



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO

Poznań, dnia 25 lipca 2024 r.

Poz. 6639

Podpisany przez:

Karina Ewa Wiśniewska

Data: 2024.07.25 12:48:09



UCHWAŁA NR IV/92/24 SEJMIKU WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO

z dnia 15 lipca 2024 r.

w sprawie przyjęcia Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa wielkopolskiego

Na podstawie art. 119a ust. 9 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2024 r. poz. 54 i 834) w związku z art. 5 ustawy z dnia 30 sierpnia 2019 r. o zmianie ustawy - Prawo ochrony środowiska (Dz. U. poz. 2087 oraz z 2020 r. poz. 1086), Sejmik Województwa Wielkopolskiego uchwala, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa wielkopolskiego, stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Województwa Wielkopolskiego.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia jej ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Wielkopolskiego.

Przewodnicząca Sejmiku
Województwa Wielkopolskiego
(-) Tatiana Sokołowska

Załącznik do uchwały Nr IV/92/24
Sejmiku Województwa Wielkopolskiego
z dnia 15 lipca 2024 r.



**SEJMIK
WOJEWÓDZTWA
WIELKOPOLSKIEGO**

**PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA PRZED HAŁASEM
DLA WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO**

Poznań, 2024 r.

NAZWA I ADRES ZAMAWIAJĄCEGO

Województwo Wielkopolskie
z siedzibą Urzędu Marszałkowskiego
Województwa Wielkopolskiego w Poznaniu

**PODMIOT REALIZUJĄCY ZADANIE**

AkustiX Sp. z o. o.
ul. Wiosny Ludów 54, 62-081 Przeźmierowo

**PODSTAWA FORMALNA**

Umowa DSK 151/2023 z dnia 19 grudnia 2023 r. pomiędzy Województwem Wielkopolskim z siedzibą Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego w Poznaniu oraz firmą AkustiX Sp. z o. o.

ZESPÓŁ AUTORSKI

Kierownik zespołu:

dr Piotr Kokowski

Wykonawcy:

mgr Natalia Dybionka
dr Michał Gałuszka
mgr Jacek Gruszka
dr Tomasz Kaczmarek
mgr Katarzyna Kowalska
mgr Paweł Libiszewski

mgr Paweł Maglewski
mgr inż. Kajetan Pachucy
dr Piotr Pękala
mgr Anna Przybylska
lic. Wojciech Słoniewski

NADZÓR MERYTORYCZNY

Departament Zarządzania Środowiskiem i Klimatu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego w Poznaniu

Dofinansowano ze środków
Wojewódzkiego Funduszu Ochrony środowiska
i Gospodarki Wodnej w Poznaniu



SPIS TREŚCI

TOM I – WSTĘP	13
1 INFORMACJE PODSTAWOWE	13
2 OPIS OBSZARU OBJĘTEGO PROGRAMEM	17
2.1 Identyfikacja obszarów podlegających ochronie akustycznej	17
2.2 Identyfikacja i charakterystyka źródeł hałasu	17
2.3 Identyfikacja ograniczeń	18
3 ANALIZA MATERIAŁÓW, DOKUMENTÓW I PUBLIKACJI	19
3.1 Przepisy prawne	19
3.2 Wytczne krajowe	19
3.3 Wytczne Europejskie	19
3.4 Przepisy dotyczące emisji hałasu	20
3.4.1 Hałas drogowy	20
3.4.2 Hałas kolejowy	21
3.4.3 Hałas lotniczy	22
3.4.4 Hałas przemysłowy	23
3.5 Polityki, strategie, plany lub programy	23
3.6 Katalog działań	35
3.7 Koszty realizacji POH	40
3.8 Ocena efektywności kosztowej i ocena relacji kosztów do korzyści, o ile są możliwe do oszacowania	41
4 OBOWIĄZKI WYNIKAJĄCE Z POH DOTYCZĄCE PODMIOTÓW LUB ORGANÓW ODPOWIEDZIALNYCH ZA REALIZACJĘ DZIAŁAŃ ORAZ OGRANICZEŃ WYNIKAJĄCYCH Z REALIZACJI PROGRAMU	41
5 OBSZARY CICHE	43
6 OPIS SPOSOBU MONITOROWANIA REALIZACJI POH	43
7 UDZIAŁ SPOŁECZEŃSTWA	44
TOM II – GŁÓWNE DROGI POŁOŻONE POZA GRANICAMI MIAST O LICZBIE MIESZKAŃCÓW WIĘKSZEJ NIŻ 100 TYSIĘCY	49
1 OPIS OBSZARU W SĄSIEDZTWIE DRÓG OBJĘTYCH ZAKRESEM PROGRAMU	49
1.1 Identyfikacja i charakterystyka źródeł hałasu na podstawie SMH	50
1.2 Identyfikacja ograniczeń na obszarze objętym zakresem Programu ochrony środowiska przed hałasem	63
1.2.1 Obszary ograniczonego użytkowania	63
1.2.2 Strefy przemysłowe	64
1.2.3 Obszary ciche	64
2 DANE I WNIOSKI WYNIKAJĄCE ZE STRATEGICZNYCH MAP HAŁASU	64
2.1 Wykaz terenów wymagających podjęcia działań ograniczających poziom hałasu w środowisku	64
2.2 Identyfikacja dominujących źródeł hałasu	71
2.3 Identyfikacja obszarów cichych	88
2.4 Propozycja działań – SMH	89
2.4.1 Działania krótkookresowe – SMH	89
2.4.2 Strategia długofalowa – SMH	92
3 OCENA REALIZACJI POPRZEDNICH PROGRAMÓW	94
4 ANALIZA MATERIAŁÓW, DOKUMENTÓW I PUBLIKACJI WYKORZYSTANYCH DO OPRACOWANIA PROGRAMU	122
4.1 Polityki, strategie, plany lub programy	122
4.2 Obowiązujące wojewódzkie, powiatowe i gminne programy ochrony środowiska	122
4.3 Przepisy prawa, w tym prawa miejscowego, mające wpływ na stan akustyczny środowiska	128
4.4 Dokumenty, w których określono działania w zakresie ochrony przed hałasem jako wiążące dla realizacji programu	130

