



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO

Poznań, dnia 4 lipca 2018 r.

Poz. 5498

UCHWAŁA NR LXIX/1253/VII/2018 RADY MIASTA POZNANIA

z dnia 26 czerwca 2018 r.

w sprawie „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Poznania”.

Na podstawie art. 119 ust. 1 i ust. 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 799 ze zm.) uchwala się, co następuje:

§ 1. Uchwala się „**Program ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Poznania**”, stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Traci moc uchwała Nr LX/927/VI/2013 Rady Miasta Poznania z dnia 10 grudnia 2013 r. poz. 487).

§ 3. Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Poznania.

§ 4. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od daty ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Wielkopolskiego.

Przewodniczący
Rady Miasta Poznania
(-) Grzegorz Ganowicz

AKUSTIX

lemitor
OCHRONA ŚRODOWISKA

Załącznik nr 1 do Programu ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Poznania 2018

Hałas drogowy

Obszar: 04_K, ul. Naramowicka od ul. Błażeja do ul. Dworskiej; wizualizacja: odcinek między ul. Jasna Rola i ul. Bolka

Działanie przeciwhałasowe: spadek natężenia ruchu pojazdów (redukcja poziomu hałasu do ok. 5 dB)

— ulice
■ budynki

LDWN [dB]:

55-60
60-65
65-70
70-75
> 75



skuteczność [liczba osób x 1 dB]	efektywność [%]	kosztochłonność [zł/(liczba osób x 1 dB)]
303,3	92,4	854,3

AKUSTIX

lemitor
OCHRONA ŚRODOWISKA

Załącznik nr 1 do Programu ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Poznania 2018

Hałas drogowy

Obszar: 04_K, ul. Naramowicka od ul. Błażeja do ul. Dworskiej; wizualizacja: odcinek między ul. Jasna Rola i ul. Bolka

Działanie przeciwhałasowe: spadek natężenia ruchu pojazdów (redukcja poziomu hałasu do ok. 5 dB)

— ulice
■ budynki

LN [dB]:

■ 55-60

■ 60-65

■ 65-70

■ 70-75



skuteczność [liczba osób x 1 dB]	efektywność [%]	kosztochłonność [zł/(liczba osób x 1 dB)]
296,9	99,4	872,7

AKUSTIX

lemitor
OCHRONA ŚRODOWISKA

Załącznik nr 1 do Programu ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Poznania 2018

Hałas drogowy

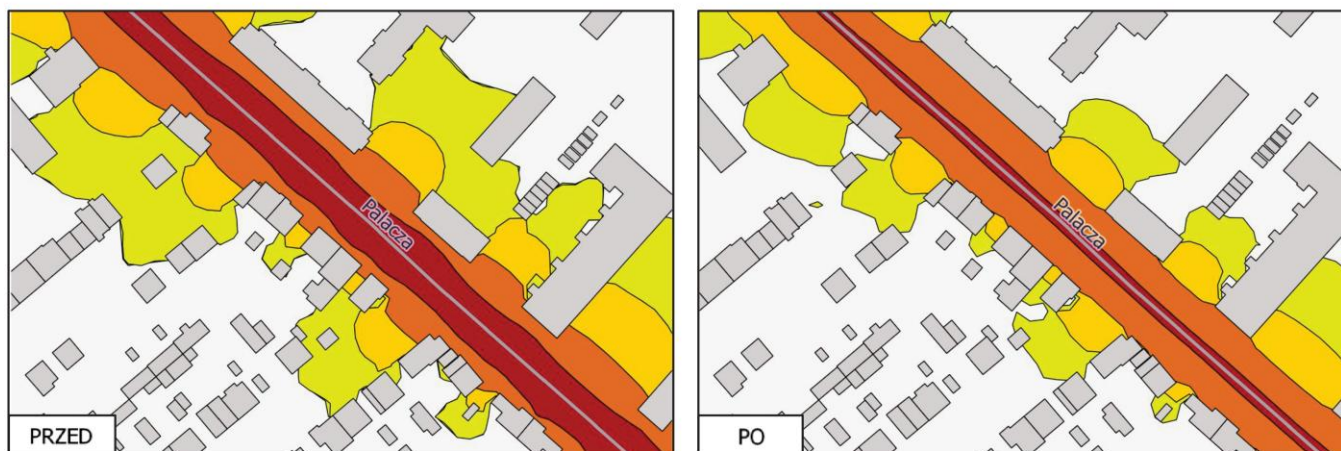
Obszar: 14_K, ul. Palacza, od ul. Grunwaldzkiej do ul. Pogodnej; wizualizacja: rejon ul. Listopadowej i ul. Gwiazdzistej

Działanie przeciwhałasowe: zmniejszenie prędkości ruchu pojazdów, modernizacja nawierzchni (redukcja poziomu hałasu o ok. 3 dB)

— ulice
■ budynki

LDWN [dB]:

55-60
60-65
65-70
70-75
> 75



skuteczność [liczba osób x 1 dB]	efektywność [%]	kosztochłonność [zł/(liczba osób x 1 dB)]
450,9	59,8	498,1

AKUSTIX

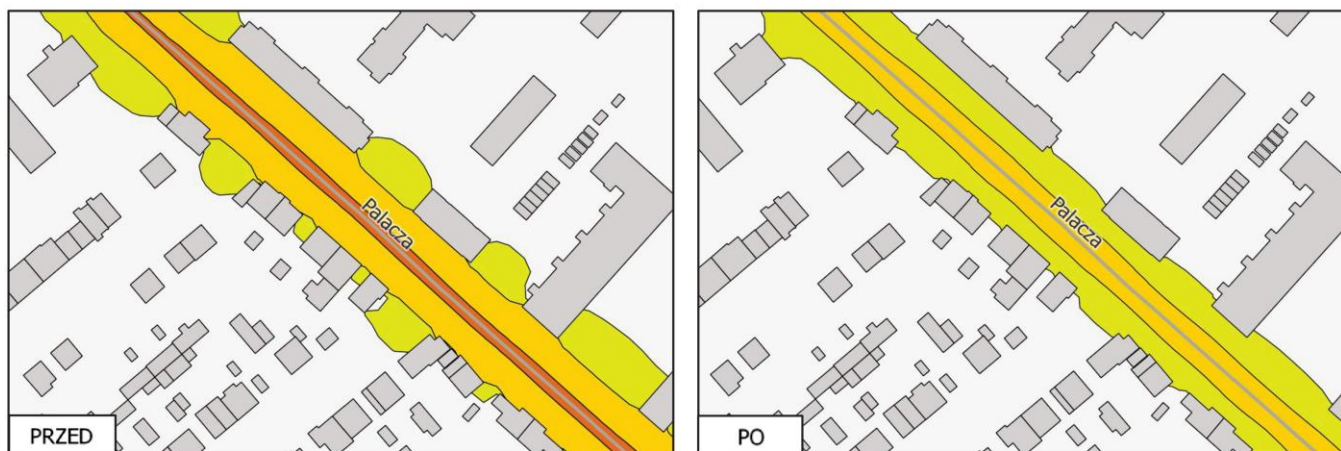
lemitor
OCHRONA ŚRODOWISKA

Załącznik nr 1 do Programu ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Poznania 2018

Hałas drogowy

Obszar: 14_K, ul. Palacza, od ul. Grunwaldzkiej do ul. Pogodnej; wizualizacja: rejon ul. Listopadowej i ul. Gwiazdzistej

Działanie przeciwhałasowe: zmniejszenie prędkości ruchu pojazdów, modernizacja nawierzchni (redukcja poziomu hałasu o ok. 3 dB)

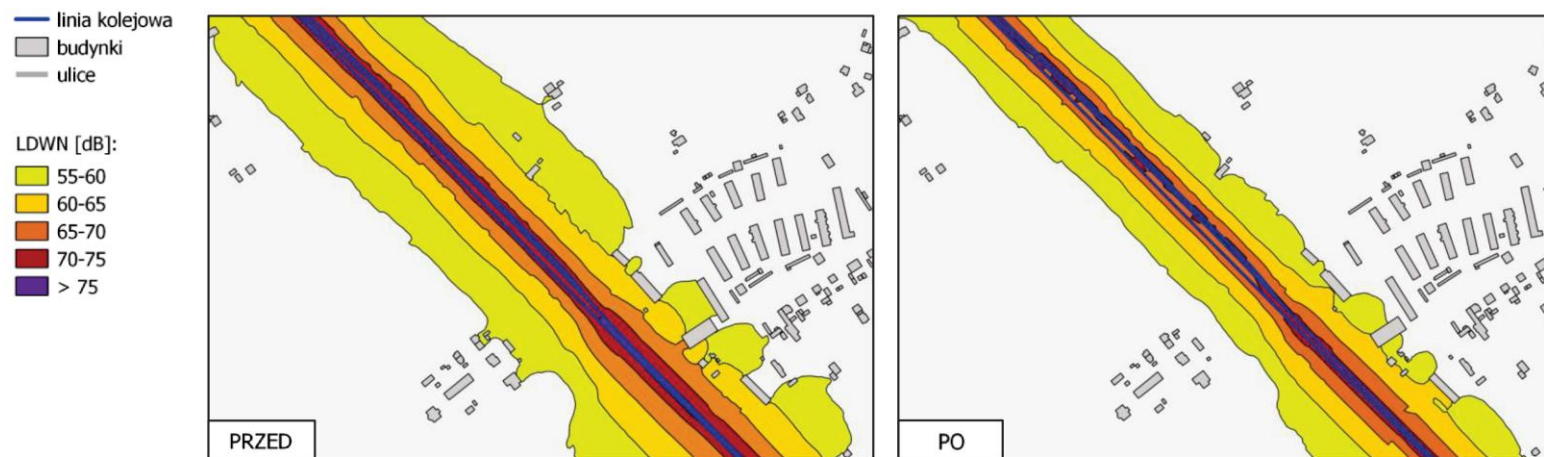
— ulice
■ budynkiLN [dB]:
■ 55-60
■ 60-65
■ 65-70

skuteczność [liczba osób x 1 dB]	efektywność [%]	kosztochłonność [zł/(liczba osób x 1 dB)]
463,8	76,9	484,3

Hałas kolejowy

Obszar: 01_S, linia kolejowa nr 272 na odcinku Starołęcka/granica miasta; wizualizacja: rejon ul. Nowatorskiej

Działanie przeciwhałasowe: szlifowanie szyn (redukcja poziomu hałasu do ok. 3 dB)



skuteczność [liczba osób x 1 dB]	efektywność [%]	kosztochłonność [zł/(liczba osób x 1 dB)]
54,1	85,9	17315,7

AKUSTIX

lemitor
OCHRONA ŚRODOWISKA

Załącznik nr 1 do Programu ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Poznania 2018

Hałas kolejowy

Obszar: 01_S, linia kolejowa nr 272 na odcinku Starołęcka/granica miasta; wizualizacja: rejon ul. Nowatorskiej

Działanie przeciwhałasowe: szlifowanie szyn (redukcja poziomu hałasu do ok. 3 dB)

