

**RAPORT
Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH PROGRAMU OCHRONY
ŚRODOWISKA PRZED HAŁASEM DLA MIASTA PŁOCKA**

Wykonawcy: konsorcjum w składzie:

1. Okręgowe Przedsiębiorstwo Geodezyjno-Kartograficzne „OPEGIEKA” Sp. z o.o.
82-300 Elbląg, Al. Tysiąclecia 11
2. ACESOFT Sp. z o.o.
ul. Kasprowicza 12, 81-852 Sopot

Zlecniodawca:



Gmina - Miasto Płock
09-400 Płock
Pl. Stary Rynek 1

Data realizacji: 19.04.2013 – 09.05.2013

SPIS TREŚCI

1. INFORMACJE WPROWADZAJĄCE.....	2
2. ORGANIZACJA KONSULTACJI.....	3
3. ZGŁOSZONE WNIOSKI I UWAGI.....	4
4. ODPOWIEDŹ I KOMETRZ AUTORÓW POŚPH.....	6

1. INFORMACJE WPROWADZAJĄCE

Opracowanie Programu ochrony środowiska przed hałasem (POŚPH) dla Miasta Płocka jest wypełnieniem obowiązku wynikającego z art. 119 ustawy Prawo ochrony środowiska z dnia 27 kwietnia 2001 r. (Dz. U. 2008 r. nr 25, poz. 150 z późn. zm.) oraz Dyrektywy 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. Celem POŚPH jest wskazanie działań mających za zadanie na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu, zmniejszenie uciążliwości hałasowej do wartości dopuszczalnych.

Projekt Programu ochrony środowiska przed hałasem dla Miasta Płocka opracowany został na podstawie umowy nr 4/WKŚ-I/Z/1306/2011, zawartej 8 września 2011 roku pomiędzy Gminą-Miasto Płock z konsorcjum firm: Okręgowe Przedsiębiorstwo Geodezyjno – Kartograficzne „OPEGIEKA” Spółka z o. o z siedzibą w Elblągu przy Al. Tysiąclecia 11 (Lider konsorcjum) oraz ACESOFT Sp. z o.o. z siedzibą w Sopocie, przy ul. Kasprowicza 12.

Przed przedłożeniem Radzie Miasta Płocka Programu ochrony środowiska przed hałasem przeprowadzono konsultacje społeczne projektu Programu. Zgodnie z art. 119 ust. 2a ustawy Prawo ochrony środowiska, w celu zapewnienia społeczeństwu czynnego udziału w postępowaniu wykorzystano wszystkie środki prawne zagwarantowane w art. 39 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, tj.:

- podano do publicznej wiadomości (na stronie internetowej UM) informację o prowadzonych konsultacjach społecznych w sprawie projektu Programu oraz o 21-dniowym terminie składania uwag i wniosków, ze wskazaniem miejsca ich składania,
- zorganizowano otwarte spotkanie ze społeczeństwem, na którym przedstawiono najważniejsze założenia Programu i zapewniono uczestnikom możliwość wypowiedzi i składania uwag i wniosków,
- rozpatrzono i oceniono zgłoszone uwagi i wnioski, i o ile było to możliwe uwzględniono w projekcie Programu.

Niniejszy raport zawiera omówienie wyników przeprowadzonych konsultacji społecznych projektu Programu ochrony środowiska przed hałasem dla Miasta Płocka.

2. ORGANIZACJA KONSULTACJI

Konsultacje z mieszkańcami Płocka zorganizowane zostały w okresie od 19 kwietnia do 9 maja 2013 rok przez Wydział Kształtowania Środowiska Urzędu Miasta. Konsultacje przeprowadzone zostały w formie:

- Otwartego spotkania z mieszkańcami, które odbyło się w sali UM w dniu 25 kwietnia 2013 w godz. 12:00 – 16:00;
- Zbierania uwag wpływających do skrzynki poczty elektronicznej na adres e-mailowy: konsultacje.halas@plock.eu;

Wnioski dotyczące POSPH można było zgłaszać również w Wydziale Kształtowania Środowiska Urzędu Miasta Płocka osobiście, bądź za pomocą poczty tradycyjnej. Wszystkie wypowiedzi zostały przyjęte i rozpatrzone. W przypadkach, gdy zgłoszone wnioski, postulaty, propozycje itp. były uzasadnione, ale wykraczały poza zakres POSPH, Wydział Kształtowania Środowiska Urzędu Miasta prowadzący konsultacje społeczne przekazał otrzymaną informację do innych podmiotów i organów zgodnie z ich kompetencjami z prośbą o rozpatrzenie.