4.5 Planowane inwestycje ograniczające emisję hałasu oraz ograniczające rozprzestrzenianie się hałasu	130
5 DZIAŁANIA W ZAKRESIE OCHRONY ŚRODOWISKA PRZED HAŁASEM – POH	132
5.1 Działania planowane do realizacji w ciągu 5 lat od roku uchwalenia POH	143
5.2 Zakładane efekty działań wskazanych w POH	146
5.3 Strategia długofalowa – POH	148
5.3.1 Działania w strategii długofalowej	148
5.3.2 Identyfikacja obszarów, które powinny zostać wyznaczone jako obszary ciche	149
5.4 Koszty realizacji działań	153
6 HARMONOGRAM DZIAŁAŃ - POH	154
TOM III – GŁÓWNE LINIE KOLEJOWE	161
1 OPIS OBSZARU W SĄSIEDZTWIE LINII KOLEJOWYCH OBJĘTEGO ZAKRESEM PROGRAMU	161
1.1 Identyfikacja i charakterystyka źródeł hałasu na podstawie SMH	163
1.1 Identyfikacja ograniczeń na obszarze objętym zakresem Programu ochrony środowiska przed hałasem	164
1.1.1 Obszary ograniczonego użytkowania	164
1.1.2 Obszary ciche	164
2 DANE I WNIOSKI WYNIKAJĄCE ZE STRATEGICZNEJ MAPY HAŁASU - SMH	165
2.1 Wykaz terenów wymagających podjęcia działań ograniczających poziom hałasu w środowisku – SMH	165
2.2 Identyfikacja dominujących źródeł hałasu – SMH	166
2.3 Identyfikacja obszarów cichych – SMH	184
2.4 Propozycja działań – SMH	184
2.4.1 Działania krótkookresowe – SMH	184
2.4.2 Strategia długofalowa – SMH	185
3 OCENA REALIZACJI POPRZEDNIEGO PROGRAMU	186
4 SKARGI MIESZKAŃCÓW NA HAŁAS	187
5 ANALIZA MATERIAŁÓW, DOKUMENTÓW I PUBLIKACJI WYKORZYSTANYCH DO OPRACOWANIA PROGRAMU	188
5.1 Polityki, strategie, plany lub programy	188
5.2 Obowiązujące wojewódzkie, powiatowe i gminne programy ochrony środowiska, przepisy prawa, w tym prawa miejscowego, mające wpływ na stan akustyczny środowiska	188
5.3 Dokumenty, w których określono działania w zakresie ochrony przed hałasem jako wiążące dla realizacji programu	193
6 DZIAŁANIA W ZAKRESIE OCHRONY ŚRODOWISKA PRZED HAŁASEM – POH	193
6.1 Działania planowane do realizacji w ciągu 5 lat od roku uchwalenia POH	193
6.2 Zakładane efekty działań wskazanych w POH	199
6.3 Strategia długofalowa - POH	200
6.3.1 Identyfikacja obszarów, które powinny zostać wyznaczone jako obszary ciche	200
7 HARMONOGRAM DZIAŁAŃ	201
7.1 Koszty realizacji działań wskazanych w POH	203
7.1.1 Ocena efektywności kosztowej oraz ocena relacji kosztów do korzyści	204
TOM IV – MIASTO POZNAŃ	207
1 OPIS OBSZARU OBJĘTEGO ZAKRESEM PROGRAMU	207
1.1 Informacje ogólne	207
1.2 Identyfikacja obszarów podlegających ochronie akustycznej na podstawie SMH Poznań 2022	207
1.3 Identyfikacja i charakterystyka źródeł hałasu na podstawie SMH Poznań 2022	208
1.3.1 Hałas drogowy	209
1.3.2 Hałas szynowy – kolejowy	210
1.3.3 Hałas szynowy – tramwajowy	211