— linia kolejowa
 ■ budynki
 — ulice

LN [dB]:
 ■ 55-60
 ■ 60-65
 ■ 65-70
 ■ 70-75

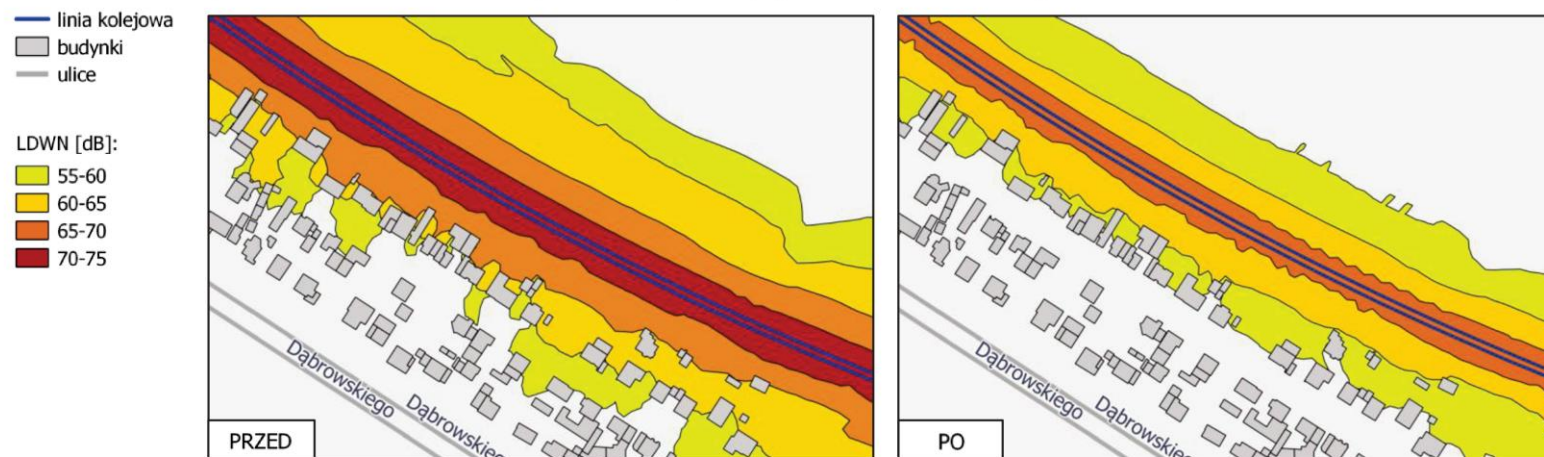


skuteczność [liczba osób x 1 dB]	efektywność [%]	kosztochłonność [zł/(liczba osób x 1 dB)]
57,2	70,7	16351,9

Hałas kolejowy

Obszar: 03_K, linia kolejowa nr 351 na odcinku Lutycka/Św. Wawrzyńca; wizualizacja: rejon ul. Żarnowieckiej

Działanie przeciwhałasowe: modernizacja torowiska (redukcja poziomu hałasu do 6 dB)



skuteczność [liczba osób x 1 dB]	efektywność [%]	kosztochłonność [zł/(liczba osób x 1 dB)]
244,4	100,0	386200,5

Hałas kolejowy

Obszar: 03_K, linia kolejowa nr 351 na odcinku Lutycka/Św. Wawrzyńca; wizualizacja: rejon ul. Żarnowieckiej

Działanie przeciwhałasowe: modernizacja torowiska (redukcja poziomu hałasu do 6 dB)

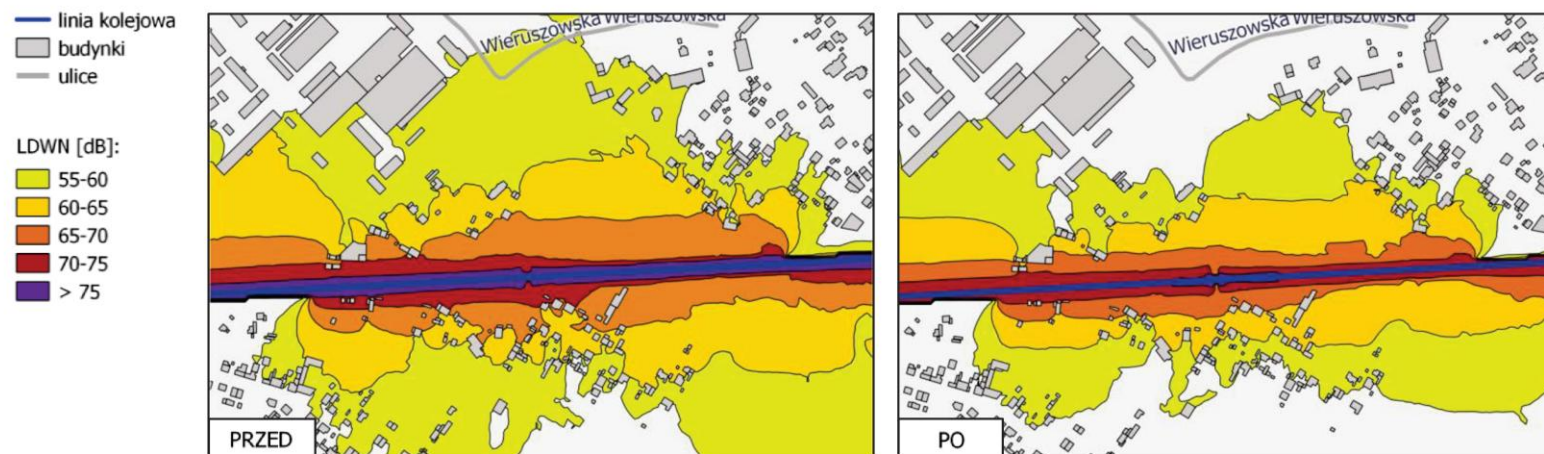


skuteczność [liczba osób x 1 dB]	efektywność [%]	kosztochłonność [zł/(liczba osób x 1 dB)]
244,4	100,0	386200,5

Hałas kolejowy

Obszar: 05_K, linia kolejowa nr 272 na odcinku Kopanina/granica miasta; wizualizacja: rejon ul. Miśnieńskiej i ul. Junikowskiej

Działanie przeciwhałasowe: szlifowanie szyn (redukcja poziomu hałasu do ok. 3 dB)

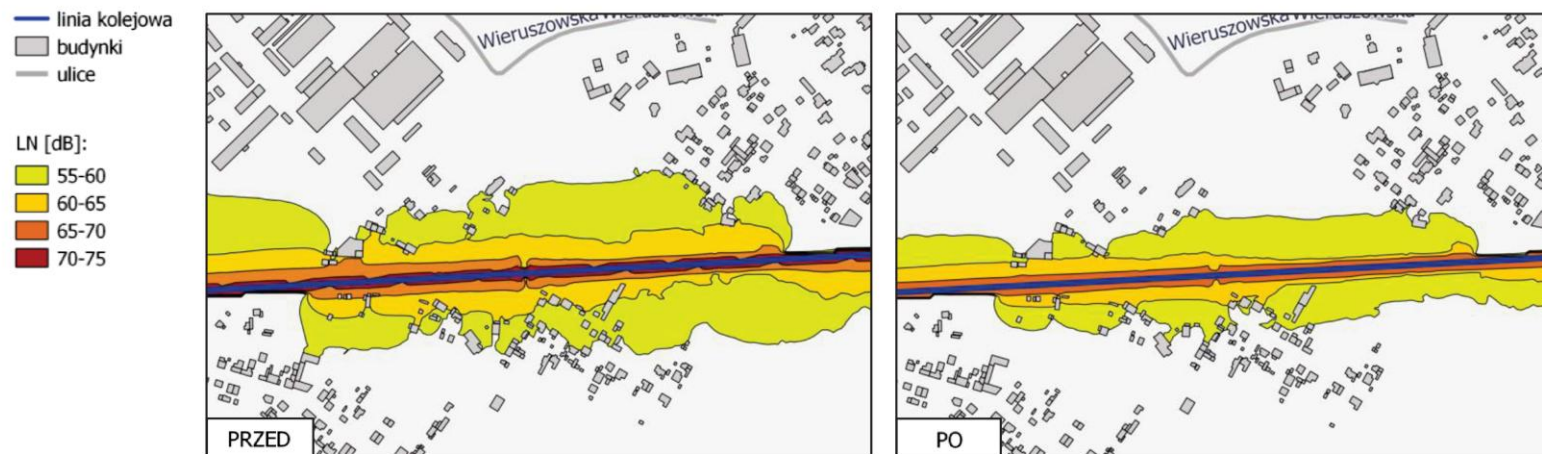


skuteczność [liczba osób x 1 dB]	efektywność [%]	kosztochłonność [zł/(liczba osób x 1 dB)]
93,6	79,6	5786,1

Hałas kolejowy

Obszar: 05_K, linia kolejowa nr 272 na odcinku Kopanina/granica miasta; wizualizacja: rejon ul. Miśnieńskiej i ul. Junikowskiej

Działanie przeciwhałasowe: szlifowanie szyn (redukcja poziomu hałasu do ok. 3 dB)



skuteczność [liczba osób x 1 dB]	efektywność [%]	kosztochłonność [zł/(liczba osób x 1 dB)]
99,7	74,5	5435,9

AKUSTIX

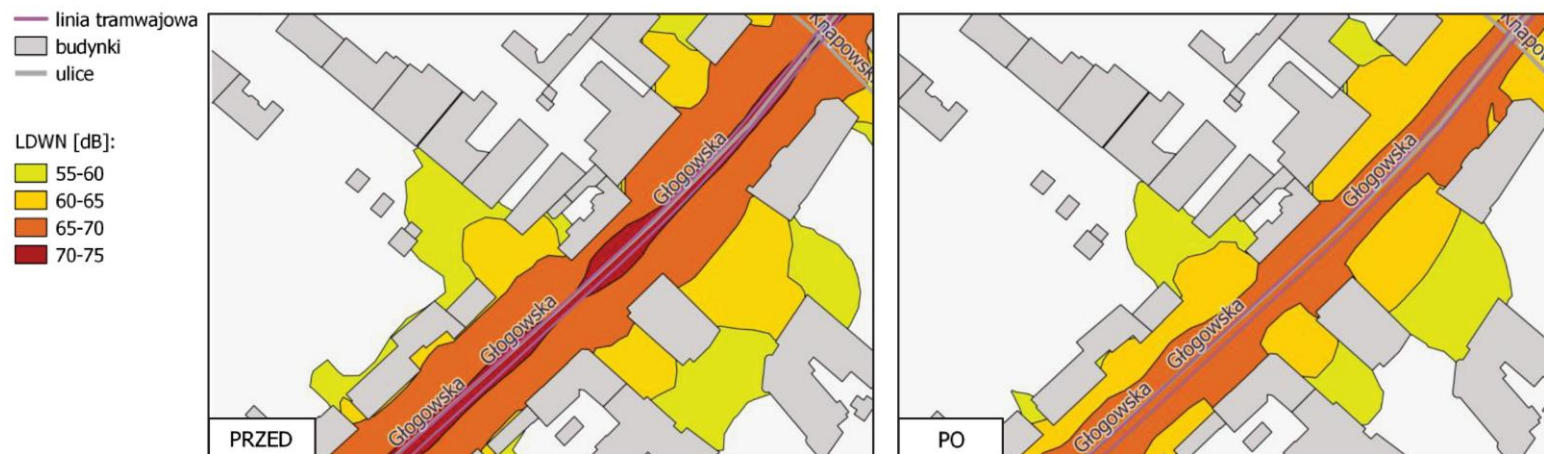
lemitor
OCHRONA ŚRODOWISKA

Załącznik nr 1 do Programu ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Poznania 2018

Hałas tramwajowy

Obszar: 02_K, ul. Głogowska, od ul. Ściegiennego w stronę ul. Hetmańskiej (460 m); wizualizacja: rejon ul. Górczyńskiej i ul. Sielskiej

Działanie przeciwhałasowe: szlifowanie szyn (redukcja poziomu hałasu do ok. 3 dB)



skuteczność [liczba osób x 1 dB]	efektywność [%]	kosztochłonność [zł/(liczba osób x 1 dB)]
112,8	100,0	732,0

