URZĄD MIASTA PRUSZKOWA
KANCELARIA OGÓLNA
17 -12- 2020 22434
Nr ..., (00)859007734009409812

Pruszków, 13 grudnia 2020 r.

Wojewoda Mazowiecki
Pan Konstanty Radziwiłł

Starosta Pruszkowski
Pan Krzysztof Rymuza,

Prezydent m. Pruszkowa
Pan Paweł Stanisław Makuch

Pismo dotyczy spraw:
Obwieszczenia Starosty Pruszkowskiego **WA.7012.15.2020.AG**
Obwieszczenia Prezydenta m. Pruszkowa **WPP.6721.6.5.2020.MS.51**
Innych spraw dotyczących budowy ul. „Nowoinżynierskiej" w Pruszkowie i zagospodarowania przestrzennego dzielnicy Gąsin.

PETYCJA / ODWOŁANIE

Szanowni Państwo,

My niżej podpisani, mieszkańcy planowanej ulicy tzw. „Nowoinżynierskiej" w Pruszkowie, piszemy, aby wyrazić swoje głębokie rozczarowanie związane z nowo powstałym projektem budowy ulicy „Nowoinżynierskiej".

Zgadzamy się, że powstanie tej ulicy jest istotne dla planów rozwojowych miasta Pruszkowa. Jednocześnie uważamy, że planowanie i budowa tejże ulicy powinna brać pod uwagę dobro rodzin przy niej zamieszkujących. Niestety, z wielką przykrością stwierdzamy, iż obecny projekt nie tylko ignoruje opinie nas poniżej podpisanych, ale także naraża przyszłość naszych warunków mieszkaniowych oraz bezpieczeństwa naszych rodzin, w szczególności dzieci. Wierzymy, że władze miasta Pruszkowa i władze powiatu Pruszkowskiego traktują przedmiot bezpieczeństwa swoich mieszkańców z największą uwagą i starannością, i tym samym zgodzą się z postulowanymi przez nas poniżej punktami.

W tym piśmie wyrażamy swój zdecydowany sprzeciw wobec obecnych planów budowy ulicy „Nowoinżynierskiej", które nie uwzględniają dobra jej mieszkańców oraz walorów okolicznych terenów. Tym samym zgłaszamy niżej przedstawione uwagi.

1) **W projekcie ulicy „Nowoinżynierskiej" obecnie planowana jest nawierzchnia z kostki betonowej. Prosimy o zmianę nawierzchni w projekcie na nawierzchnię bitumiczną wspierając się następującymi argumentami.**
Jak można przeczytać w źródłach [1-2] i co jest przedstawione w załączniku nr 1, kostka betonowa należy do jednej z najbardziej głośnych nawierzchni. Według obecnego planu odległość jezdni od okien naszych budynków mieszkalnych to zaledwie około 8m. Wraz z brakiem infrastruktury uspokajającej ruch, o którym będzie mowa w kolejnym punkcie, naraża to mieszkańców na nadmierny hałas powodowany przez przejeżdżające pojazdy. Istnieje wiele publikacji mówiących o negatywnych skutkach hałasu ulicznego, nie tylko na zdrowie i komfort psychiczny mieszkańców, ale także na okoliczne środowisko [3-8]. Nalegamy, aby zminimalizować negatywne skutki emisji akustycznej już na etapie projektowania ulicy „Nowoinżynierskiej" poprzez zmianę nawierzchni, na bardziej nowoczesną np. masę bitumiczną. Jak widać w publikacjach [9-26], światowe trendy w projektowaniu przestrzeni miejskich dążą do minimalizowania negatywnych skutków infrastruktury drogowej. Uważamy, że Polska jako kraj rozwinięty, powinna podążać za obecnymi trendami i zaleceniami specjalistów, którzy wiele lat badali ten temat. Ponadto, trzeba zaznaczyć, że teren Gąsina, objęty nowym planem przestrzennym oraz nowym projektem ulicy „Nowoinżynierskiej", jest obszarem o bardzo bogatej faunie. Jest on żerowiskiem oraz lęgowiskiem dla dużej ilości owadów, płazów, ptaków i dzikich zwierząt. Pod tym względem, jest to obszar wyjątkowy na mapie Pruszkowa. Zbędnie wysoki poziom

URZĄD MIASTA PRUSZKOWA
SEKRETARIAT
18 -12- 2020
Nr rej. .....

emisji akustycznej będzie miał nieodwracalny wpływ na obecność tej fauny, szczególnie w okolicach rzeki Utraty.