1.3.4	Hałas lotniczy.....	212
1.3.5	Hałas przemysłowy.....	214
1.4	Identyfikacja ograniczeń na obszarze objętym zakresem Programu.....	214
1.4.1	Obszary ograniczonego użytkowania	214
1.4.2	Strefy przemysłowe	219
1.4.3	Obszary ciche.....	219
1.4.4	Strefy ochronne „A” uzdrowisk	219
2	DANE I WNIOSKI WYNIKAJĄCE ZE STRATEGICZNEJ MAPY HAŁASU – SMH POZNAŃ 2022	220
2.1	Wykaz terenów wymagających podjęcia działań ograniczających poziom hałasu w środowisku.....	220
2.2	Identyfikacja dominujących źródeł hałasu	223
2.3	Identyfikacja obszarów, które spełniają kryteria obszarów cichych.....	227
2.4	Propozycje działań w zakresie ochrony środowiska przed hałasem zawarte w SMH Poznań 2022	228
2.4.1	Działania planowane do realizacji w ciągu 5 lat	228
2.4.2	Działania planowane do realizacji w ciągu 6-10 lat, licząc od roku następującego po roku sporządzenia SMH Poznań 2022	230
3	OCENA REALIZACJI POPRZEDNIEGO PROGRAMU – PROGRAMU OCHRONY ŚRODOWISKA PRZED HAŁASEM DLA MIASTA POZNANIA 2018	232
3.1	Ocena realizacji POH Poznań 2018	232
3.1.1	Działanie zrealizowane	232
3.1.2	Działania niezrealizowane	236
3.2	Zrealizowane działania w zakresie ochrony przed hałasem inne niż wskazane w POH Poznań 2018...	243
4	ANALIZA MATERIAŁÓW, DOKUMENTÓW I PUBLIKACJI WYKORZYSTANYCH DO OPRACOWANIA PROGRAMU.....	248
4.1	Polityki, strategie, plany i programy	248
4.2	Program ochrony środowiska	254
4.3	Przepisy prawa miejscowego.....	255
4.4	Dokumenty, w których określono działania w zakresie ochrony przed hałasem jako wiążące dla realizacji programu	257
4.5	Inne planowane inwestycje ograniczające emisję i rozprzestrzenianie się hałasu.....	257
5	DZIAŁANIA W ZAKRESIE OCHRONY ŚRODOWISKA PRZED HAŁASEM – POH	259
5.1	Działania planowane do podjęcia w ciągu 5 lat od roku uchwalenia POH – hałas drogowy	262
5.2	Działania planowane do podjęcia w ciągu 5 lat od roku uchwalenia POH – hałas szynowy POH	265
5.3	Działania planowane do podjęcia w ciągu 5 lat od roku uchwalenia POH – hałas lotniczy.....	268
5.3.1	Działania do podjęcia w ciągu 5 lat od roku uchwalenia POH – lotnisko Poznań – Ławica	269
5.3.2	Działania do podjęcia w ciągu 5 lat od roku uchwalenia POH – lotnisko Poznań – Krzesiny	271
5.4	Zakładane efekty działań wskazanych w POH	272
5.4.1	Zakładane efekty działań wskazanych w POH	272
5.4.2	Zakładane efekty działań wskazanych w POH w odniesieniu do głównych dróg i linii kolejowych w mieście.....	273
5.5	Strategia długofalowa POH.....	274
5.5.1	Strategia długofalowa – hałas drogowy POH	274
5.5.2	Strategia długofalowa – hałas szynowy POH.....	276
5.5.3	Strategia długofalowa – hałas lotniczy POH.....	278
5.5.4	Strategia długofalowa – identyfikacja obszarów, które powinny zostać wyznaczone jako obszary ciche	278
6	HARMONOGRAM REALIZACJI DZIAŁAŃ WSKAZANYCH W POH	280
6.1	Harmonogram realizacji działań wskazanych w POH – hałas drogowy	280
6.2	Harmonogram realizacji działań wskazanych w POH – hałas szynowy	281
6.3	Harmonogram realizacji działań wskazanych w POH – hałas lotniczy.....	282
6.4	Koszty realizacji działań wskazanych w POH	283
6.4.1	Koszty realizacji działań wskazanych w POH – hałas drogowy.....	283