Hałas tramwajowy

Obszar: 02_K, ul. Głogowska, od ul. Ściegiennego w stronę ul. Hetmańskiej (460 m); wizualizacja: rejon ul. Górczyńskiej i ul. Sielskiej

Działanie przeciwhałasowe: szlifowanie szyn (redukcja poziomu hałasu do ok. 3 dB)

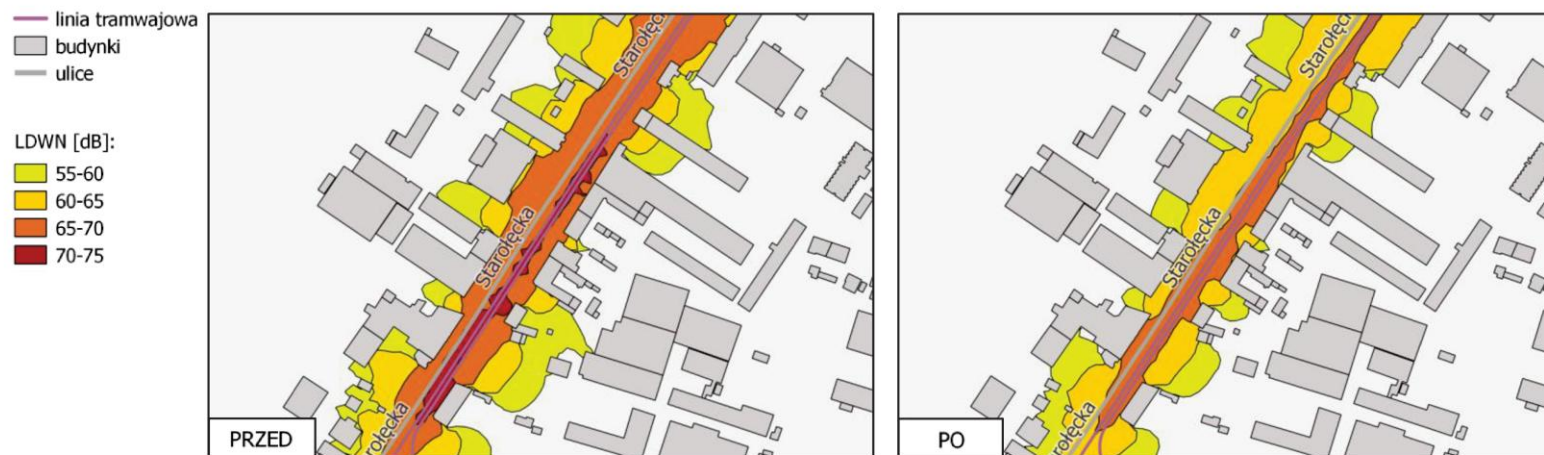


skuteczność [liczba osób x 1 dB]	efektywność [%]	kosztochłonność [zł/(liczba osób x 1 dB)]
93,5	100,0	883,3

Hałas tramwajowy

Obszar: 03_K, ul. Starołęcka, od ul. Fortecznej w kierunku Ronda Starołęka (300 m); wizualizacja: rejon ul. Fortecznej i ul. Bystrej

Działanie przeciwhałasowe: szlifowanie szyn (redukcja poziomu hałasu do ok. 3 dB)



skuteczność [liczba osób x 1 dB]	efektywność [%]	kosztochłonność [zł/(liczba osób x 1 dB)]
33,0	100,0	1624,4

AKUSTIX

lemitor
OCHRONA ŚRODOWISKA

Załącznik nr 1 do Programu ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Poznania 2018

Hałas tramwajowy

Obszar: 03_K, ul. Starołęcka, od ul. Fortecznej w kierunku Ronda Starołęka (300 m); wizualizacja: rejon ul. Fortecznej i ul. Bystrej

Działanie przeciwhałasowe: szlifowanie szyn (redukcja poziomu hałasu do ok. 3 dB)

— linia tramwajowa

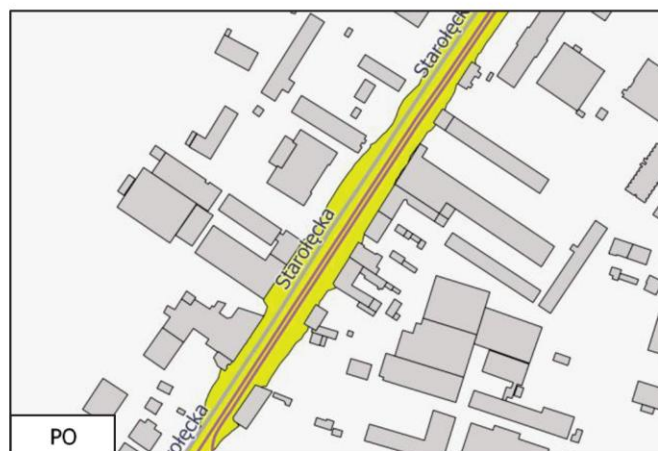
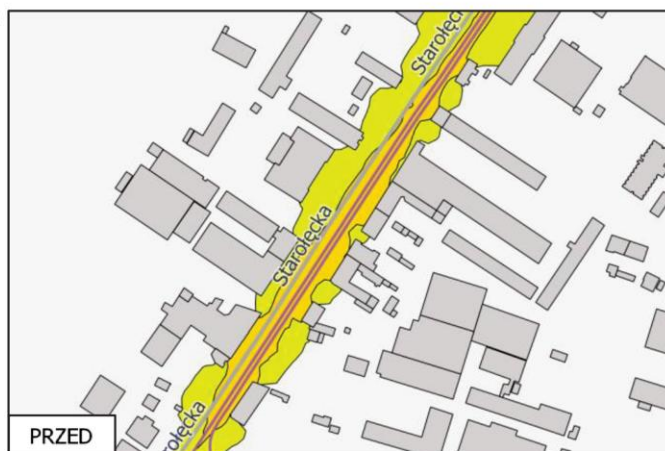
■ budynki

— ulice

LN [dB]:

■ 55-60

■ 60-65

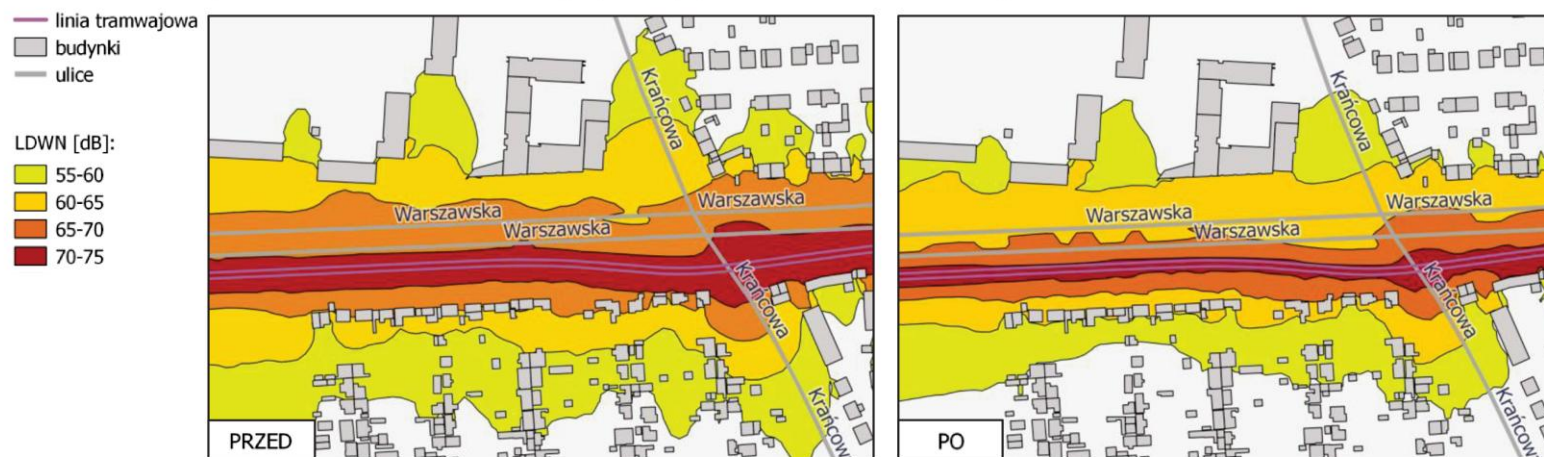


skuteczność [liczba osób x 1 dB]	efektywność [%]	kosztochłonność [zł/(liczba osób x 1 dB)]
37,0	100,0	1446,6

Hałas tramwajowy

Obszar: 04_K, ul. Warszawska, od ul. Krańcowej do ul. Mogileńskiej; wizualizacja: rejon skrzyżowania z ul. Krańcową

Działanie przeciwhałasowe: szlifowanie szyn (redukcja poziomu hałasu do ok. 3 dB)

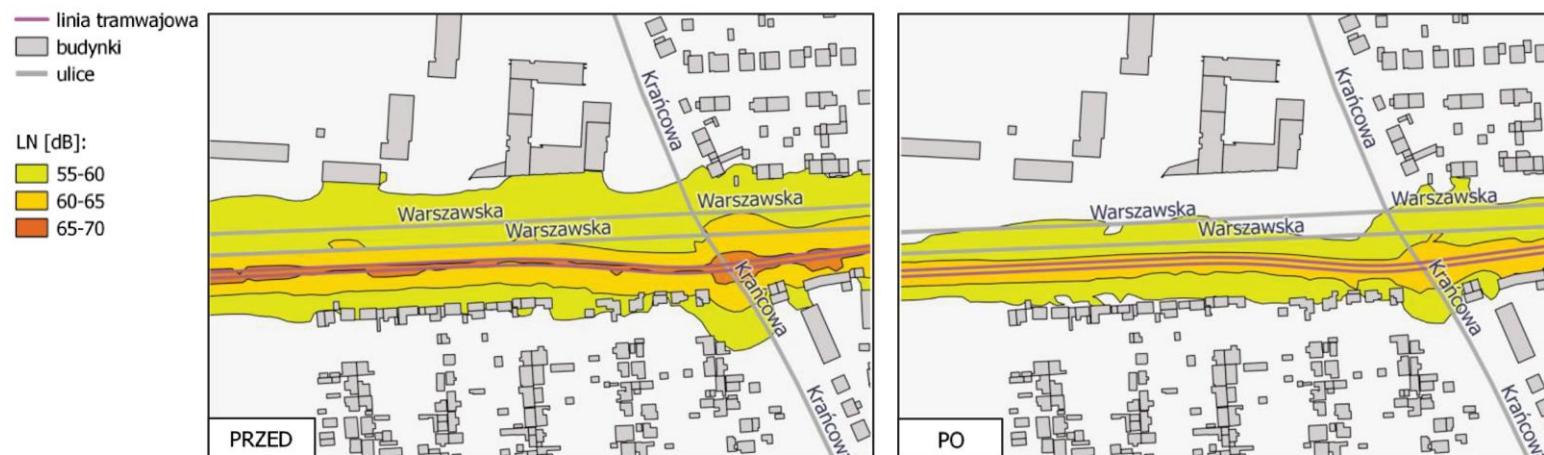


skuteczność [liczba osób x 1 dB]	efektywność [%]	kosztochłonność [zł/(liczba osób x 1 dB)]
72,3	79,1	1830,3

Hałas tramwajowy

Obszar: 04_K, ul. Warszawska, od ul. Krańcowej do ul. Mogileńskiej; wizualizacja: rejon skrzyżowania z ul. Krańcową

Działanie przeciwhałasowe: szlifowanie szyn (redukcja poziomu hałasu do ok. 3 dB)



skuteczność [liczba osób x 1 dB]	efektywność [%]	kosztochłonność [zł/(liczba osób x 1 dB)]
67,5	78,0	1961,9



Załącznik nr 2 do Programu ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Poznania 2018

Raport z konsultacji społecznych

Załącznik 2 do Programu ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Poznania 2018

Konsultacje społeczne zostały przeprowadzone zgodnie z art. 39 ust. 1 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 środowiska (tekst jedn.: Dz. U. 2017, poz. 1405 ze zm.) w związku z art. 119 ust. 2a ustawy Prawo ochrony środowiska z dnia 27 kwietnia 2001 r. (Dz. U. z 2017 r., poz. 519 ze zm.).