2) **Brak uwzględnienia infrastruktury uspokajającej ruch. Prosimy o dodanie do projektu drogi projektów progów i wysp zwalniających.**
Uważamy za niezbędnie, aby ulica „Nowoinżynierska" była bezpieczna i zawierała systemy uspokajania ruchu już na etapie projektu. Lokalny charakter ulicy „Nowoinżynierskiej" powinien być wzmocniony właśnie poprzez zintegrowaną infrastrukturę uspokajającą ruch. Jest najłatwiej i najrozsądniej, aby zaimplementować takie systemy jak najwcześniej. Oprócz kwestii bezpieczeństwa, pomoże to także zmniejszyć hałas wspomniany w punkcie 1., o czym można także przeczytać w źródle [27]. Proponujemy zastosowanie zarówno delikatnych progów zwalniających wykonanych z jednolitej masy bitumicznej, będących nierozdzielną częścią nawierzchni, a także wysp zwalniających.

Wszyscy pragniemy, aby Gąsin, w tym przyszła ulica „Nowoinżynierska", a także bezpośrednie otoczenie naszych domów były bezpieczne. Niestety Gąsin oraz okolice ul. Promyka słyną niechlubnie z dużej ilości samochodów, których kierowcy regularnie łamią przepisy drogowe. Jazda z ponad dwukrotną prędkością ponad ograniczenia, wyprzedzanie w miejscach niedozwolonych, przejeżdżanie na czerwonym świetle to dzisiejsza „normalność" na ulicy Promyka. Można je zakwalifikować nie tylko do wykroczeń, ale do regularnie popełnianych przestępstw drogowych. Wszyscy pamiętamy **tragiczny wypadek z 2019** roku, kiedy 9-letnia dziewczynka została **śmiertelnie potrącona** na pasach na ulicy Promyka [28, 29]. Zaledwie 3 miesiące później, doszło do kolejnego potrącenia kobiety na ul. Promyka, na wysokości ul. Inżynierskiej [30]. Są to tylko dwa przykłady z wielu zdarzeń drogowych na Gąsinie. Smutne jest to, że wielu zdarzeniom można było zapobiec, gdyby ówczesne władze miasta i powiatu nie ignorowały próśb swoich mieszkańców. Jak widać w załączniku nr 2, problem bezpieczeństwa został poruszany we wcześniejszych petycjach z 2014 roku. My niżej podpisani sprzeciwiamy się cichemu przyzwoleniu na łamanie przepisów drogowych, w tym na regularnie odbywające się rajdy na Gąsinie [31, 32]. Rajdy opisane w artykułach [31, 32] są wciąż problemem w naszej dzielnicy. Można im przeciwdziałać poprzez mądre i przemyślane projektowanie nowo powstających dróg lokalnych.

Głęboko pragniemy, aby przerwano niechlubne ignorowanie problemów bezpieczeństwa. Niestety, nowy projekt ul. „Nowoinżynierskiej", zatwierdzony przez starostwo powiatowe, udowadnia, że kwestie bezpieczeństwa są wciąż tematem drugorzędnym. Nowo projektowana ul. „Nowoinżynierska" znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie zespołu szkół nr 1. Już teraz jest jednym z głównych traktów pieszych i rowerowych dla uczniów uczęszczających do tej szkoły, a także do szkoły podstawowej nr 10 znajdującej się po przeciwnej stronie ul. Promyka. Warto dodać, że zespół szkół nr 1 jest miejscem treningów i meczów piłkarskich, przede wszystkim dla najmłodszych. Jesteśmy przekonani, że zdecydowana większość mieszkańców Gąsina zgodzi się, że nie jest nam potrzebna kolejna niebezpieczna ulica z planowaną w przyszłości przeprawą samochodową przez rzekę Utratę do ul. Poznańskiej. Niekonieczne jest narażanie naszych mieszkańców i dzieci na bezmyślność piratów drogowych. Co natomiast jest pożądane, to **bezpieczny** trakt rowerowo-pieszy ze spokojnym ruchem ulicznym, którego obecnie brakuje. Niestety, bezpieczeństwo nie zostało uwzględnione w wystarczającym stopniu w obecnym projekcie ulicy „Nowoinżynierskiej", ani w planie zagospodarowania przestrzennego Gąsina mieszkalnego.