6.4.2	Koszty realizacji działań wskazanych w POH – hałas szynowy	285
6.4.3	Ocena efektywności kosztowej oraz ocena relacji kosztów do korzyści	285
TOM V – STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM		289
1	CEL, ZAKRES I ORGAN OPRACOWUJĄCY PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA PRZED HAŁASEM	289
2	OPIS OBSZARU OBJĘTEGO ZAKRESEM PROGRAMU OCHRONY ŚRODOWISKA PRZED HAŁASEM	290
2.1	Drogi główne	291
2.2	Główne linie kolejowe	292
2.3	Miasto Poznań	294
3	OGÓLNE INFORMACJE O DZIAŁANIACH W ZAKRESIE OCHRONY ŚRODOWISKA PRZED HAŁASEM UJĘTYCH W POH	294
4	HARMONOGRAM REALIZACJI DZIAŁAŃ WSKAZANYCH W POH	295
4.1	Drogi główne	296
4.2	Główne linie kolejowe	300
4.3	Miasto Poznań	302
5	UDZIAŁ SPOŁECZEŃSTWA	304

SPIS ZAŁĄCZNIKÓW

1. Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa wielkopolskiego
2. Podsumowanie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko oraz procesu konsultacji społecznych projektu Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa wielkopolskiego

SKRÓTY I OZNACZENIA

AWSA	Autostrada Wielkopolska S.A.
AWSA II	Autostrada Wielkopolska II S.A.
B&R	Parking typu <i>"bike & ride"</i>
BKPiRM	Biuro Koordynacji Projektów i Rewitalizacji Miasta, Urząd Miasta Poznania
BTk	Bilet Bus-Tramwaj-Kolej
CPK	Centralny Port Komunikacyjny
DŚU	Decyzja o Środowiskowych Uwarunkowaniach
EBI	Europejski Bank Inwestycyjny
EZD	Elektroniczne Zarządzanie Dokumentacją
EZT	Elektryczny Zespół Trakcyjny
FEnIKS	Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027
GDDKiA	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
GDOŚ	Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska
GPH	Generalny Pomiar Hałasu
GPR	Generalny Pomiar Ruchu
ITS	Inteligentny System Transportowy
K+ 2022	Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2029 roku. przyjęty uchwałą nr 196/2022 Rady Ministrów z dnia 3 października 2022 r.
KE	Komisja Europejska
KPK 2023	Krajowy Program Kolejowy do 2030 roku zaktualizowany uchwałą nr 144/2023 Rady Ministrów z dnia 16 sierpnia 2023 r.
KPO	Krajowy Plan Odbudowy
KRTI 2022	Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r. przyjęty uchwałą Nr 177/2022 Rady Ministrów z dnia 26 sierpnia 2022 r.
KW	Koleje Wielkopolskie S.A.
MIR	Miejski Inżynier Ruchu, Urząd Miasta Poznania
MPK	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu
MPU	Miejska Pracownia Urbanistyczna w Poznaniu
MPZP	miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego
MWW	Marszałek Województwa Wielkopolskiego
OOU	Obszar ograniczonego użytkowania
P&R	Parking typu <i>"park & ride"</i>
PBDK	Dokument „Program budowy dróg krajowych na lata 2014 – 2023 (z perspektywą do 2025 r.)”
PBDK 2022	Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) przyjęty uchwałą Nr 253/2022 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2022 r.
PBO 2021	Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030 przyjęty uchwałą Nr 46/2021 Rady Ministrów z dnia 13 kwietnia 2021 r.
PIM	Poznańskie Inwestycje Miejskie Sp. z o. o.
PKM	Poznańska Kolej Metropolitalna
PKP PLK	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
POH	Program ochrony środowiska przed hałasem
POH AWSA 2018	Program ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracją miasta Poznania, na których poziom hałasu przekracza poziom dopuszczalny, położonych wzdłuż autostrady A2 od km 107+900 do km 257+219, obejmujący aktualizację Programu ochrony środowiska przed hałasem dla dwóch odcinków autostrady A2
POH DK 2019	Program ochrony środowiska przed hałasem dla dróg krajowych i odcinka autostrady A2 (Konin – granica województwa)
POH DPPO 2018	Program ochrony środowiska przed hałasem dla terenów wzdłuż odcinków dróg powiatowych znajdujących się na terenie powiatu poznańskiego
POH DW 2018	Program ochrony środowiska przed hałasem dla terenów wzdłuż odcinków dróg wojewódzkich znajdujących się na terenie województwa wielkopolskiego, obejmujący aktualizację Programu ochrony środowiska przed hałasem dla dróg wojewódzkich o natężeniu ruchu ponad 3 000 000 pojazdów na rok znajdujących się na terenie województwa wielkopolskiego na lata 2014-2023
POH Konin 2019	Program ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Konina, AkustiX sp. z o.o.
POH Leszno 2019	Program ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Leszna, AkustiX sp. z o.o.
POH LK 2018	Program ochrony środowiska przed hałasem dla terenów wzdłuż linii kolejowych znajdujących się na obszarze województwa wielkopolskiego wraz z aktualizacją Programu ochrony środowiska przed hałasem dla linii kolejowych o natężeniu ruchu ponad 30 000 pociągów na rok znajdujących się na terenie województwa wielkopolskiego na lata 2014 – 2023 przyjęty uchwałą nr L/1123/18 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 24 września 2018 roku
POH Poznań 2018	Program ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Poznania 2018 (uchwała Rady Miasta Poznania nr LXIX/1253/VII/2018 z dnia 26 czerwca 2018 r.)
POIiŚ	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko
Poś	Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tj. Dz.U. 2024 poz. 54)