3. ZGŁOSZONE WNIOSKI I UWAGI

Wypowiedzi mieszkańców (uwagi i wnioski) zgłoszone zarówno pocztą elektroniczną, jak i na otwartym spotkaniu z mieszkańcami, można podzielić na dwie grupy:

A. Uwagi i wnioski¹ zgłaszane przez mieszkańców obszarów zidentyfikowanych na Mapie akustycznej i w projekcie Programu jako obszary zagrożeń hałasowych;

B. Uwagi i wnioski zgłaszane przez mieszkańców innych obszarów miasta, które dotyczyły konieczności ochrony przed hałasem również obszarów niezidentyfikowanych na Mapie akustycznej jako obszary zagrożone hałasem (w szczególności dotyczy to obszaru przy ul. Czwartaków), względnie ochrony przed hałasem od źródeł nieuwzględnionych na Mapie akustycznej (w tym przypadku wniosek dotyczył uciążliwości hałasu powodowanego przez imprezy masowe) oraz uwagi dotyczące proponowanego w POSPH ograniczenia prędkości ruchu samochodowego jako środka redukcji hałasu;

Łącznie za pomocą poczty elektronicznej oraz na otwartym spotkaniu z mieszkańcami zanotowano 9 wypowiedzi. W niniejszym omówieniu nadano im numery od 1 do 9.

Treść zgłoszonych wypowiedzi (uwag i wniosków) z grupy A:

Nr 1. Wniosek zgłoszony przez mieszkańców ul. Wiosennej pocztą elektroniczną oraz na spotkaniu otwartym z mieszkańcami w UM. Wniosek dotyczył przyspieszenia realizacji zabezpieczeń antyhałasowych, przewidzianych w POSPH dla obszaru przy ul. Wiosennej.

Nr 2. Uwaga zgłoszona pocztą elektroniczną przez mieszkankę budynku przy ul. Kolegialnej (brak dokładnego adresu). W uwadze podkreślono uciążliwość hałasu drogowego powodowanego ruchem samochodowym na ul. Kolegialnej. Zwrócono uwagę na szczególną uciążliwość autobusów komunikacji miejskiej.

Nr 3. Uwaga zgłoszona przez mieszkańców budynku przy ul. Kolejowej 43 na spotkaniu otwartym z mieszkańcami dotyczyła uciążliwości hałasu drogowego powodowanego ruchem samochodowym na ul. Kolejowej oraz braku propozycji krótko- i średniookresowych zabezpieczeń hałasowych dla tego obszaru. Apelowano o podjęcie działań antyhałasowych na tym obszarze.

¹ Pod pojęciem „wnioski” należy rozumieć, konkretne propozycje zmian zgłoszone przez uczestników konsultacji. Pod pojęciem „uwagi” należy rozumieć każdą inną formę wypowiedzi uczestników konsultacji.

Nr 4. Wniosek zgłoszony pocztą elektroniczną oraz na spotkaniu otwartym z mieszkańcami dotyczył przekierowania ruchu ciężkiego transportu z zakładów BUDMAT i WECTRA nowym łącznikiem z ulicą Graniczną do Al. Piłsudskiego. Ponadto zgłoszono uwagę o konieczności budowy ekranów akustycznych na odcinku Al. Piłsudskiego od wiaduktu Spółdzielcza do ul. Otolińskiej. Wnioski i uwagi dotyczące tego obszaru zgłoszone zostały przez 5 mieszkańców ul. Krzywickiego.