Przepisy ustawy „o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko” są zgodne z Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 maja 2003 r., przewidującej udział społeczeństwa w odniesieniu do sporządzania niektórych planów i programów w zakresie środowiska oraz zmieniającej w odniesieniu do udziału społeczeństwa i dostępu do wymiaru sprawiedliwości Dyrektywę Rady 85/337/EWG i 96/61/WE (Dz. U. UE L 156 z 25.06.2003 r.).

Raport z konsultacji społecznych do projektu Programu ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Poznania 2018 został opracowany w oparciu o umowę nr OS-IV.272.7.2017 sporządzoną w dniu 10.02.2017 w Poznaniu, zawartą pomiędzy Miastem Poznań a Konsorcjum firm:

- AkustiX Sp. z o.o. (lider Konsorcjum),
- LEMITOR Ochrona Środowiska Sp. z o.o. (członek Konsorcjum).

Organizatorem konsultacji społecznych projektu Programu ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Poznania był Wydział Ochrony Środowiska Urzędu Miasta Poznania. Konsultacje przeprowadzono w okresie od 23 marca do 15 kwietnia 2018 roku. Udział w konsultacjach zapewniono poprzez:

- a) umieszczenie informacji o przebiegu konsultacji społecznych:



Załącznik nr 2 do Programu ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Poznania 2018

- na portalu "Środowisko" - oficjalnej stronie internetowej Miasta: www.poznan.pl/srodowisko, w zakładce "Plany i programy"
 - w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miasta Poznania www.bip.poznan.pl/bip/news/, w zakładce "Inne komunikaty",
 - na platformie konsultacji społecznych, na portalu www.poznan.pl/konsultujemy.
- b) wyłożenie do wglądu dokumentu w wersji papierowej w siedzibie Wydziału Ochrony Środowiska Urzędu Miasta Poznania,
- c) możliwość składania uwag i wniosków do projektu Programu:
- w formie pisemnej,
 - ustnie do protokołu,
 - za pomocą środków komunikacji elektronicznej na adres wos@um.poznan.pl.

W trakcie konsultacji, w dniach od 23 marca do 15 kwietnia zgłoszono łącznie 14 wniosków od mieszkańców w tym dwie uwagi od Zarządzających źródłami hałasu (MPK Poznań Sp. z o.o. i ZDM) oraz jedna od Miejskiej Pracowni Urbanistycznej.

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. Poniżej w tabeli, przedstawiono streszczenie wniosków w okresie trwania konsultacji i odpowiedź wykonawców Programu do danego wniosku. Pełną treść 14 wniosków przedstawiają załączniki o symbolach 2A-2N (oznaczenia podano w kol. 1 tabeli 1).



Załącznik nr 2 do Programu ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Poznania 2018

Tab. 1. Zestawienie wniosków złożonych w trakcie konsultacji społecznych

Lp. (nazwa załącznika)	Data wpływu, nadawca	Przedmiot wniosku	Odpowiedź na wniosek	Sposób uwzględnienia (uwzględniono w całości/częściowo/ nie uwzględniono/ przedstawiono wyjaśnienia)
1 (2A)	2018-04-04, członek Rady Osiedla Rataje	<p>Wniosek dotyczy hałasu drogowego oraz przemysłowego:</p> <p>1) budowa ekranu akustycznego na wysokości os. Zielony Taras przy ul. Milczańskiej od strony ww. osiedla wzdłuż estakady katowickiej</p> <p>2) budowa ekranów akustycznych na wysokości os. Oświecenia wzdłuż estakady katowickiej (przywrócenie istniejących ekranów)</p> <p>3) nałożenie norm na zakład Malta Decor, w związku z uciążliwością zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza lub uciążliwością akustyczną hałasu emitowanego przez zakład (przedmiot wniosku nie jest jednoznaczny)</p>	<p>1) W Mapie akustycznej miasta Poznania 2017 nie wykazano przekroczeń dopuszczalnego poziomu dźwięku na obszarze os. Zielony Taras. Niemniej, natężenie ruchu i średnie prędkości pojazdów przed przebudową Estakady Katowickiej w ciągu ul. Bolesława Krzywoustego mogły ulec zmianie w stosunku do danych przyjętych w Mapie akustycznej. Dlatego zaleca się przeprowadzenie monitoringu hałasu na terenie osiedla Zielone Tarasy od strony Estakady Katowickiej, które ocenią aktualny stan klimatu akustycznego w tym miejscu, weryfikując tym samym wymieniony we wniosku Raport Oddziaływania na Środowisko.</p> <p>2) Jak wynika z Mapy akustycznej dla miasta Poznania 2017, wykazano przekroczenia dopuszczalnych poziomów dźwięku na fragmencie os. Oświecenia. W 2018 r. Zarządzający drogą (ZDM) planuje wykonanie pomiarów hałasu w środowisku w ramach obowiązków wynikających z odrębnych procedur administracyjnych - analizy porealizacyjnej związanej z przebudową Estakady Katowickiej. W przypadku stwierdzenia przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku w analizowanym rejonie, po zakończeniu tej analizy, ZDM zobowiązany jest do podjęcia działań prowadzących do zapewnienia standardów akustycznych w środowisku, w tym – jeśli to się okaże niezbędne - polegających na realizacji ekranu akustycznego na wysokości budynków os. Oświecenia 14-19, 20-25, 26 i 53-56.</p> <p>3) Zanieczyszczenia powietrza nie są przedmiotem analiz projektu Programu. Wytyczne dotyczące zawartości programów ochrony środowiska przed hałasem określa Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 października 2002 roku w sprawie szczegółowych wymagań, jakim powinien odpowiadać program ochrony środowiska przed hałasem (Dz. U. Nr 179, poz. 1498).</p> <p>W odniesieniu do uciążliwości akustycznej wywołanej hałasem od zakładu przemysłowego, obowiązki użytkującego instalację oraz procedury administracyjne wynikające z przepisów prawa, przedstawiono w rozdziale 13.4.1 projektu Programu.</p>	<p>1) Wniosek uwzględniono częściowo.</p> <p>2) Wniosek uwzględniono częściowo.</p> <p>3) Wniosku nie uwzględniono.</p>



Załącznik nr 2 do Programu ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Poznania 2018

Lp. (nazwa załącznika)	Data wpływu, nadawca	Przedmiot wniosku	Odpowiedź na wniosek	Sposób uwzględnienia (uwzględniono w całości/częściowo/ nie uwzględniono/ przedstawiono wyjaśnienia)
2 (2B)	2018-04-12, mieszkaniec miasta Poznań	<p>Wniosek dotyczy hałasu drogowego:</p> <p>1) działania w sprawie hałasu, smogu, przekroczeń prędkości i wypadków na ul. Głogowskiej</p> <p>2) wyjaśnienie w sprawie rezygnacji z zapisów POŚpH 2013 w sprawie ograniczenia prędkości do 40 km/h na ul. Głogowskiej</p> <p>3) wyjaśnienie dot. działań wymuszających ograniczenie prędkości pojazdów do wartości wynikających z kodeksu drogowego w szczególności w porze nocnej</p> <p>4) podanie terminu przygotowania programu ochrony przed drganiami.</p>	<p>1) Działania przeciwhałasowe proponowane w projekcie Programu są zbieżne z proekologicznymi ideami poprawiającymi jakość powietrza (promowanie eco-drivingu oraz użytkowanie alternatywnych środków transportu) oraz podnoszącymi bezpieczeństwo na drogach. Należy jednak zauważyć, że przeciwdziałanie smogowi, wykroczeniom oraz wypadkom drogowym nie są celem Programu ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Poznania 2018. Statystyki policyjne na temat liczby wypadków drogowych z udziałem pieszych były jednym z czynników doboru obszarów uwzględnianych w Programie (metodyka Programu została opisana w rozdziale 3 projektu POŚpH).</p> <p>2) Jak wynika ze Sprawozdania z realizacji działań POŚpH 2013 za rok 2017, Zarządzący drogą zlecił projekt do PIM, jednakże zawieszono jego realizację ze względu na prowadzone równoległe konsultacje społeczne w zakresie uspokojenia ruchu na terenie osiedla Łazarz do czasu ustalenia ostatecznych rozwiązań. Z informacji uzyskanych od Zarządzającego drogą wynika, że ze względu na planowaną przebudowę układu komunikacyjnego zapisy z POŚpH 2013 w sprawie ograniczenie prędkości do 40 km/godz. na ul. Głogowskiej nie zostały zrealizowane. W oczekiwaniu na tę inwestycję, w projekcie POŚpH 2018 proponuje się działania etapowe, na pierwszym etapie (objętym tym POŚpH) kładąc nacisk na egzekucję obecnych ograniczeń prędkości, zaś na dalszym etapie dążąc do ograniczenia prędkości do 40 km/godz., zgodnie z zapisami w POŚpH 2013.</p> <p>3) Zapis w części tekstowej w rozdziale 12.1 dot. „działań wymuszających ograniczenie prędkości pojazdów (...)” zawiera odniesienie do rozdziału 7.1.1.1, w którym to szczegółowo przedstawiono metody wymuszania zmniejszenia prędkości pojazdów wraz z szacowaną skutecznością akustyczną danej metody. Ze względu na nieznajomość uwarunkowań technicznych poszczególnych obszarów i dróg, w ramach Programu nie zobligowano Zarządzającego drogami do stosowania konkretnej metody ograniczenia rzeczywistej prędkości, natomiast wskazano na konieczność działań o określonej skuteczności akustycznej oraz przedstawiono katalog metod (rozdział 7.1.1.1). Ostateczny wybór metody leży w gestii Zarządzającego drogami, w porozumieniu z Miejskim Inżynierem Ruchu, jednakże skuteczność akustyczna danego rozwiązania nie może być mniejsza niż metody zaproponowanej w projekcie Programu.</p>	<p>1) Wniosek uwzględniono częściowo.</p> <p>2) Przedstawiono wyjaśnienia.</p> <p>3) Przedstawiono wyjaśnienia.</p> <p>4) Wniosku nie uwzględniono.</p>



Załącznik nr 2 do Programu ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Poznania 2018