POŚ WLKP 2020	Program Ochrony Środowiska dla Województwa Wielkopolskiego do roku 2030 przyjęty uchwałą nr XXV/472/20 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 21 grudnia 2020 r.
PRPTZ 2020	Aktualizacja Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego
PST	Poznański Szybki Tramwaj
PTZ	Publiczny Transport Zbiorowy
PWKSD 2022	Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku przyjęty uchwałą Nr 198/2022 Rady Ministrów z dnia 4 października 2022 r.
PZMM	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Poznania (uchwała Rady Miasta Poznania nr L/894/VIII/2021 z dnia 6 lipca 2021 r.)
PZRPTZ	Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Poznania na lata 2014 – 2025 (uchwała Rady Miasta Poznania nr VII/88/VIII/2019 z dnia 26 lutego 2019 r.)
RDOŚ	Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu
RFRD	Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg
ROŚ	Raport o Oddziaływaniu przedsięwzięcia na Środowisko
Rozporządzenie	Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 26 lipca 2021 r. w sprawie programu ochrony środowiska przed hałasem (t.j. Dz. U. 2024 poz. 271)
POH	Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Wielkopolskiego w perspektywie 2030 roku przyjęty uchwałą nr 7528/2023 przez Zarząd Województwa Wielkopolskiego w dniu 30 listopada 2023 roku.
RPTWW 2023	Rządowy Program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2028 przyjęty uchwałą nr 208/2023 Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2023 r.
RPW 2023	Średniodobowy ruch pociągów na linii kolejowej wyrażony w pociągach na dobę [poc./24h] lub średniodobowy ruch pojazdów na drodze wyrażony w liczbie pojazdów na dobę [l.poj./24h]
SDR	Strategiczna Mapa Hałasu
SMH	Strategiczna Mapa Hałasu dla odcinka I autostrady A2 Nowy Tomyśl – Konin km 107+900 – 257+560, AkustiX sp. z o.o., maj 2022 r.
SMH AWSA 2022	Strategiczna Mapa Hałasu dla odcinka II autostrady A2 Świecko – Nowy Tomyśl km 1+995 – 107+900, AkustiX sp. z o.o., maj 2022 r.
SMH AWSA II 2022	Strategiczna Mapa Hałasu dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie w województwie wielkopolskim
SMH DK 2022	Strategiczna Mapa Hałasu dla głównych dróg na terenie powiatu obornickiego
SMH DPOB 2022	Strategiczna Mapa Hałasu dla głównych dróg na terenie powiatu poznańskiego
SMH DPPO 2022	Strategiczna Mapa Hałasu dla dróg wojewódzkich o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie zlokalizowanych w województwie wielkopolskim
SMH DW 2022	Strategiczna Mapa Hałasu dla głównych dróg na terenie miasta Konin
SMH Konin 2022	Strategiczna mapa hałasu dla dróg głównych przebiegających przez miasto Leszno
SMH Leszno 2022	Strategiczna mapa hałasu dla odcinków linii kolejowych, po których przejeżdża ponad 30 000 pociągów rocznie. Województwo Wielkopolskie.
SMH PLK 2022	Strategiczna mapa hałasu miasta Poznania
SMH Poznań 2022	Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030) przyjęta uchwałą nr 8 Rady Ministrów z dnia 14 lutego 2017 r.
SOR 2020	Strategia Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do roku 2030 przyjęta uchwałą nr XVI/287/20 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 27 stycznia 2020 r.
SRWW 2020	Strategia Rozwoju Wielkopolski Wschodniej 2040 przyjęta uchwałą nr 5895/2022 Zarządu Województwa Wielkopolskiego z dnia 1 grudnia 2022 r.
SRWW 2022	Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku przyjęta uchwałą Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r.
SZRT 2019	Unia Europejska
UE	Urząd miasta Poznania
UM Poznań	Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego
UMWW	Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (tj. Dz. U. 2023 poz. 977 z późn. zm.)
Ustawa PZP	Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Poznaniu
WIOŚ	Wieloletnia prognoza finansowa Miasta Poznania (uchwała Rady Miasta Poznania nr XCVIII/1908/VIII/2024 z dnia 5 marca 2024 r.)
WPF Poznań	Wieloletnia Prognoza Finansowa Województwa Wielkopolskiego na 2024 rok i lata następne przyjęta uchwałą nr LXI/1239/24 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 29 stycznia 2024 r.
WPFW 2024	Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu
WZDW	Zarząd Dróg Miejskich w Poznaniu
ZDM	Zarząd Dróg Powiatowych w Obornikach
ZDPOB	Zarząd Dróg Powiatowych w Poznaniu
ZDPPO	Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu
ZTM	

**PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA PRZED HAŁASEM
DLA WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO**

Tom I – wstęp

Tom I – Wstęp

1 Informacje podstawowe

Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa wielkopolskiego (POH) jest dokumentem strategicznym, który stanowi istotny element długookresowej polityki w zakresie ochrony mieszkańców województwa przed hałasem w środowisku, i który sporządzany jest na potrzeby zarządzania emisją i skutkami hałasu, w tym w celu zmniejszenia hałasu.

Zgodnie z art. 112 ustawy Poś, ochrona przed hałasem polega na zapewnieniu jak najlepszego stanu akustycznego środowiska, w szczególności poprzez:

- utrzymanie poziomu hałasu poniżej dopuszczalnego lub co najmniej na tym poziomie;
- zmniejszanie poziomu hałasu co najmniej do dopuszczalnego, gdy nie jest on dotrzymany.

Celem programu jest:

- poprawa stanu klimatu akustycznego w środowisku poprzez określenie działań ograniczających poziom hałasu tam, gdzie naruszone są standardy jakości środowiska¹ na terenie miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy oraz wzdłuż głównych dróg i głównych linii kolejowych, tzw. ochrona czynna,
- utrzymanie korzystnych warunków akustycznych w środowisku, tzw. ochrona bierna.

Niniejsze opracowanie stanowi kompleksowe podsumowanie stanu klimatu akustycznego na terenie województwa wielkopolskiego wraz z określeniem działań naprawczych, które powinny zostać zrealizowane w trakcie obowiązywania tego dokumentu oraz wskazaniem obszarów, na które trzeba zwrócić szczególną uwagę przy planowaniu kolejnych inwestycji. Stan klimatu akustycznego został określony na podstawie sporządzonych w roku 2022 Strategicznych Mapach Hałasu (SMH) w ramach tzw. IV rundy mapowania (SMH 2022).

W ramach POH wskazano:

- działania w zakresie ochrony przed hałasem planowane do podjęcia w ciągu 5 lat licząc od roku uchwalenia Programu tj. w latach 2024-2029,
- długofalową strategię ukierunkowaną na określenie i realizację celów w zakresie ochrony przed hałasem po 2029 r.

¹ W odniesieniu do art. 84 oraz art. 112 ustawy Poś standardy jakości klimatu akustycznego wyznaczane są poprzez wartości dopuszczalne hałasu określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t.j. Dz. U. z 2014 r. poz. 112). W ujęciu Dyrektywy 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnoszącej się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku (Dz. U. UE. L. z 2002 r. Nr 189, str. 12 z późn. zm.) standardy jakości klimatu akustycznego rozumiane są znacznie szerzej i obejmują zakres wartości długookresowych wskaźników, dla których występują u mieszkańców szkodliwe skutki hałasu tj.: $L_{DWN} > 55$ dB oraz $L_N > 50$ dB.

Dokument POH podzielono na pięć tomów:

- tom I – Wstęp. część zawierająca informacje zgodnie z § 2 rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 26 lipca 2021 r. w sprawie programu ochrony środowiska przed hałasem (t.j. Dz. U. 2024 poz. 271 zw. dalej rozporządzeniem POH),
- tom II – drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy, po których przejeżdża rocznie więcej niż 3 miliony pojazdów, dla których sporządzono SMH zgodnie z § 3, § 4 i § 6 rozporządzenia POH,
- tom III – główne linie kolejowe położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy o rocznym natężeniu ruchu powyżej 30 tysięcy pociągów, dla których sporządzono SMH zgodnie z § 3, § 4 i § 6 rozporządzenia POH,
- tom IV – miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – miasto Poznań, dla którego sporządzono SMH zgodnie z § 3, § 4 i § 6 rozporządzenia POH. Źródłami hałasu są tu:
 - drogi o natężeniu ruchu powyżej 4550 pojazdów na dobę oraz drogi o mniejszym ruchu, które ujęte były w mapie akustycznej z 2017 r.,
 - linie kolejowe oraz tramwajowe,
 - lotnisko cywilne Poznań-Ławica oraz lotnisko wojskowe Poznań-Krzesiny,
 - zakłady przemysłowe, dla których zostały wydane pozwolenia zintegrowane oraz decyzje o dopuszczalnym poziomie hałasu, wg stanu na czerwiec 2022 r.,
- tom V – streszczenie Programu w języku niespecjalistycznym. Część zawierająca informacje zgodnie z § 5 rozporządzenia POH.