Nr 5. Uwaga zgłoszona pocztą elektroniczną przez mieszkańca budynku przy skrzyżowaniu Alei Kilińskiego i ul. Sienkiewicza dotyczyła konieczności działań dla zmniejszenia uciążliwości hałasu drogowego powodowanego ruchem samochodów i motocykli. Autor uwagi zaleca konsekwentną kontrolę poziomu emisji hałasu pojazdów, sposobu jazdy oraz przestrzegania przepisów jako środka prowadzącego do zmniejszenia poziomu hałasu. Uważa również, że proponowane ograniczenie prędkości do 30 km/godz. nie przyniesie oczekiwanej redukcji hałasu.

Treść zgłoszonych uwag i wniosków z grupy B:

Nr 6. Wniosek zgłoszony przez mieszkankę budynku przy ul. Czwartaków 12/38. pocztą elektroniczną oraz na spotkaniu otwartym z mieszkańcami. Dotyczył on konieczności podjęcia działań ochrony przed hałasem powodowanym ruchem samochodowym na ul. Czwartaków, ale również na ul. Wyszogrodzkiej. Dodatkowym źródłem uciążliwości hałasowej jest zlokalizowany w pobliżu budynku mieszkalnego przystanek autobusowy.

Nr 7. Uwaga zgłoszona przez mieszkańców budynków położonych w pobliżu amfiteatru na spotkaniu otwartym z mieszkańcami dotyczyła uciążliwości hałasu powodowanego przez imprezy masowe i koncerty w amfiteatrze.

Nr 8 i 9. Uwagi trzech mieszkańców Płocka (razem z wypowiedzią nr 5) zgłoszone pocztą elektroniczną (bez podania adresu zamieszkania) dotyczyły zastrzeżeń co do skuteczności i możliwości wprowadzenia proponowanego w POŚPH ograniczeń prędkości do 30 km/godz. na niektórych odcinkach ulic jako środka ochrony przed hałasem.

4. ODPOWIEDŹ I KOMENTARZ AUTORÓW POŚPH

Ad. 1. Obszar zagrożony hałasem od ul. Wyszogrodzkiej na odcinku od ul. Harcerskiej do końca ul. Wiosennej.

Wniosek mieszkańców dotyczący budowy zabezpieczeń antyhałasowych został uwzględniony. Ekran, względnie wał akustyczny przy ul. Wyszogrodzkiej, chroniący mieszkańców przy ul. Wiosennej został zaproponowany do realizacji w terminie krótkookresowym. Propozycje POSPH nie uwzględniają natomiast przyspieszeń w ramach realizacji działań krótkookresowych.

Ad. 2. Obszar przy ul. Kolegialnej

Obszar przy ul. Kolegialnej jest przewidziany w propozycjach środków krótkookresowych ochrony przed hałasem.

Ad. 3. Obszar przy ul. Kolejowej

W terminie krótko- i średniookresowym nie ma możliwości realizacji środków ochrony przed hałasem przy ul. Kolejowej. Obszar ten został wskazany do uwzględnienia w działaniach długoterminowych. Uzasadnienie tej decyzji podane zostało w projekcie Programu ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Płocka.

Ad. 4. Obszar przy ul. Chopina od. ul. Otolińskiej do ul. Spółdzielczej

Obszar przy ul. Chopina o największym zagrożeniu hałasowym, na odcinku od ul. W. Lachmana do ul. Otolińskiej, przewidziany jest w propozycjach środków średniookresowych ochrony przed hałasem. W odniesieniu do wniosku o przekierowanie ruchu ciężkiego transportu z zakładów BUDMAT i WECTRA nowym łącznikiem z ulicą Graniczną do ul. Piłsudskiego, Wydział Kształtowania Środowiska zwróci się do Pełnomocnika Prezydenta Miasta Płocka ds. Transportu Publicznego i Inżynierii Ruchu Drogowego z prośbą o przeanalizowanie możliwości uwzględnienia wniosku mieszkańców.

Ad. 5. Obszar ul. Sienkiewicza i Al. Kilińskiego

Obszar przy ul. Sienkiewicza jest przewidziany w propozycjach środków krótkookresowych, obszar przy Al. Kilińskiego w propozycjach średniookresowych ochrony przed hałasem. Wniosek o przestrzeganie przepisów jest oczywisty i generalnie słuszny w każdej dziedzinie i nie wymaga zapisu w POŚPH.