3) **Zaprojektowanie drogi w linii krzywej, wbrew istniejącej już infrastrukturze**
Chcieliśmy również wspomnieć o znacznie mniej istotnej kwestii niż opisane wyżej bezpieczeństwo i narażenie na wysoki poziom hałasu ulicznego, ale wciąż dla nas ważnej. Nowopowstały plan zagospodarowania przestrzennego, a także projekt ulicy „Nowoinżynierskiej", z niejasnego powodu prowadzi jezdnię w linii krzywej, skręcając najpierw w lewo w stronę naszych zabudowań, aby następnie znacząco odbić w prawo przy ulicy Elektrycznej. Rzekomo wynika to z popełnionego przez geodetów błędu lub inaczej wykonanych pomiarów. W rezultacie, uważamy, że projektowana ulica zbliża się niepotrzebnie blisko naszych budynków mieszkalnych, pomniejszając naszą przestrzeń życiową. Co więcej, tworzy to konflikt z istniejącą już infrastrukturą w postaci nowo wybudowanych ogrodzeń naszych posesji, przyłączy gazowych oraz elektroenergetycznych. Wcześniejsze propozycje

planów wskazywały na budowę ulicy w linii prostej, do czego dostosowaliśmy położenie naszych ogrodzeń, a dysponenci mediów PGE Dystrybucja i PSGaz umiejscowienie liczników energii elektrycznej i gazomierzy. Prosimy, aby w obecnych planach i projektach przywrócono jej prosty charakter i wyeliminowano niepotrzebny łuk w samym środku ulicy (głównie na wysokości działek 89/11, 89/10, 89/9 oraz 89/8). Wpływa on negatywnie na walory estetyczne ulicy. Tym samym prosimy, aby linia jezdni została umieszczona w dalszej, a zarazem regularnej, odległości od naszych zabudowań.

Jesteśmy przekonani, że nasze zdanie powinno zostać uwzględnione w planowaniu przestrzennym i budowie ulicy, na której zamieszkujemy. Niestety, dotychczasowo przeprowadzane konsultacje nie były komunikowane poniżej podpisanym mieszkańcom, pomimo osiedlenia się pierwszych spośród nas już niemal 2 lata temu. Czujemy się celowo zignorowani w temacie budowy ulicy „Nowoinżynierskiej" oraz planowania przestrzennego dzielnicy Gąsin. Myślimy, że ograniczanie publikacji istotnych wiadomości, planów i informacji do niezbędnego minimum formalnego, przy wykorzystaniu trudnych do znalezienia obwieszczeń na stronach internetowych jest niewystarczającym środkiem przekazu. Uważamy, że tak wielce dla nas istotne plany i informacje, w tym informacje o konsultacjach społecznych, powinny zostać zakomunikowane w jeden z następujących sposobów:

- poprzez zawiadomienie listowne;
- poprzez wywieszenia informacji/obwieszczenia w widocznym miejscu, w bezpośrednim sąsiedztwie nowo projektowanej ulicy;
- poprzez wiadomość elektroniczną na skrzynkę mailową lub skrzynkę podawczą portalu EPUAP;
- poprzez kurendę lub podobne pismo obiegowe;
- lub inną formę powiadomienia bezpośredniego.

W naszym odczuciu obecne działania władz miasta Pruszkowa w powyższym temacie są wbrew oczekiwanym, dobrym normom społecznym.

Prosimy o pozytywne rozpatrzenie naszych próśb.
Z wyrazami szacunku,

Załączniki

Załącznik 1

Klasyfikacja głośności nawierzchni według Jerzego Ejsmonta i Władysława Gardziejczyka [1,2]

Tab. 1. Klasyfikacja głośności nawierzchni według Jerzego Ejsmonta i Władysława Gardziejczyka [11]

