-BY-20).

Nerwowość
Bóle głowy
Podwyższone ciśnienie krwi
Zaburzenia krążenia
Choroby serca
Rozdrażnienie
Zaburzenia trawienia
Choroby żołądka
Obniżenie zdolności koncentracji
Bezsenność

Hałas

to dźwięki akustyczne o dużej intensywności, które mogą być dla człowieka bardzo uciążliwe, szkodliwe, a nawet bolesne. Hałas powstaje w wyniku nakładania się różnych dźwięków, ulegających zmieszaniu w sposób pozbawiony ładu. W mowie potocznej hałasem określamy każdy przeszkadzający nam dźwięk. Z psychologicznego punktu widzenia hałas jest zjawiskiem niepożądanym, powodującym drażliwość oraz zmęczenie całego organizmu. Co gorsze, skutki hałasu podlegają kumulacji, objawiają się po dłuższym czasie i wywołują coraz większy rozstrój całego systemu nerwowego. U dorosłych hałas może powodować wiele chorób psychicznych (badania potwierdzają, że 70% nerwic powstaje w wyniku hałasu), u dzieci zaś – niedorozwój umysłowy. Odbierane dźwięki zmieniają ciśnienie krwi, częstotliwość uderzeń serca, poziom cukru i kwasów tłuszczowych, wpływają też na wydzielanie soków żołądkowych i wiele innych procesów. Hałas obniża poziom koncentracji, zwiększa stres, powoduje wcześniejsze starzenie się. Kolejnymi negatywnymi skutkami przebywania w hałasie są: obniżenie sprawności i chęci działania oraz wydajności pracy, niemożność komunikowania się, trudności z koncentracją i uczeniem się. Hałas wpływa na problemy z zaśnięciem i budzenie się w czasie snu. Ponieważ sen jest tak bardzo potrzebny do zregenerowania sił fizycznych i duchowych, naruszenie go skutkuje zmęczeniem, zmniejszeniem aktywności i pogorszeniem nastroju. Zwiększa się również zagrożenie wypadkami i urazami. Hałas oddziałuje bezpośrednio na narząd słuchu. Długotrwałe przebywanie w środowisku o wysokim natężeniu hałasu kończy się często chronicznym uszkodzeniem ucha wewnętrznego. Objawia się ono niedosłyszeniem, aż do utraty słuchu...

NIE BĄDŹMY GŁUSI NA WPŁYW HAŁASU KOMUNIKACYJNEGO!



Stanisław Żółtek

Posel do Parlamentu Europejskiego



Fundacja na rzecz
Europy Narodów
i Wolności

Fundacja na rzecz Europy Narodów i Wolności jest częściowo finansowana przez Parlament Europejski i ponosi wyłączną odpowiedzialność za zawarte w tym miejscu treści.