Ad. 6. Obszar w otoczeniu ul. Czwartaków

Opracowanie programu ochrony środowiska przed hałasem ma ściśle określone ramy prawne¹. W szczególności musi opierać się na opracowanej mapie akustycznej i dotyczyć wyodrębnionych na jej podstawie obszarów zagrożeń. W ramach rozpatrywania wniosku dotyczącego uciążliwości hałasowej przy ul. Czwartaków zostało stwierdzone, że dotyczy to obszaru z zabudową mieszkaniową wielorodzinną, który wg Mapy akustycznej Miasta Płocka nie jest obszarem zagrożonym hałasem drogowym. Obowiązujące dla obszarów z zabudową mieszkaniową wielorodzinną poziomy dopuszczalne wynoszą: $L_{DWN} = 68$ dB (wskaźnik dla doby) oraz $L_N = 59$ dB (wskaźnik dla pory nocnej). Wg mapy hałasu drogowego na fasadzie budynku przy ul. Czwartaków 12 poziom L_{DWN} wynosi 67 dB, a L_N 57 dB. A więc są one odpowiednio o 1 dB (L_{DWN}) i 2 dB (L_N) niższe od wartości dopuszczalnych. Z mapy hałasu nie wynika więc konieczność działań w ramach programu ochrony środowiska przed hałasem. Nie oznacza to, że ruch samochodowy nie jest źródłem uciążliwości dla mieszkańców budynku szczególnie, że dodatkowym źródłem hałasu jest zlokalizowany w pobliżu budynku mieszkalnego przystanek autobusowy. W przypadku zmiany lokalizacji przystanku oraz wprowadzenia innych zmian w organizacji ruchu na tym terenie Wydział Kształtowania Środowiska zwróci się do Pełnomocnika Prezydenta Miasta Płocka ds. Transportu Publicznego i Inżynierii Ruchu Drogowego z prośbą o przeanalizowanie możliwości dokonania tych zmian.

Ad. 7. Uwagi dotyczące uciążliwości hałasu powodowanego przez imprezy masowe i koncerty w amfiteatrze.

Jak wspomniano wyżej opracowanie programu ochrony środowiska przed hałasem ma ściśle określone ramy prawne¹. Musi opierać się na opracowanej mapie akustycznej, dotyczyć wyodrębnionych na jej podstawie obszarów zagrożeń hałasowych powodowanych tylko przez hałas drogowy, szynowy i przemysłowy. Program nie odnosi się do uciążliwości hałasowych krótkotrwałych występujących nieregularnie, jakimi są tzw. imprezy masowe. Rozwiązanie problemu hałasu emitowanego w trakcie imprez masowych wymaga odrębnej regulacji przez odpowiednie organy UM, poza działaniami wynikającymi z Programu.

¹ Dokładne informacje o podstawach prawnych podane zostały w części opisowej Mapy akustycznej miasta Płocka oraz w projekcie Programu.

Ad. 8 i 9. Uwagi dotyczące zastrzeżeń co do możliwości wprowadzenia proponowanego w POŚPH ograniczeń prędkości do 30 km/godz. na niektórych odcinkach ulic jako środka ochrony przed hałasem.

Z uwagi na stosunkowo często wyrażaną wątpliwość, co do skuteczności działań polegających na ograniczeniu prędkości ruchu samochodowego jako sposobu ograniczenia hałasu drogowego, problem ten zostanie omówiony poniżej bardziej szczegółowo.

Ograniczenie prędkości w warunkach miejskich jest w wielu przypadkach jedynym sposobem zmniejszenia uciążliwości hałasowej. (Np. ekran można zaproponować tylko w wyjątkowych sytuacjach na obrzeżach miasta, tzw. „ciche” nawierzchnie drenowe nie są skuteczne dla prędkości ruchu 30-50 km/godz., nasadzenia zielenią wspomagają jedynie inne środki redukcji np. wały ziemne lub ekrany, ale jako samodzielny środek redukcji nie są wystarczająco skuteczne).