Lp. (nazwa załącznika)	Data wpływu, nadawca	Przedmiot wniosku	Odpowiedź na wniosek	Sposób uwzględnienia (uwzględniono w całości/częściowo/ nie uwzględniono/ przedstawiono wyjaśnienia)
			4) Drgania nie są przedmiotem analiz projektu Programu. Wytyczne dotyczące zawartości programów ochrony środowiska przed hałasem określa Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 października 2002 roku w sprawie szczegółowych wymagań, jakim powinien odpowiadać program ochrony środowiska przed hałasem (Dz. U. Nr 179, poz. 1498).	
3 (2C)	2018-04-12, Stowarzyszenie Przyjaciół Osiedla Ławica	Wniosek dotyczy hałasu lotniczego: 1) wyjaśnienie dlaczego OOU Poznań – Krzesiny uznano za obowiązujący 2) wskazanie wniosków dot. mniejszego zakresu oddziaływania hałasu lotniczego portu Poznań - Ławica w roku 2016 w porównaniu do roku 2012 a. jakie jest źródło wiarygodnych danych za rok 2016? b. dlaczego nie uwzględniono pomiarów z punktu P20 w Poznaniu? c. dlaczego nie uwzględniono wyników pomiarów z roku 2017? d. dlaczego skupiono się na danych z pierwszego kwartału roku 2016, w sytuacji kiedy było wiadomo o remoncie w Porcie jesienią 2015 roku? e. dlaczego obecnie	1) W rozdz. 10.5 projektu Programu, w części dotyczącej lotniska Poznań -Krzesiny, określenia „obowiązujący OOU” użyto w odniesieniu do omawianych tam wyników pomiarów i analizy rozkładu hałasu wokół lotniska Poznań – Krzesiny dla stanu aktualnego. Celem użycia takiego określenia było wskazanie, że aktualny rozkład hałasu wokół lotniska istotnie różni się od izol linii poziomu dźwięku o wartościach normatywnych, które swego czasu były wykorzystane do wyznaczenia granic OOU. Ta konkluzja stanowi istotę problemu z punktu widzenia merytorycznego, a nie skomplikowany stan formalno-prawny OOU. Ten skomplikowany stan formalno-prawny opisano szczegółowo w rozdziale 2.4. Uwagę Stowarzyszenia uwzględniono. W rozdz. 10.5 projektu Programu skorygowano zapisy oraz wskazano jako pilną konieczność utworzenia OOU wokół lotniska Poznań-Krzesiny. Skorygowano również zapis w rozdz. 2.4 projektu Programu, pod tabelą 8. 2) W rozdz. 9.4.1 projektu Programu, w tym na str. 194 – 196 omówiono wyniki pomiarów i obliczeń rozkładu hałasu (w oparciu o skalibrowany tymi pomiarami model obliczeniowy) wokół lotniska Poznań – Ławica. W ramach tych analiz m.in. porównano wyniki modelowania (zasięgi izol linii hałasu) wyrażonego dla długookresowych wskaźników oceny hałasu, tj. L_{DWN} i L_N , wykonanych w ramach mapy akustycznej Poznania w roku 2012 i 2017. Z tego porównania wynikają wnioski przedstawione w Programie. a. W celu wyznaczenia wiarygodnego zasięgu hałasu lotniczego, model obliczeniowy w mapie akustycznej kalibruje się wynikami monitoringu hałasu. Do wykonania obliczeń niezbędna jest informacja o rocznej liczbie operacji lotniczych (dane dostarczane przez zarządzającego portem) oraz o średnim poziomie hałasu pojedynczej operacji lotniczej, wyrażonej przez średni ekspozycyjny poziom hałasu, L_{AE} (wyznaczany w monitoringu). W celu wyznaczenia dokładnej wartości średniej	1) Wniosku nie uwzględniono. Przedstawiono wyjaśnienia. 2a) Przedstawiono wyjaśnienia. 2b) Przedstawiono wyjaśnienia. 2c) Przedstawiono wyjaśnienia. 2d) Przedstawiono wyjaśnienia. 2e) Przedstawiono wyjaśnienia. 2f) Przedstawiono wyjaśnienia. 3) Wniosku nie uwzględniono. 4) Wniosku nie uwzględniono. 5) Wniosek uwzględniono częściowo.



Załącznik nr 2 do Programu ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Poznania 2018

Lp. (nazwa załącznika)	Data wpływu, nadawca	Przedmiot wniosku	Odpowiedź na wniosek	Sposób uwzględnienia (uwzględniono w całości/częściowo/ nie uwzględniono/ przedstawiono wyjaśnienia)
		<p>prowadzi się monitoring tylko w jednym punkcie w Poznaniu?</p> <p>f. wyjaśnienie dlaczego większość danych z monitoringu hałasu jest „wykropkowana”</p> <p>3) wyjaśnienie udziału firmy AkustiX Sp. z o.o. w realizacji Programu</p> <p>4) zmiana zapisów dotyczących wprowadzonych rozwiązań zmniejszających hałas lotniczy portu Poznań – Ławica</p> <p>5) brak zapisów o działaniach przeciwhałasowych jakie planuje przedsięwziąć lotnisko Poznań – Ławica.</p>	<p>L_{AE} nie jest potrzebny monitoring całoroczny, lecz wystarczy pomiar kilkuset wydarzeń akustycznych (generowanych przez pojedyncze operacje lotnicze). Wyniki z punktów wskazanych w uwadze spełniają ten warunek.</p> <p>b. Pomiary w punkcie P20 nie zostały omówione w rozdz. 9.4.1, gdyż celem całego rozdz. 9 jest analiza trendów zmian klimatu akustycznego, w porównaniu z Mapą akustyczną z roku 2012. Pomiary w P20 prowadzone są od roku 2016, zatem nie było możliwości porównania z rokiem 2012.</p> <p>c. Zgodnie z przepisami Program wykonuje się na podstawie Mapy akustycznej. W tym przypadku, Mapa akustyczna opisuje stan środowiska na koniec roku 2016. Z tego powodu nie uwzględniono danych z roku 2017. Będą one uwzględnione w kolejnej edycji mapy akustycznej, w roku 2022.</p> <p>d. Okres analiz dla hałasu lotniczego dobrano ze względu na zachowanie spójności z danymi dostępnymi dla lotniska Poznań – Krzesiny, gdzie prowadzony był roczny monitoring hałasu, w okresie od połowy roku 2015 do połowy roku 2016. Dzięki temu, na podstawie wyników przedstawionych w rozdz. 9 projektu Programu jest możliwe porównanie uciążliwości akustycznej obu poznańskich lotnisk.</p> <p>e. Z dostępnych danych wynika, że nie jest prawdą, iż ciągły monitoring hałasu wokół lotniska Poznań – Ławica jest prowadzony tylko w jednym punkcie pomiarowym.</p> <p>f. Monitoring hałasu lotniczego jest prowadzony zgodnie z metodyką zawartą w odpowiednim rozporządzeniu Ministra Środowiska. W rozporządzeniu tym zawarte są wytyczne dotyczące pomiaru warunków meteorologicznych oraz zakresy parametrów pogodowych, podczas których można wykonywać monitoring hałasu lotniczego. monitoring hałasu wokół lotniska Poznań – Ławica jest prowadzony zgodnie z tym rozporządzeniem, również w zakresie monitorowania warunków meteorologicznych. Uwaga Stowarzyszenia, że większość wyników pomiarów jest (cyt.) „wykropkowana” nie jest zgodna ze stanem faktycznym.</p> <p>3) Wyjaśnienie tej kwestii zostanie przedstawione w oddzielnym piśmie jednostki samorządu terytorialnego zlecającego opracowanie Programu – Wydziału Ochrony Środowiska Urzędu Miasta Poznania</p> <p>4) W rozdziale 7.1.1.8 projektu Programu przedstawiono możliwe metody redukcji</p>	



Załącznik nr 2 do Programu ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Poznania 2018

Lp. (nazwa załącznika)	Data wpływu, nadawca	Przedmiot wniosku	Odpowiedź na wniosek	Sposób uwzględnienia (uwzględniono w całości/częściowo/ nie uwzględniono/ przedstawiono wyjaśnienia)
			<p>hałasu lotniczego. Rozdział 7 oraz zawarte w nim podrozdziały ma charakter informacyjny i przedstawia katalog możliwych działań przeciwhałasowych, z których kilka wymieniono na przykładzie lotniska Poznań – Ławica. Rozdział ten nie zawiera obligatoryjnych kierunków programowych w odniesieniu do hałasu lotniczego.</p> <p>5) Obniżenie hałasu do wartości dopuszczalnych, w sytuacji gdy nie są dostępne rozwiązania radykalne o dużej skuteczności akustycznej (np. drogowe ekrany przeciwhałasowe), jest procesem długookresowym. W projekcie Programu przedstawiono działania podejmowane przez port lotniczy Poznań – Ławica w ostatnich pięciu latach, m.in. w celu realizacji zapisów decyzji środowiskowej związanej z rozbudową portu. Poza działaniami wskazanymi w ww. dokumentacji, Port wdraża inne rozwiązania przeciwhałasowe, opisane w projekcie Programu w rozdz. 10.5.</p> <p>Uwzględniając uwagę Stowarzyszenia, skierowano wniosek do Zarządzającego Portem o wprowadzenie zakazu operacji lotniczych w porze nocnej. Skutki tego wniosku będą analizowane w kolejnej edycji Programu.</p>	
4 (2D)	2018-04-12, MPK Poznań Sp. z o. o.	<p>Wniosek dotyczy hałasu tramwajowego:</p> <p>1) zmiana zapisu o stykowych łączeniach między szynami</p> <p>2) dodanie zapisu o eksploatacji wyłącznie torów bezstykowych na terenie Poznania</p> <p>3) zmiana zapisów dotyczących szlifowania tj. z częstotliwości raz na pół roku na raz na rok (dotyczy szlifowania główki szyn) oraz dodanie zapisu o</p>	<p>1) Zapisy w rozdziale 7.1.1.5 dotyczą ogólnej zależności poziomu hałasu od parametrów pojazdów szynowych – pociągów i tramwajów. Zapis dotyczący połączeń stykowy odnosi się do szyn kolejowych. Informację tę uzupełniono w tekście w ww. rozdziale projektu Programu.</p> <p>2) Wniosek zasadny. Uzupełniono zapisy w części tekstowej projektu Programu w rozdziale 7.1.1.5.</p> <p>3) Na wniosek Zarządzającego skorygowano zapisy w części tekstowej projektu Programu, zaznaczając, że ze względu na emisję hałasu należy dążyć do zwiększenia częstotliwości szlifowania główki szyn tj. raz na pół roku. Uzupełniono zapisy w części tekstowej projektu Programu w rozdziałach 12.3 i 14.4.3</p>	<p>1) Wniosek uwzględniono częściowo.</p> <p>2) Wniosek uwzględniono w całości.</p> <p>3) Wniosek uwzględniono w całości.</p>



Załącznik nr 2 do Programu ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Poznania 2018