W przypadku lotnisk, pomimo ich oddziaływania wykraczającego poza miasto Poznań, POH ogranicza się wyłącznie do granic administracyjnych miasta Poznania. Wynika to z faktu, że podstawą opracowania POH jest SMH Poznań 2022.

Zgodnie z art. 119a ustawy Poś organem zobowiązanym do opracowania POH jest marszałek województwa.

Podstawę prawną POH stanowią obowiązujące dyrektywy, ustawy oraz rozporządzenia:

- Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. *odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku* (Dz. U. UE. L. z 2002 r. Nr 189, str. 12 z późn. zm.);
- Dyrektywa Komisji (UE) 2015/996 z dnia 19 maja 2015 r. *ustanawiająca wspólne metody oceny hałasu zgodnie z dyrektywą 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady* (Dz. U. UE. L. z 2015 r. Nr 168, str. 1 z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* (t.j. Dz. U. 2024 r. poz. 54);
- Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 26 lipca 2021 r. *w sprawie programu ochrony środowiska przed hałasem*.

Przepisy regulujące dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku, wyrażone wskaźnikami, L_{DWN} i L_N obowiązujące w dniu uchwalenia POH stanowią:

- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie *dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku* (t.j. Dz. U. z 2014 r. poz. 112);
- Rozporządzenie Ministra Klimatu z dnia 30 maja 2020 r. w sprawie *sposobu ustalania wartości wskaźnika hałasu L_{DWN}* (Dz. U. 2020 poz. 1018).

Oceny stanu akustycznego środowiska i obserwacji zmian dokonuje Główny Inspektor Ochrony Środowiska w ramach państwowego monitoringu środowiska. Podstawą do opracowania POH są strategiczne mapy hałasu (SMH) sporządzone w roku 2022 przez podmioty do tego zobligowane i przekazane do Marszałka Województwa Wielkopolskiego. Dokumenty te zestawiono w tabeli 1.

Tabela 1 Zestawienie Strategicznych Map Hałasu

Lp.	Dokument	Podmiot zobowiązany do wykonania strategicznej mapy hałasu
1	Strategiczna Mapa Hałasu dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie w województwie wielkopolskim (SMH DK 2022)	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
2	Strategiczna Mapa Hałasu dla odcinka I autostrady A2 Nowy Tomyśl – Konin km 107+900 – 257+560 (SMH AWSA 2022)	Autostrada Wielkopolska S.A.
3	Strategiczna Mapa Hałasu dla odcinka II autostrady A2 Świecko – Nowy Tomyśl km 1+995 – 107+900 (SMH AWSA II 2022)	Autostrada Wielkopolska II S.A.
4	Strategiczna Mapa Hałasu dla dróg wojewódzkich o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie zlokalizowanych w województwie wielkopolskim (SMH DW 2022)	Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu
5	Strategiczna Mapa Hałasu dla głównych dróg na terenie powiatu poznańskiego (SMH DPPO 2022)	Zarząd Dróg Powiatowych w Poznaniu
6	Strategiczna Mapa Hałasu dla głównych dróg na terenie powiatu obornickiego (SMH DPOB 2022)	Zarząd Dróg Powiatowych w Obornikach
7	Strategiczna Mapa Hałasu dla głównych dróg na terenie miasta Konin (SMH Konin 2022)	Zarząd Dróg Miejskich w Koninie
8	Strategiczna mapa hałasu dla dróg głównych przebiegających przez miasto Leszno (SMH Leszno 2022)	Miejski Zarząd Dróg przy Urzędzie Miasta Leszna
9	Strategiczna mapa hałasu dla odcinków linii kolejowych, po których przejeżdża ponad 30 000 pociągów rocznie. Województwo wielkopolskie (SMH PLK 2022)	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
10	Strategiczna mapa hałasu miasta Poznania (SMH Poznań 2022)	Urząd Miasta Poznania

[źródło: opracowanie własne]

W oparciu o dane i wnioski wynikające ze sporządzonych SMH oraz dokonanej oceny realizacji poprzedniego POH i analizy materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych do opracowania programu określone zostały działania w zakresie ograniczenia poziomu hałasu w środowisku.