Jak wynika z zamieszczonego niżej diagramu, wielkość redukcji poziomu hałasu przy ograniczeniu prędkości ruchu samochodów z 50 km/godz. do 30 km/godz. (takie zalecenia są w POŚPH) zależy od rodzaju pojazdów. Dla pojazdów ciężarowych wynosi ona ok. 2 dB, a dla osobowych ok. 6 dB. Przy „mieszanej” strukturze ruchu z udziałem samochodów ciężarowych wynoszącym 3-5 % oczekiwane zmniejszenie poziomu hałasu przy ograniczeniu prędkości ruchu z 50 km/godz. do 30 km/godz. wynosi ok. 3 dB. Jeśli ograniczenie prędkości połączone jest z wymianą uszkodzonej nawierzchni na standardową, nową nawierzchnię asfaltową (gładki asfalt lub MSA) rezultat całkowity wynosi ok. 5 dB w stosunku do stanu przed wymianą nawierzchni i przed ograniczeniem prędkości.

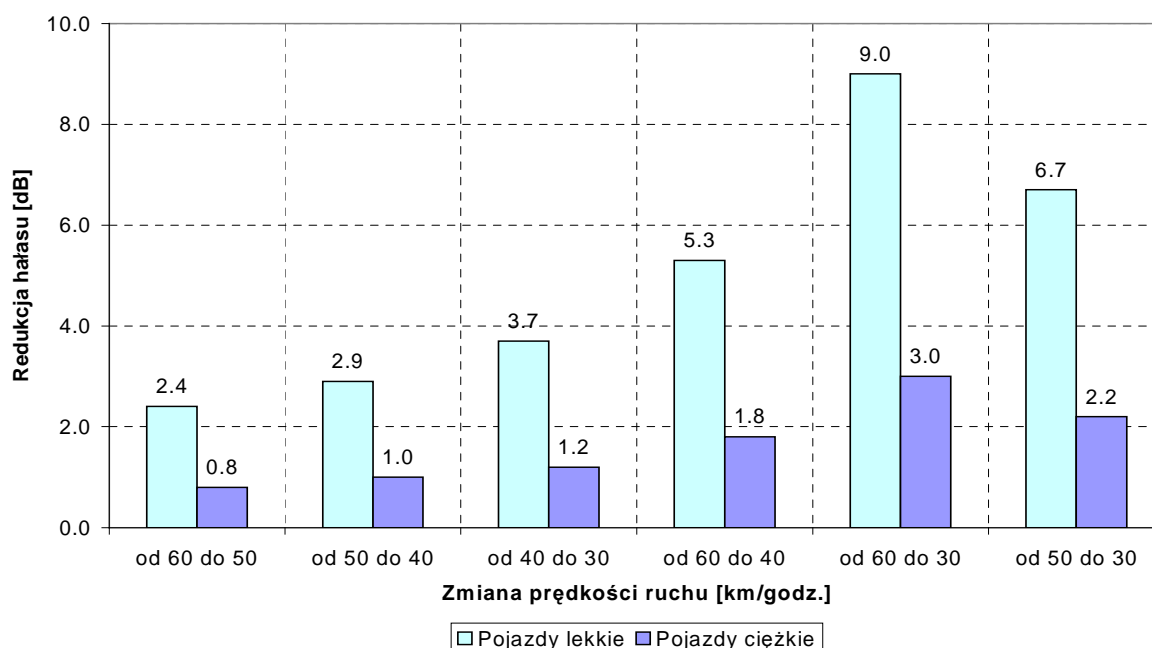
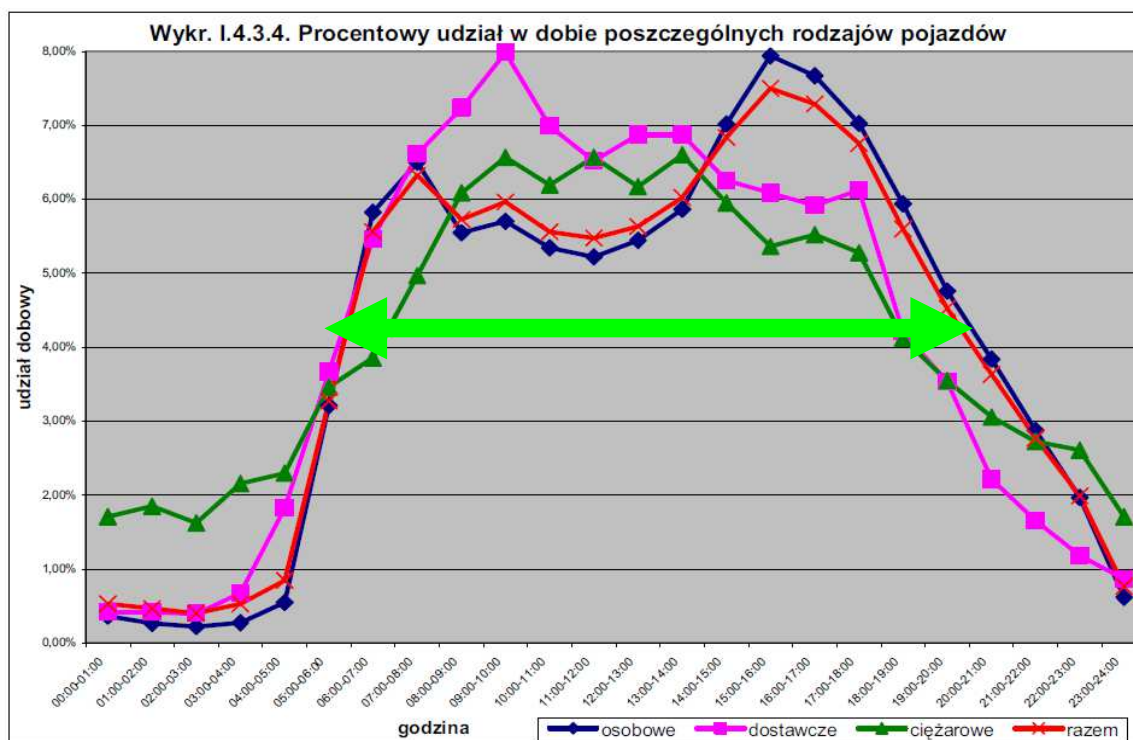