Lp. (nazwa załącznika)	Data wpływu, nadawca	Przedmiot wniosku	Odpowiedź na wniosek	Sposób uwzględnienia (uwzględniono w całości/częściowo/ nie uwzględniono/ przedstawiono wyjaśnienia)
		szlifowaniu szyn z ich reprofiliacją raz na 3 lata		
5 (2E)	2018-04-12, mieszkaniec miasta Poznań	Wnioski dotyczą hałasu drogowego:	1) Działania przeciwhałasowe proponowane w projekcie Programie polegające na ograniczeniu rzeczywistej prędkości pojazdów, eco-drivingu oraz promowaniu proekologicznych postaw są zbieżne z działaniami poprawiającymi bezpieczeństwo na drogach. Statystyki policyjne na temat liczby wypadków drogowych z udziałem pieszych były jednym z czynników doboru obszarów uwzględnianych w projekcie Programu (metodyka została opisana w rozdziale 3 w projekcie POŚpH 2018). Większość ulic wymienionych w Tab. 15 są objęte działaniami przeciwhałasowymi, przedstawionymi w rozdziale 12.1 projektu Programu. Ulice pominięte (np. ul. Dmowskiego) według wyników Mapy akustycznej miasta Poznania 2017, nie stanowiły zagrożenia dla klimatu akustycznego i nie powodowały przekroczeń dopuszczalnych poziomów dźwięku.	1) Wniosek uwzględniono częściowo. 2) Wniosku nie uwzględniono. 3) Wniosek uwzględniono częściowo. Przedstawiono wyjaśnienia.
6 (2F)	2018-04-13, mieszkaniec miasta Poznań	1) korelacja liczby wypadków drogowych na ulicach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu; ograniczenie i uspokojenie ruchu pojazdów na ulicach wymienionych w Tab. 15		4) Wniosku nie uwzględniono.
7 (2G)	2018-04-13, mieszkaniec miasta Poznań			5) Przedstawiono wyjaśnienia.
8 (2H)	2018-04-13, Stowarzyszenie Ulepsz Poznań	2) przedstawienie rozwiązań, które da się wdrożyć aby ograniczyć hałas w poszczególnych szkołach (Tab. 24)	2) Zgodnie ze strategicznym charakterem Programu, zaproponowane w projekcie POŚpH 2018 działania przeciwhałasowe określono dla obszarów zawierających grupy budynków leżących w zasięgu ponadnormatywnego poziomu hałasu, nie zaś dla pojedynczych obiektów, które podlegają procedurom w ramach bieżącej oceny i kontroli stanu środowiska (art. 112a ust. 2 ustawy Prawo ochrony środowiska). Z tego względu projekt Programu nie przedstawia rozwiązań przeciwhałasowych indywidualnie dla poszczególnych szkół. Dla budynków szkolnych i przedszkoli w których wykazano przekroczenia zaleca się monitoring hałasu oraz zapewnienie wymaganej izolacyjności przegród zewnętrznych oraz dopuszczalnych poziomów hałasu w pomieszczeniach chronionych, zgodnie z procedurą opisaną w rozdziale 2.2 projektu Programu.	6) Przedstawiono wyjaśnienia. 7) Przedstawiono wyjaśnienia.
9 (2I)	2018-04-13, mieszkaniec miasta Poznań	3) przedstawienie sposobów jakie miasto jest gotowe zapewnić, by rzeczywista prędkość pojazdów była mniejsza np. częste kontrole radarowe policji, brak pobłażania wobec kierowców łamiących ograniczenia prędkości, wykorzystanie kamer ITS do karania kierowców popełniających wykroczenia drogowe	3) Wzmoczone kontrole radarowe oraz karanie kierowców przekraczających dozwoloną prędkość są na bieżąco konsultowane przez ZDM oraz MIR z Inspekcją Transportu Drogowego i Policją, w odniesieniu do konkretnego obszaru. Przykładowo, ze względów technicznych, w niektórych miejscach nie ma możliwości ustawienia radaru stacjonarnego lub prowadzenia kontroli. Dlatego każdy z wymienionych w Programie obszarów musi być rozpatrywany indywidualnie. Brak pobłażania wobec kierowców łamiących ograniczenia prędkości jest ograniczony odkąd Straż Miejska została pozbawiona prawnych możliwości karania za tego typu	8) Przedstawiono wyjaśnienia. 9) Wniosek uwzględniono częściowo. Przedstawiono wyjaśnienia.
10 (2J)	2018-04-15, Stowarzyszenie Prawo Do Miasta			10) Przedstawiono wyjaśnienia.



Załącznik nr 2 do Programu ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Poznania 2018

Lp. (nazwa załącznika)	Data wpływu, nadawca	Przedmiot wniosku	Odpowiedź na wniosek	Sposób uwzględnienia (uwzględniono w całości/częściowo/ nie uwzględniono/ przedstawiono wyjaśnienia)
		<p>4) ponowne rozpatrzenie wyznaczenia buspasa na ul. Garbary (zgodnie z pierwotnym planem)</p> <p>5) podanie terminu, od którego ITS będzie wykorzystywany do odcinkowego pomiaru prędkości oraz sterowania sygnalizacją świetlną w taki sposób, by czerwone światło zatrzymywało pojazdy poruszające się z nadmierną prędkością, zaś kierowcy jeżdżący przepisowo byli nagradzani zieloną falą</p> <p>6) stworzenie obszaru wokół ul. Głogowskiej przyjaznej pieszemu</p> <p>7) podanie harmonogramu oraz treści działań edukacyjnych mających na celu propagować i promować proekologiczne trendy komunikacyjne</p> <p>8) przestrzeganie zapisów POŚpH 2013 dla ul. Głogowskiej (ograniczenie prędkości do 40 km/godz.) i wyznaczenia do końca 2018</p>	<p>wykroczenia drogowe.</p> <p>Wybór metod wymuszających zmniejszenie prędkości ruchu jest możliwy po zatwierdzeniu projektu Programu, uchwaleniu budżetu miasta oraz aktualizacji zapisów Wieloletniej Prognozy Finansowej.</p> <p>Zarządzający drogami utrzymuje w stałej sprawności urządzenia bezpieczeństwa w ramach ITS (tj. fotoradary, odcinkowy pomiar prędkości, stacje dynamicznego ważenia, system rejestracji przejazdu na czerwonym świetle), jednakże nie posiada mocy prawnej by informacje zbierane przez te urządzenia były wykorzystywane do karania za wykroczenia. Zarządzający drogami przekazał już wniosek do Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego o przejęcie urządzeń ITS. Obecnie Zarządzający oczekuje na decyzję GITD.</p> <p>4) Zaproponowany projekt buspasa na ul. Garbary został po konsultacjach odrzucony. Ponowne sporządzenie projektu musi wiązać się z podjęciem nowych analiz i ponownych konsultacji społecznych, przeprowadzonych przez Zarządzającego drogami, w uzgodnieniu z Miejskim Inżynierem Ruchu</p> <p>5) Obecnie podanie terminu nie jest możliwe. Po uchwaleniu POŚpH, Zarządzający drogami musi wystąpić do Miejskiego Inżyniera Ruchu z propozycją zmian w sterowaniu sygnalizacją świetlną, gdyż bez jego akceptacji zmiany nie mogą być wdrożone.</p> <p>6) Jak wynika ze Sprawozdania z realizacji działań POŚpH 2013 za rok 2017, Zarządzający drogą zlecił projekt do PIM, jednakże zawieszono jego realizację ze względu na prowadzone przez Zarządzającego drogami konsultacje społeczne w zakresie uspokojenia ruchu na terenie osiedla Łazarz do czasu ustalenia ostatecznych rozwiązań.</p> <p>7) Szczegółowe ustalenia dotyczące działań edukacyjnych dot. proekologicznych trendów komunikacyjnych będzie możliwe po uchwaleniu projektu Programu, uchwaleniu nowego budżetu miasta.</p> <p>8) Jak wynika ze Sprawozdania z realizacji działań POŚpH 2013 za rok 2017, Zarządzający drogą zlecił projekt do PIM, jednakże zawieszono jego realizację ze względu na prowadzone przez Zarządzającego drogami konsultacje społeczne w zakresie uspokojenia ruchu na terenie osiedla Łazarz do czasu ustalenia</p>	



Załącznik nr 2 do Programu ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Poznania 2018

Lp. (nazwa załącznika)	Data wpływu, nadawca	Przedmiot wniosku	Odpowiedź na wniosek	Sposób uwzględnienia (uwzględniono w całości/częściowo/ nie uwzględniono/ przedstawiono wyjaśnienia)
		<p>r. odcinkowych ograniczeń prędkości, które zostały ujęte w ww. programie.</p> <p>9) planowanie ograniczeń ruchu pojazdów ciężkich na terenie miasta Poznania</p> <p>10) wprowadzenie rozwiązań w sposób rzeczywisty ograniczających prędkość pojazdów</p>	<p>ostatecznych rozwiązań. Z informacji uzyskanych od Zarządzającego drogą wynika, że ze względu na planowaną przebudowę układu komunikacyjnego zapisy z POŚpH 2013 w sprawie ograniczenie prędkości do 40 km/godz. na ul. Głogowskiej nie zostały zrealizowane. W oczekiwaniu na tę inwestycję, w projekcie POŚpH 2018 proponuje się działanie etapowe, na pierwszym etapie (objętym tym POŚpH) kładąc nacisk na egzekucję obecnych ograniczeń prędkości, zaś na dalszym etapie dążąc do ograniczenia prędkości do 40 km/godz., zgodnie z zapisami w POŚpH 2013.</p> <p>9) Wyprowadzanie ruchu pojazdów ciężkich poza miasto jest jednym z postulatów projektu Programu (rozdział 7.1.1.2). Obecnie ruch pojazdów ciężkich jest ograniczony w obrębie II ramy komunikacyjnej. Realne wyprowadzenie tranzytu z obszaru miasta Poznania będzie możliwe po wybudowaniu Północno-Wschodniej Obwodnicy Aglomeracji Poznańskiej. Decyzja o realizacji obwodnicy nie została jeszcze podjęta. Obecnie prowadzone są analizy wariantów i konsultacje.</p> <p>10) Ustosunkowano się do wniosku w 3) i 5) powyżej.</p>	
11 (2K)	2018-04-13, Zarząd Dróg Miejskich	Korekta zapisów związanych z wymianą nawierzchni drogowej oraz przytoczonych kwot.	Wniosek zasadny. Skorygowano zapisy w części tekstowej projektu Programu w rozdziale 11.1.	Wniosek uwzględniono w całości.
12 (2L)	2018-04-13, Miejska Pracownia Urbanistyczna	Zmiany w opisach klasyfikacji akustycznej terenów.	Wniosek zasadny. Skorygowano zapisy w części tekstowej projektu Programu w rozdziałach: 2.3, 7.2.1 i 10.3 zgodnie z przedmiotem wniosku.	Wniosek uwzględniono w całości.



Załącznik nr 2 do Programu ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Poznania 2018

Lp. (nazwa załącznika)	Data wpływu, nadawca	Przedmiot wniosku	Odpowiedź na wniosek	Sposób uwzględnienia (uwzględniono w całości/częściowo/ nie uwzględniono/ przedstawiono wyjaśnienia)
13 (2M)	2018-04-14, mieszkaniec miasta Poznania	<p>Wniosek dotyczy hałasu drogowego:</p> <p>1) liczba osób narażonych na hałas nie uwzględnia osób poruszających się różnymi środkami transportu i również narażonych na ponadnormatywny poziom hałasu</p> <p>2) uwaga w sprawie rozbudowywania sieci drogowej przez budowę nowych ulic jako przykład złego rozwiązania proponowanego w projekcie Programu</p> <p>3) brak jasno i wyraźnie sprecyzowanego celu działań; sugestia by było nim ograniczenie do 0 liczby mieszkańców którzy są narażeni na hałas $L_{DWN} > 70$ dB i $L_N > 65$ dB, a o połowę liczby mieszkańców narażonych na $L_{DWN} > 60$ dB i $L_N > 50$ dB, oraz do 0 liczby placówek które są narażone na $L_{DWN} > 55$ dB i $L_N > 45$ dB.</p> <p>4) uzupełnienie oceny z</p>	<p>1) Oddziaływanie hałasu na pasażerów środków transportu oraz ocena poziomu hałasu wewnątrz pojazdów wykracza poza zakres Programu. Wytyczne dotyczące zawartości programów ochrony środowiska przed hałasem określa Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 października 2002 roku w sprawie szczegółowych wymagań, jakim powinien odpowiadać program ochrony środowiska przed hałasem (Dz. U. Nr 179, poz. 1498).</p> <p>2) Projekt Programu nie postuluje rozbudowy sieci drogowej, lecz zmianę organizacji ruchu, modernizację istniejących dróg oraz wdrożenie trendów proekologicznych w komunikacji drogowej. W przypadku budowy nowych dróg, np. ulicy Nowa Naramowicka, istniejąca ul. Naramowicka stanie się drogą dojazdową do pobliskich posesji o małym natężeniu ruchu, co zredukuje hałas do wartości dopuszczalnych. Jak wynika z analiz akustycznych wykonanych w ramach Raportu Oddziaływania na Środowisko i zatwierdzonych w Decyzji Środowiskowej (Tab. 99), stosując technologię cichej nawierzchni, ograniczenie rzeczywistej prędkości pojazdów oraz zmniejszając natężenie ruchu pojazdów ciężkich, zasięg hałasu od planowanej drogi ul. Nowej Naramowickiej nie będzie negatywnie wpływał na klimat akustyczny na terenach chronionych.</p> <p>3) Cel główny projektu Programu został jasno określony w rozdziale 1.1 i jest nim „polepszenie klimatu akustycznego, a tym samym – podniesienie komfortu życia mieszkańców Poznania. W formalnym ujęciu, zgodnie z art. 119 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tj. Dz. U. z 2017 r. poz. 519 ze zm.), zadaniem Programu jest obniżenie poziomu hałasu w środowisku do wartości dopuszczalnej na terenach wymagających ochrony akustycznej, gdzie poziom hałasu przekracza obowiązujące normy”. Powyższy cel jest bardziej restrykcyjny niż zasugerowany we wniosku i polega na zmniejszeniu liczby mieszkańców i placówek narażonych na hałas do zera. Gdyby dążeniem projektu Programu było „ograniczenie do 0 liczby mieszkańców którzy są narażeni na hałas $L_{DWN} > 70$ dB i $L_N > 65$ dB, a o połowę liczby mieszkańców narażonych na $L_{DWN} > 60$ dB i $L_N > 50$ dB”, w świetle obecnych przepisów, połowa mieszkańców budynków jednorodzinnych narażonych na ponadnormatywny hałas ($L_{DWN} > 64$ dB i $L_{DWN} \leq 70$) mogłyby być niesłusznie pominięte przy opracowywaniu strategii przeciwhałasowych.</p> <p>4) Zadania POŚpH 2013, których nie zrealizowano zostały przedstawione w rozdziale</p>	<p>1) Przedstawiono wyjaśnienia.</p> <p>2) Przedstawiono wyjaśnienia.</p> <p>3) Wniosku nie uwzględniono.</p> <p>4) Wniosku nie uwzględniono.</p>