Klasa / symbol	Wartość poziomu dźwięku [dB (A)]		Rodzaje warstw ścieralnych
	$L_A^{a)}$	CPXI (80)[b)]	
Nawierzchnie ciche NC	< 73,0	< 93,5	• pojedyncze warstwy porowate o uziarnieniu kruszywa ≤ 10 mm (np. PA8) • podwójne warstwy porowate • nawierzchnie poroelastyczne
Nawierzchnie o zredukowanej hałaśliwości ZH	73,0–75,9	93,5–96,4	• SMA i betony asfaltowe o uziarnieniu < 10 mm (np. SMA5, SMA8, AC5, AC8) • bardzo cienkie warstwy bitumiczne (dywaniki bitumiczne) o uziarnieniu kruszywa < 10 mm (np. BBTM8) • pojedyncze warstwy porowate o uziarnieniu kruszywa > 10 mm (np. PA11)
Nawierzchnie o normalnej hałaśliwości NH	76,0–78,9	96,5–99,4	• SMA o uziarnieniu kruszywa 10–16 mm (np. SMA 11) • bardzo cienkie warstwy bitumiczne o uziarnieniu > 10 mm • betony asfaltowe o uziarnieniu kruszywa 10–16 mm (np. AC11) • betony cementowe o optymalnym teksturowaniu z akustycznego punktu widzenia
Nawierzchnie o podwyższonej hałaśliwości PH	79,0–81,9	99,5–102,4	• powierzchniowe utrwalenia • uszorstnione nawierzchnie typu SMA • SMA i betony asfaltowe o uziarnieniu ≥ 16 mm • klasyczne betony cementowe • betonowa kostka brukowa przy optymalnych układach połączeń
Nawierzchnie o nadmiernej hałaśliwości NNH	≥ 82,0	≥ 102,5	• kostka kamienna • betonowa kostka brukowa bez optymalizacji połączeń • betony cementowe poprzecznie rowkowane

gdzie: [a)] maksymalny poziom dźwięku A od przejazdu statystycznego pojazdu osobowego z prędkością 80 km/h według metody SPB, [b)] indeks zgodny z metodą CPX (przejazd z prędkością 80 km/h)

Załącznik nr 2
Petycja z 2014 roku.

Pruszków, 18.08.2014 roku

Szanowni Państwo,

Elżbieta Smolińska
Starosta Pruszkowski
Jan Starzyński
Prezydent Miasta Pruszków

My, niżej podpisani zwracamy się z prośbą o budowę sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach ulic: Promyka i Robotniczej oraz Promyka i Przejazdowej. Decyzję o napisaniu tej petycji podjęliśmy po kolejnych wypadkach, jakie miały miejsce na skrzyżowaniach tych ulic.

Jesteśmy zdania, że poprawić bezpieczeństwo i przepustowość na tych drogach można tylko poprzez budowę sygnalizacji świetlnej.

Dzięki wprowadzeniu postulowanych zmian uda się z pewnością poprawić bezpieczeństwo dojścia do szkoły dzieci oraz zapobiec kolejnym wypadkom

W imieniu mieszkańców
Wojciech
Robert
Krystyn
Marian
Adam

Referencje:

[1] Szruba, Maria. "Ochrona przed hałasem komunikacyjnym." Nowoczesne Budownictwo Inżynieryjne (2020).
[2] Bohatkiewicz J.: Modelowanie i ocena rozwiązań chroniących przed hałasem drogowym. Politechnika Lubelska. Lublin 2017.
[3] Bluhm, Gösta, Emma Nordling, and Niklas Berglind. "Road traffic noise and annoyance-An increasing environmental health problem." Noise and Health 6.24 (2004): 43.
[4] Bluhm, Gösta Leon, et al. "Road traffic noise and hypertension." Occupational and environmental medicine 64.2 (2007): 122-126.
[5] Babisch, Wolfgang. "Road traffic noise and cardiovascular risk." Noise and Health 10.38 (2008): 27.
[6] Babisch, Wolfgang, et al. "Traffic noise and risk of myocardial infarction." Epidemiology (2005): 33-40.
[7] Tennessen, Jennifer B., Susan E. Parks, and Tracy Langkilde. "Traffic noise causes physiological stress and impairs breeding migration behaviour in frogs." Conservation Physiology 2.1 (2014).
[8] Rädsten-Ekman, Maria, Östen Axelsson, and Mats E. Nilsson. "Effects of sounds from water on perception of acoustic environments dominated by road-traffic noise." Acta Acustica united with Acustica 99.2 (2013): 218-225.
[9] FHWA TNM, "Traffic Noise Model (TNM)," FHWA publication, available online, http://www.trafficnoisemodel.org/, accessed November 2006..
[10] Rochat J. L. 2005-1, "Predicting Highway Traffic Noise," TR News, Transportation Research Board, No. 240, 2005. [16] Rochat J. L., 2005-2, "Tire/Pavement Noise: Measurement and Modeling," Notebook of Presentations of Quiet Asphalt 2005, A Tire/Pavement Noise Symposium, Lafayette, Indiana, November 2005.
[11] Nadella S. and Herman L., "Accuracy of a Traffic Noise Model Using Data from Machine Vision Technology," Transportation Research Record 1941, 2005, pp. 155-160.
[12] Wayson R. L., Chovarelli M. and MacDonald J. M., "Testing the AAMA Community Noise Model," Proceedings of the 78th Transportation Research Board Annual Meeting (CD), Washington D.C., January 1999..
[13] Anfosso-Ledee F. and Dangla P., "Sound Propagation above a Porous Road Surface by Boundry Element Method," Road Materials and Pavement Design Journal, Vol. 7, No. 3, 2007, pp. 289-312.
[14] Christian A. i in., Low-noise road surfaces in urban areas, final report, FEDRO, Switzerland, 2007..
[15] Paffen P., Schouten L., Bouman F., Kamer J., Low-noise road surfaces in urban areas, Euronoise, 31.05-03.06, Maastricht, 2015..
[16] Leung J., Mak V., Lee Ch. K., Lau K. K., Development of low noise road surfacing materials in Hong Kong, proceeding of inter.noise, 27-30.08.2017, Hong Kong..
[17] Egger S., Saurer T., Hammer E., Buhlmann E., A new method for reliable determination of the acoustic performance of low-noise road surfaces at speeds below 50 km/h, proceeding of inter.noise, Hamburg 2016..
[18] Gardziejczyk W. and Berengier M., "Tyre / Road Noise in Aspect of Road Surface Construction Technology," Archives of Civil Engineering, Vol. XLVI, No. 1, Warsaw, Poland, 2000..
[19] Gardziejczyk W. and Ejsmont J. A., "Influence of Wearing Course Type on Road Traffic Noise," Proceedings of the 5th International Conference Safe and Durable Highways, Kielce, Poland, 1999, pp. 45-54..
[20] Gardziejczyk W., "Comparison of the Noisiness of Dry and Wet Road Pavements," Proceedings of the 3rd International Conference Modern Technologies in Highway Engineering, Poznan, Poland, September 8-9, 2005..
[21] Gardziejczyk W., "Road Surface Influence on Traffic Noise in Models of Noise Level Prediction," Proceedings of the International Conference Krynica 2004, Krynica, Poland, September 12-17, 2004, pp. 121-128..
[22] Gardziejczyk W., "Texture of Road Surfaces – Methods of Measurement, Parameters Evaluation and its Influence on the Tire/Road Noise," Drogi i Mosty, No. 2, Poland, 2002, pp. 5-29..
[23] Gardziejczyk W., „Cicha" nawierzchnia drogowa jako sposób na ograniczenie hałasu od ruchu samochodowego. Inżynieria Ekologiczna, 40, 2014, s. 65-73..
[24] Gardziejczyk W., Hałas od przejeżdżającego pojazdu w zależności od jego prędkości i charakterystyki nawierzchni drogowej. Magazyn Autostrady, 7/2015, s. 22-27..
[25] Gardziejczyk W., Gierasimiuk P., Motylewicz M., Hałaśliwość nawierzchni betonowych-przykładowe wyniki badań. Drogownictwo, 10/2014, s. 319-326..

[26] Sybilski D. i inni, Ocena wpływu typu i technologii wykonania nawierzchni drogowej na hałaśliwość ruchu drogowego i jego uciążliwość dla środowiska,, temat WS-05, Instytut Badawczy Dróg i Mostów, Zakład Technologii Nawierzchni, Pracownia Technologii Nawierzchni, Warszawa, listopad 2005.
[27] Bohatkiewicz, Janusz, et al. "Wpływ uspokojenia ruchu na klimat akustyczny w otoczeniu ulic." Budownictwo i Architektura 13.1 (2014).
[28] https://www.rmf24.pl/fakty/polska/news-pruszkow-karetka-na-sygnale-smiertelnie-potracila-dziecko,nId,2918046 – wpis z dnia 3. kwietnia 2019 r.
[29] https://wpr24.pl/pruszkow-w-zalobie-po-tragedii-na-promyka/ - wpis z dnia 5. kwietnia 2019 r.
[30] http://wpr24.pl/wypadek-na-promyka-kobieta-trafila-do-szpitala/ - wpis z dnia 26. lipca 2019 r.
[31] http://wpr24.pl/kiedy-skoncza-sie-rajdy-ul-promyka/ - wpis z dnia 31 października 2017 r.
[32] http://wpr24.pl/nocny-rajd-na-promyka-zatrzymano-trzy-osoby/ - wpis z dnia 27 maja 2019 r.