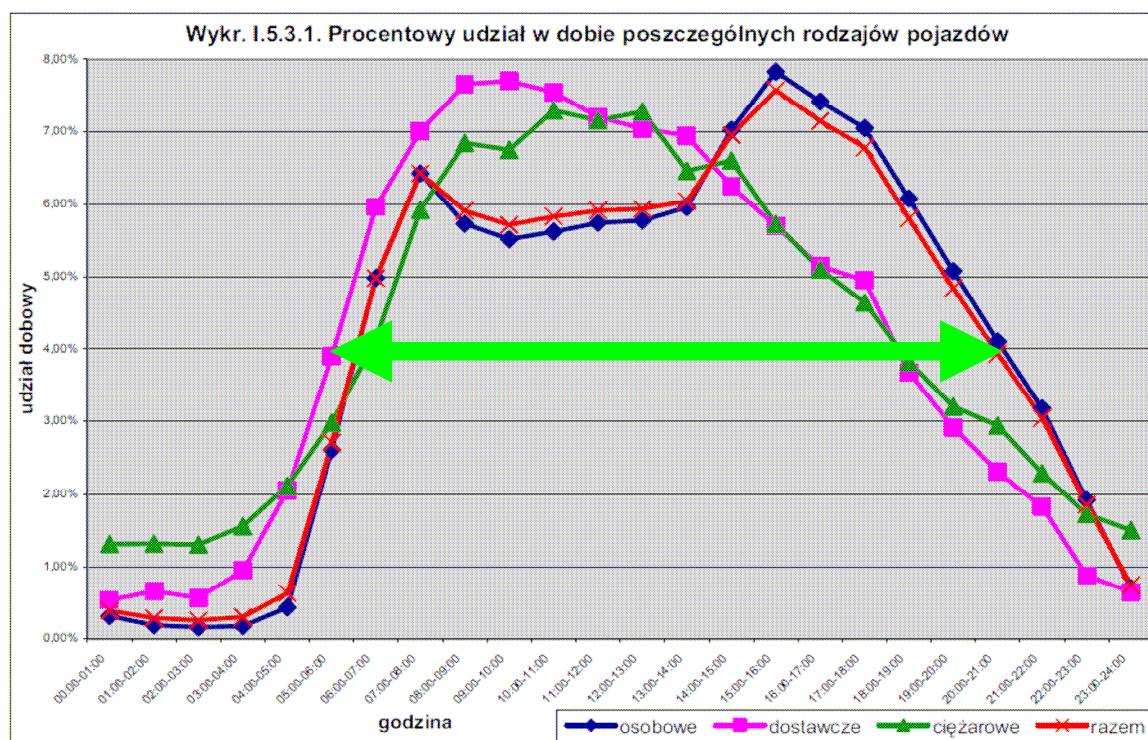
Diagram 1. Redukcja hałasu pojazdów lekkich i ciężkich, w zależności od zmiany prędkości ruchu (patrz również POŚPH, rys. 9.5)