Załącznik nr 2 do Programu ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Poznania 2018

Lp. (nazwa załącznika)	Data wpływu, nadawca	Przedmiot wniosku	Odpowiedź na wniosek	Sposób uwzględnienia (uwzględniono w całości/częściowo/ nie uwzględniono/ przedstawiono wyjaśnienia)
		realizacji POŚpH o zadania niezrealizowane oraz o informacje o zmianie liczby mieszkańców narażonych na hałas.	8.4 wraz z podaniem przyczyn braku realizacji. Pozostałe działania wynikające z poprzednich Programów zrealizowano w całości lub częściowo, co opisano w rozdziałach 8.1 i 8.2. Dane te wynikają z corocznych Sprawozdań z realizacji POŚpH, sporządzanych przez Zarządzających źródłami hałasu. Wprowadzenie buspasa na ul. Garbary nie było celem strategicznym ujętym w żadnym z poprzednich edycji POŚpH dlatego nie ma możliwości ustosunkowania się do braku podjęcia działań w tej kwestii. Zmiana liczby mieszkańców narażonych na hałas w wyniku podjętych działań przeciwhałasowych została przedstawiona w rozdziale 9.	
14 (2N)	2018-04-15, mieszkaniec miasta Poznania	Uspokojenie ruchu drogowego, montaż radarów, ograniczenie prędkości oraz kontrola emisji spalin od pojazdów poruszających na ul. Głogowskiej.	<p>W projekcie POŚpH 2018 proponuje się działania przeciwhałasowe, polegające skutecznym ograniczeniu rzeczywistej prędkości pojazdów, wskazując katalog dostępnych metod wymuszających redukcję prędkości do obecnych limitów prędkości (rozdział 7.1.1.1 projektu Programu). Jak wynika ze Sprawozdania z realizacji działań POŚpH 2013 za rok 2017, Zarządzający drogą zlecił projekt związany ze zmianą organizacji ruchu na ul. Głogowskiej do PIM, jednakże zawieszono jego realizację ze względu na prowadzone przez Zarządzającego drogami konsultacje społeczne w zakresie uspokojenia ruchu na terenie osiedla Łazarz do czasu ustalenia ostatecznych rozwiązań.</p> <p>Zanieczyszczenia powietrza nie są przedmiotem analiz projektu Programu. Wytyczne dotyczące zawartości programów ochrony środowiska przed hałasem określa Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 października 2002 roku w sprawie szczegółowych wymagań, jakim powinien odpowiadać program ochrony środowiska przed hałasem (Dz. U. Nr 179, poz. 1498).</p>	Wniosek uwzględniono częściowo. Przedstawiono wyjaśnienia.

Podsumowanie:

Wpłynęło 14 uwag, zawierających łącznie 37 wniosków, zapytań i opinii z których:

- 4 wnioski uwzględniono w całości,
- 8 wniosków uwzględniono częściowo,
- 9 wniosków nie uwzględniono,
- w 16 zapytaniach i opiniach udzielono wyjaśnień.

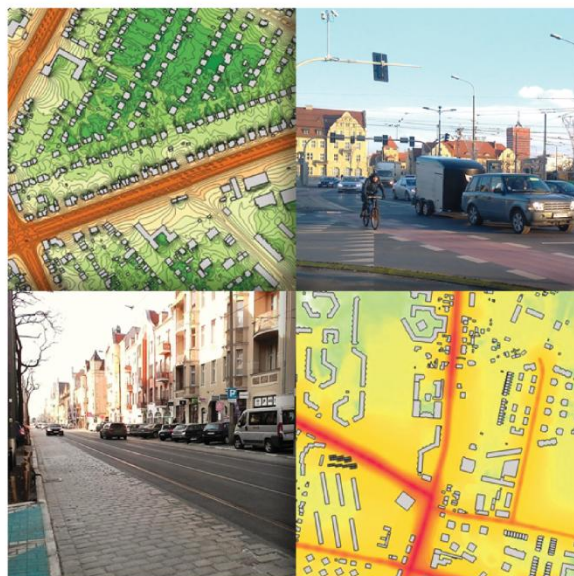
Urząd Miasta Poznania
Plac Kolegiacki 17
61-841 Poznań



Program ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Poznania 2018

Załącznik 3

Sprawozdania do Komisji Europejskiej



Wykonawcy:

AKUSTIX

lemitor
OCHRONA ŚRODOWISKA

Przeźmierowo, kwiecień 2018

1	Nazwa strumienia danych DF7: Data Flow 7 Action Plan Noise Control Programmes Pełna nazwa raportu zawierającego program ochrony środowiska przed hałasem Program ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Poznania 2018	
2	Kod jednostki raportującej Urząd Miasta Poznania Wydział Ochrony Środowiska ul. Gronowa 22a	b
3	Wybór obiektu podlegającego raportowaniu <input checked="" type="checkbox"/> Aglomeracja Proszę wpisać unikalny kod identyfikacyjny aglomeracji IDAgll0 Poznań <input type="checkbox"/> Drogi W przypadku sprawozdania dotyczącego wszystkich proponowanych rozwiązań odnośnie redukcji hałasu (Action Plans) podejmowanych przez dany podmiot – proszę oznaczyć tutaj <input type="checkbox"/> W przypadku sprawozdania dotyczącego programu ochrony środowiska przed hałasem dla jednej drogi – proszę wpisać unikalny kod identyfikacyjny tej drogi IDRoad <input type="checkbox"/> Koleje W przypadku sprawozdania dotyczącego wszystkich proponowanych rozwiązań odnośnie redukcji hałasu (Action Plans) podejmowanych przez dany podmiot – proszę oznaczyć tutaj <input type="checkbox"/> W przypadku sprawozdania dotyczącego programu ochrony środowiska przed hałasem dla jednej linii kolejowej – proszę wpisać unikalny kod identyfikacyjny tej linii IDRail <input type="checkbox"/> Port lotniczy Proszę wpisać unikalny kod ICAO	
4	Koszt (w EUR)	ok. 38 MLN EUR (uwzględnia całkowite koszty inwestycji kolejowych, w których 2

	wydzielenie kosztów działań przeciwhałasowych nie jest możliwe)
Data zatwierdzenia programu (dd/mm/rok)	
Oczekiwana data zakończenia działań	Działania krótkoterminowe – do 2023 r. Działania średnioterminowe – do 2028 r. Działania długoterminowe – po 2028 r.
Liczba osób objęta działaniami ograniczającymi hałas	ok. 8 000

- 5 Zestaw aktualnych wartości poziomów dopuszczalnych (jeżeli potrzeba – przekonwertowanych na wartości L_{DWN} , L_N , L_W , L_D , zdefiniowanych w Aneksie I do Dyrektywy 2002/49/WE)
- 1) Dopuszczalny długotrwały średni poziom dźwięku od dróg i linii kolejowych
 - a) Strefa ochronna „A” uzdrowiska, tereny szpitali poza miastem:
 $L_{DWN}=50$ dB; $L_N=45$ dB
 - b) Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży, tereny domów opieki społecznej, tereny szpitali w miastach
 $L_{DWN}=64$ dB; $L_N=56$ dB
 - c) Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego, tereny zabudowy zagrodowej, tereny rekreacyjno-wypoczynkowe, tereny mieszkaniowo-usługowe
 $L_{DWN}=68$ dB; $L_N=59$ dB
 - d) Tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców
 $L_{DWN}=70$ dB; $L_N=65$ dB
 - 2) Dopuszczalny długotrwały średni poziom dźwięku od pozostałych obiektów i działalności będących źródłami hałasu
 - a) Strefa ochronna „A” uzdrowiska, tereny szpitali poza miastem:
 $L_{DWN}=45$ dB; $L_N=40$ dB
 - b) Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży, tereny domów opieki społecznej, tereny szpitali w miastach
 $L_{DWN}=50$ dB; $L_N=40$ dB
 - c) Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego, tereny zabudowy zagrodowej, tereny rekreacyjno-wypoczynkowe, tereny mieszkaniowo-usługowe
 $L_{DWN}=55$ dB; $L_N=45$ dB
 - d) Tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców
 $L_{DWN}=55$ dB; $L_N=45$ dB
 - 3) Dopuszczalny długotrwały średni poziom dźwięku od startów, lądowań i przelotów statków powietrznych
 - a) Strefa ochronna „A” uzdrowiska, tereny szpitali, domów opieki społecznej, tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży
 $L_{DWN}=55$ dB; $L_N=45$ dB
 - b) Tereny zabudowy mieszkaniowej jedno- i wielorodzinnej oraz zabudowy zagrodowej i zamieszkania zbiorowego, tereny rekreacyjno – wypoczynkowe,

tereny mieszkaniowo – usługowe, tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej
100 tys. mieszkańców

$L_{DWN}=60$ dB; $L_N=50$ dB

6 Podsumowanie wyników mapowania akustycznego (problemy, sytuacje wymagające poprawy itp.)

Hałas drogowy

- a) Liczba osób narażonych na hałas (w tysiącach), w poszczególnych przedziałach poziom dźwięku określony wskaźnikiem L_{DWN} w danym zakresie:
- 55+60 dB – 79,09
 - 60+65 dB – 45,52
 - 65+70 dB – 21,32
 - 70+75 dB – 5,32
 - >75 dB – 1,05
- b) Liczba osób narażonych na hałas (w tysiącach), w poszczególnych przedziałach poziom dźwięku określony wskaźnikiem L_N w danym zakresie:
- 50+55 dB – 58,56
 - 55+60 dB – 29,51
 - 60+65 dB – 9,88
 - 65+70 dB – 2,06
 - >70 dB – 0,15
- c) Liczba osób narażonych na hałas (w tysiącach), w poszczególnych przedziałach przekroczeń, oceniany wskaźnikiem L_{DWN}
- 0+5 dB – 10,52
 - 5+10 dB – 1,87
 - 10+15 dB – 0,02
 - 15+20 dB – 0,00
 - >20 dB – 0,00
- d) Liczba osób narażonych na hałas (w tysiącach), w poszczególnych przedziałach przekroczeń, oceniany wskaźnikiem L_N
- 0+5 dB – 8,82
 - 5+10 dB – 1,10
 - 10+15 dB – 0,05
 - 15+20 dB – 0,00
 - >20 dB – 0,00