W przypadku sieci drogowo ulicznej Płocka ograniczenie prędkości do 30 km/godz. w okresie całej doby jest obecnie decyzją bardzo trudną. Spowodowane jest to przede wszystkim ograniczoną przepustowością wielu ulic. Na niektórych odcinkach w godzinach szczytu jest ona wykorzystana w 100%. W takiej sytuacji ograniczenie prędkości może prowadzić do dodatkowych perturbacji w ruchu, a w konsekwencji nawet do wzrostu poziomu hałasu. Szersze stosowanie ograniczenia prędkości w okresie całej doby będzie możliwe dopiero po włączeniu do sieci drogowo-ulicznej planowanych dróg obwodowych, które spowodują przesunięcie ruchu tranzytowego i międz dzielnicowego z centralnych części miasta na drogi obwodowe, co może doprowadzić do powstania rezerw w przepustowości na odcinkach ulic obecnie zatłoczonych.

Jak wynika z zamieszczonych poniżej rysunków pokazujących dobowy rozkład natężeń ruchu, natężenie ruchu w godz. 20:00 - 6:00 jest 40-60% mniejsze w porównaniu z godzinami szczytu. Ograniczenie prędkości ruchu w tym przedziale czasowym nie powinno powodować zakłóceń w ruchu.



Rys. 1. Natężenie ruchu zewnętrznego w poszczególnych godzinach doby. (Wg opracowania: Plan rozwoju sieci drogowej z uwzględnieniem transportu zbiorowego dla miasta Płocka na lata 2009-2035)



Rys. 1. Natężenie ruchu wewnętrznego w poszczególnych godzinach doby. (Wg opracowania: Plan rozwoju sieci drogowej z uwzględnieniem transportu zbiorowego dla miasta Płocka na lata 2009-2035)

Z powyższych powodów proponujemy ograniczenia prędkości ruchu wprowadzać etapowo:

W pierwszym okresie, do czasu realizacji dróg obwodowych, ograniczenie prędkości powinno dotyczyć tylko pory nocnej. Ponieważ w porze nocnej (godz. 22:00 - 6:00) natężenie ruchu jest znacznie mniejsze, wprowadzanie ograniczenia prędkości do 30 km/godz. możliwe jest przed realizacją dróg obwodowych. Z całą pewnością nie spowoduje ono zakłóceń w ruchu. Po wybudowaniu dróg obwodowych ograniczenie prędkości należy stopniowo rozszerzać na porę wieczorową i ewentualnie również dzienną.

Ograniczenie prędkości w porze wieczorowej (godz. 18:00 - 22:00) oraz nocnej (godz. 22:00 - 6:00) ma na celu przede wszystkim ochronę przed hałasem w okresach przeznaczonych na odpoczynek i regenerację. Jak wspomniano w rozdz. 8 POŚPH, skutki oddziaływania hałasu to m.in. utrudnienie snu i wypoczynku, które mogą prowadzić do wielu schorzeń, ale również do obniżenia wydajności pracy. Brak możliwości regeneracji i odpoczynku może spowodować nieodwracalną głuchotę. Szczególne znaczenie pory wieczorowej i nocnej dla ochrony przed hałasem znajduje swój wyraz również we wskaźniku dobowej oceny hałasu L_{DWN} (patrz. rozdz. 3.2.3 POŚPH), przy wyznaczaniu którego do poziomu hałasu w porze wieczorowej dodajemy 5 dB, a dla pory nocnej 10 dB, jako poprawkę na większą uciążliwość hałasu w porze wieczorowej i nocnej.

Ograniczenie prędkości jazdy w porze wieczorowej i nocnej do 30 km/godz. spowoduje zmniejszenie poziomu hałasu (w wymienionych porach) o ok. 3 dB.

Działania polegające na ograniczeniu prędkości proponowane są na wielu odcinkach ulic, na których niedawno wykonano lub w najbliższych latach zostanie wykonana przebudowa i modernizacja. W takich przypadkach łączny efekt redukcji hałasu wskutek ograniczenia prędkości oraz nowej nawierzchni wyniesie o ok. 5 dB. Ponieważ do wyznaczania dobowego wskaźnika oceny hałasu L_{DWN} uwzględnia się hałas w porze wieczorowej i nocnej, z dodatkiem ww. poprawek, zmniejszenie poziomu hałasu w porze nocnej lub w porze wieczorowej i nocnej powoduje również zmniejszenie wartości wskaźnika dobowego.

Reasumując, w wyniku przebudowy i modernizacji dróg oraz ograniczenia prędkości w porze wieczorowej i nocnej do 30km/godz. oczekiwane jest zmniejszenie poziomu hałasu ocenianego wskaźnikiem L_{DWN} o 2-3 dB oraz poziomu wskaźnika L_N ok. 5 dB.

Przyjmując, że średnia długość drogi w podróży miejskich wynosi ok. 10 km, na ich pokonanie z prędkością 60 km/godz. potrzeba 10 min. Jeśli część tej drogi (ok.1 km) stanowiłyby odcinki z ograniczeniem prędkości do 30 km/godz., to całkowity czas podróży trwałby jedynie o jedną minutę dłużej. **Czas podróży dłuższy o jedną minutę to uciążliwość niewspółmiernie mniejsza od uciążliwości powodowanej ciągłym, nadmiernym poziomem hałasu.**

Należy podkreślić, że działaniom ograniczającym hałas drogowy, polegającym na ograniczeniu prędkości jazdy, musi towarzyszyć szeroka akcja informacyjna, zarówno w środkach masowego przekazu, jak i na portalu internetowym UM. Cel tych działań musi zostać jasno sformułowany i dotrzeć do wszystkich mieszkańców. Akcje informacyjną można np. połączyć z pokazem i treningiem ekologicznego sposobu jazdy samochodem organizowanym w ramach projektu „Ecowill”¹.

¹ Projekt Ecowill jest częścią programu Inteligentna Energia - Europa i jest dofinansowany ze środków Komisji Europejskiej. Jest to kontynuacja projektu Ecodriven promującego efektywne energetycznie zachowania wśród kierowców. Komisja Europejska od lat prowadzi działania na rzecz zrównoważonego i mniej uciążliwego dla środowiska transportu. Przykładem takiego działania jest prowadzony w 13 krajach (również w Polsce) projekt Ecowill, kładący nacisk na popularyzację i nauczanie ekójazdy wśród kierowców oraz kandydatów na kierowców. Celem projektu jest zmiana zachowań kierowców (tak amatorów, jak i profesjonalistów) poprzez szeroką popularyzację i wdrażanie zasad ekójazdy, zwiększenie bezpieczeństwa drogowego oraz redukcję emisji gazów cieplarnianych. W ramach projektu Ecowill w każdym kraju przeszkolono instruktorów, którzy tworzą europejską sieć certyfikowanych nauczycieli ecodrivingu. Powstał także system krótkich szkoleń, podczas których kierowcy mogą w praktyce opanować zasady ekójazdy. Polskim partnerem projektu Ecowill jest Krajowa Agencja Poszanowania Energii S.A. (Źródło: Informacje prasowe projektu Ecowill. Link PR, tel. 22 – 356 19 11, mail: basia@linkpr.pl.