Hałas tramwajowy

- a) Liczba osób narażonych na hałas (w tysiącach), w poszczególnych przedziałach poziom dźwięku określony wskaźnikiem L_{DWN} w danym zakresie:
- 55+60 dB – 7,54
 - 60+65 dB – 4,90
 - 65+70 dB – 2,25
 - 70+75 dB – 0,07

- >75 dB – 0,00
- b) Liczba osób narażonych na hałas (w tysiącach), w poszczególnych przedziałach poziom dźwięku określony wskaźnikiem L_N w danym zakresie:
- 50+55 dB – 5,58
 - 55+60 dB – 3,23
 - 60+65 dB – 0,15
 - 65+70 dB – 0,00
 - >70 dB – 0,00
- c) Liczba osób narażonych na hałas (w tysiącach), w poszczególnych przedziałach przekroczeń, oceniany wskaźnikiem L_{DWN}
- 0+5 dB – 0,25
 - 5+10 dB – 0,01
 - 10+15 dB – 0,00
 - 15+20 dB – 0,00
 - >20 dB – 0,00
- d) Liczba osób narażonych na hałas (w tysiącach), w poszczególnych przedziałach przekroczeń, oceniany wskaźnikiem L_N
- 0+5 dB – 0,17
 - 5+10 dB – 0,01
 - 10+15 dB – 0,00
 - 15+20 dB – 0,00
 - >20 dB – 0,00

Hałas kolejowy

- a) Liczba osób narażonych na hałas (w tysiącach), w poszczególnych przedziałach poziom dźwięku określony wskaźnikiem L_{DWN} w danym zakresie:
- 55+60 dB – 2,56
 - 60+65 dB – 0,86
 - 65+70 dB – 0,19
 - 70+75 dB – 0,03
 - >75 dB – 0,00
- b) Liczba osób narażonych na hałas (w tysiącach), w poszczególnych przedziałach poziom dźwięku określony wskaźnikiem L_N w danym zakresie:
- 50+55 dB – 1,42
 - 55+60 dB – 0,43
 - 60+65 dB – 0,08
 - 65+70 dB – 0,01
 - >70 dB – 0,00
- c) Liczba osób narażonych na hałas (w tysiącach), w poszczególnych przedziałach przekroczeń, oceniany wskaźnikiem L_{DWN}
- 0+5 dB – 0,15
 - 5+10 dB – 0,01
 - 10+15 dB – 0,00
 - 15+20 dB – 0,00

- >20 dB – 0,00

d) Liczba osób narażonych na hałas (w tysiącach), w poszczególnych przedziałach przekroczeń, oceniany wskaźnikiem L_N

- 0+5 dB – 0,08
- 5+10 dB – 0,01
- 10+15 dB – 0,00
- 15+20 dB – 0,00
- >20 dB – 0,00

Hałas przemysłowy

a) Liczba osób narażonych na hałas (w tysiącach), w poszczególnych przedziałach poziom dźwięku określony wskaźnikiem L_{DWN} w danym zakresie:

- 55+60 dB – 0,06
- 60+65 dB – 0,01
- 65+70 dB – 0,00
- 70+75 dB – 0,00
- >75 dB – 0,00

b) Liczba osób narażonych na hałas (w tysiącach), w poszczególnych przedziałach poziom dźwięku określony wskaźnikiem L_N w danym zakresie:

- 50+55 dB – 0,05
- 55+60 dB – 0,01
- 60+65 dB – 0,00
- 65+70 dB – 0,00
- >70 dB – 0,00

c) Liczba osób narażonych na hałas (w tysiącach), w poszczególnych przedziałach przekroczeń, oceniany wskaźnikiem L_{DWN}

- 0+5 dB – 0,13
- 5+10 dB – 0,01
- 10+15 dB – 0,00
- 15+20 dB – 0,00
- >20 dB – 0,00

d) Liczba osób narażonych na hałas (w tysiącach), w poszczególnych przedziałach przekroczeń, oceniany wskaźnikiem L_N

- 0+5 dB – 0,31
- 5+10 dB – 0,08
- 10+15 dB – 0,01
- 15+20 dB – 0,00
- >20 dB – 0,00

Hałas lotniczy

a) Liczba osób narażonych na hałas (w tysiącach), w poszczególnych przedziałach poziom dźwięku określony wskaźnikiem L_{DWN} w danym zakresie:

- 55+60 dB – 15,15
- 60+65 dB – 1,65
- 65+70 dB – 1,00

<ul style="list-style-type: none">• 70÷75 dB – 0,08• >75 dB – 0,00 <p>b) Liczba osób narażonych na hałas (w tysiącach), w poszczególnych przedziałach poziom dźwięku określony wskaźnikiem L_N w danym zakresie:</p> <ul style="list-style-type: none">• 50÷55 dB – 0,99• 55÷60 dB – 0,07• 60÷65 dB – 0,00• 65÷70 dB – 0,00• >70 dB – 0,00 <p>c) Liczba osób narażonych na hałas (w tysiącach), w poszczególnych przedziałach przekroczeń, oceniany wskaźnikiem L_{DWN}</p> <ul style="list-style-type: none">• 0÷5 dB – 1,65• 5÷10 dB – 1,01• 10÷15 dB – 0,08• 15÷20 dB – 0,00• >20 dB – 0,00 <p>d) Liczba osób narażonych na hałas (w tysiącach), w poszczególnych przedziałach przekroczeń, oceniany wskaźnikiem L_N</p> <ul style="list-style-type: none">• 0÷5 dB – 1,02• 5÷10 dB – 0,07• 10÷15 dB – 0,00• 15÷20 dB – 0,00• >20 dB – 0,00 <p>Wyznaczone w Mapie akustycznej 2017 dane statystyczne wskazują hałas drogowy jako dominujące źródło hałasu w mieście.</p>

7 Podsumowanie wyników konsultacji społecznych organizowanych w związku opracowywaniem programu ochrony środowiska przed hałasem.

Organizatorem konsultacji społecznych projektu Programu ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Poznania był Wydział Ochrony Środowiska Urzędu Miasta Poznania. Konsultacje przeprowadzono w okresie od 23 marca do 15 kwietnia 2018 roku. Udział w konsultacjach zapewniono poprzez:

- a) umieszczenie informacji o przebiegu konsultacji społecznych:
- na portalu "Środowisko" - oficjalnej stronie internetowej Miasta: www.poznan.pl/srodowisko, w zakładce "Plany i programy"
 - w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miasta Poznania www.bip.poznan.pl/bip/news/, w zakładce "Inne komunikaty",
 - na platformie konsultacji społecznych, na portalu www.poznan.pl/konsultujemy.

b) wyłożenie do wglądu dokumentu w wersji papierowej w siedzibie Wydziału Ochrony Środowiska Urzędu Miasta Poznania,

c) możliwość składania uwag i wniosków do projektu Programu:

- w formie pisemnej,
- ustnie do protokołu,
- za pomocą środków

W trakcie konsultacji, w dniach od 23 marca do 15 kwietnia zgłoszono łącznie 13 wniosków od mieszkańców w tym dwie uwagi od Zarządzających źródłami hałasu (MPK Poznań Sp. z o.o. i ZDM) oraz jedna od Miejskiej Pracowni Urbanistycznej.

Uwagi mieszkańców dotyczyły głównie uciążliwości wywołanej hałasem drogowym, wnioskując o ograniczenie rzeczywistej prędkości pojazdów, co prócz redukcji poziomu hałasu zwiększy bezpieczeństwo na drogach. Informację z zaleceniami oraz wnioskami mieszkańców przekazano Zarządzającemu drogami, Miejskiemu Inżynierowi Ruchu oraz Policji. Ponadto wnioskowano o budowę ekranów akustycznych przy budynkach mieszkalnych narażonych na hałas od Estakady Katowickiej. Przekazano wniosek w tej sprawie do Zarządzającego drogą. Zmieniono zapis o częstotliwości szlifowania główki szyn tramwajowych oraz dodatkowo wprowadzono zapis o obowiązku reprofiliacji szyn co trzy lata. Wniosek o wprowadzenie zakazu wykonywania operacji lotniczych w porze nocnej na lotnisku Poznań – Ławica został przekazany do Zarządzającego Portem.

Na podstawie zasadnych wniosków wprowadzono korekty do części tekstowej Programu.

- 8 Podsumowanie działań podejmowanych w zakresie zarządzania hałasem włączając w to przewidywane przedsięwzięcia odnośnie ochrony obszarów cichych (w tym: budżet oraz cele do osiągnięcia).

Działania przeciwhałasowe wskazane w Programie:

➤ **Hałas drogowy**

- redukcja rzeczywistej prędkości ruchu (skuteczna egzekucja ograniczeń prędkości, sterowanie sygnalizacją świetlną, progi spowalniające, wyniesione skrzyżowania, wyniesione przejścia dla pieszych, zwężenia dróg)
- modernizacja nawierzchni drogowych
- redukcja natężenia ruchu (promocja transportu publicznego i rowerowego)
- promowanie proekologicznych trendów komunikacyjnych oraz edukowanie społeczeństwa (uświadamianie o wpływie sposobu jazdy na poziom hałasu)

➤ **Hałas tramwajowy**

- utrzymanie torowisk w dobrym stanie technicznym w tym cykliczne szlifowanie główki szyn i reprofiliacja

➤ **Hałas kolejowy**

- utrzymanie torowisk w dobrym stanie technicznym w tym szlifowanie szyn
- modernizacja torowiska

Powyższe działania zaplanowano, w zależności od lokalizacji działania w perspektywie krótko-, średnio- i długoterminowej.

Koszty działań Programu określono tylko dla perspektywy krótkookresowej (najbliższe 5 lat), z podziałem na jednostki zaangażowane w realizację Programu:

- Zarząd Dróg Miejskich – 4,845 mln zł
- Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu Sp. z o.o. oraz Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu – 1,150 mln zł
- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – 153,348 mln zł (całkowity koszt planowanych inwestycji kolejowych, w którym wydzielenie kosztów działań przeciwhałasowych nie jest możliwe)

- 9 Podsumowanie przewidywanych przedsięwzięć do oceny wdrożenia i efektów programu ochrony przed hałasem.

Za koordynację i monitorowanie realizacji poszczególnych zadań określonych w niniejszym Programie odpowiadać będzie Prezydent Miasta Poznania. Przewiduje się następujące rodzaje działań monitorujących:

- monitorowanie zapisów DŚ zapewniających skuteczną ochronę środowiska przed hałasem inwestycji wymienionych w Programie,
- gromadzenie wyników badań porealizacyjnych weryfikujących skuteczność działań przeciwhałasowych w odniesieniu do inwestycji, o których mowa w POŚpH,
- gromadzenie wyników okresowego monitoringu hałasu komunikacyjnego,
- monitorowanie trendów zmian klimatu akustycznego w mieście,
- monitorowanie realizacji działań POŚpH poprzez dostarczanie corocznych sprawozdań przez poszczególnych zarządców źródeł hałasu do WOŚ UMP,
- dokonanie oceny końcowej z realizacji całego Programu – zawartej w następnym POŚpH dla miasta Poznania.

- 10 Adres strony internetowej, na której znajduje się pełna wersja programu:

<http://www.poznan.pl/mim/wos/halas-w-srodowisku.p.11105.html>