Działania te, zgodnie z *Wytycznymi oceny wskaźników zdrowotnych hałasu w środowisku*, zostały określone w oparciu o wartości wskaźników zdrowotnych wyznaczonych w obrębie pojedynczego obszaru jednostkowego o wymiarze 500 x 500 m (zgodnie ze wskazaną przez GIOŚ, ściśle zdefiniowaną siatkę kwadratów, jednakową dla wszystkich źródeł hałasu komunikacyjnego na obszarze całego kraju). Celem wyznaczenia obszarów jednostkowych było zestawienie przestrzenne wyników, których użyto do wytypowania obszarów o wyższym

priorytecie w odniesieniu do działań naprawczych. Wskaźniki zdrowotne, które posłużyły do wyznaczenia liczby osób dotkniętych szkodliwymi skutkami hałasu zestawiono poniżej:

- N_{HA} liczba osób narażonych na znaczną dokuczliwość hałasu,
- N_{HSD} liczba osób dotkniętych znacznymi zaburzeniami snu z uwagi na hałas,
- N_{IHD} liczba osób dotkniętych chorobą niedokrwienną serca wywołaną hałasem.

Wyżej wymienione wskaźniki zostały wprowadzone w IV rundzie mapowania SMH, zrealizowanej zgodnie z nowymi przepisami prawnymi. Wskaźniki N_{HA} i N_{HSD} mają zastosowanie dla wszystkich źródeł hałasu komunikacyjnego, natomiast wskaźnik N_{IHD} stosuje się wyłącznie w odniesieniu do hałasu drogowego.

W przypadku hałasu przemysłowego, GIOŚ nie określił na dzień sporządzania POH wytycznych dotyczących wskaźników zdrowotnych.

Wskaźniki zdrowotne hałasu w pierwszej kolejności posłużyły do zidentyfikowania dominujących źródeł hałasu na terenie województwa wielkopolskiego. Wyznaczone wartości zostały zestawione i pogrupowane wg wartości malejącej danego wskaźnika opisującego skutki hałasu, osobno dla obszarów wokół głównych dróg, głównych linii kolejowych i poszczególnych miast powyżej 100 tysięcy mieszkańców. Następnie wskazano obszary jednostkowe najbardziej narażone, tj. 10% najwyższych wartości wskaźnika N_{HA} i w dalszej kolejności dla tych terenów określone zostały harmonogramy działań.

Przy określaniu działań przeanalizowano również:

- zrealizowane działania w zakresie ochrony przed hałasem wskazane w poprzednim programie,
- zrealizowane działania w zakresie ochrony przed hałasem inne niż wskazane w poprzednim programie,
- niezrealizowane działania w zakresie ochrony przed hałasem wskazane w poprzednim programie wraz z przyczynami braku realizacji oraz oceną, czy powinny być zrealizowane w obecnym Programie,
- materiały, dokumenty i publikacje wykorzystane do opracowania Programu (patrz rozdział 3),
- obszary, na których występują wartości przekroczeń poziomów dopuszczalnych hałasu w środowisku,
- skargi mieszkańców na hałas w środowisku.

Następnie dokonano zestawienia szacunków dotyczących zmniejszenia liczby osób w oparciu o wskaźniki N_{HA} , N_{HSD} , N_{IHD} w wyniku realizacji działań wskazanych w POH.

Działania w zakresie ochrony przed hałasem podzielono na:

- planowane do podjęcia w ciągu 5 lat, licząc od roku uchwalenia Programu, tj. w latach 2024-2029, łącznie ze środkami zachowania obszarów cichych na terenie miast powyżej 100 tysięcy mieszkańców (miasto Poznań) i poza nim, wraz z określeniem podmiotu lub organu odpowiedzialnego za ich realizację;

- długofalową strategię ukierunkowaną na określenie i realizację celów w zakresie ochrony przed hałasem, w tym także identyfikację obszarów, które powinny zostać wyznaczone jako obszary ciche na terenie miast powyżej 100 tys. mieszkańców (miasto Poznań) i poza nim.

Należy tutaj zaznaczyć, iż wartość wskaźników zdrowotnych nie jest w sposób bezpośredni skorelowana z wielkością przekroczeń poziomów dopuszczalnych hałasu w środowisku na danym terenie. W praktyce oznaczać to może, że na części obszarów jednostkowych (10% obszarów najbardziej narażonych) nie będą występować przekroczenia wartości dopuszczalnych hałasu w środowisku.

2 Opis obszaru objętego programem

2.1 Identyfikacja obszarów podlegających ochronie akustycznej

Województwo wielkopolskie położone jest w środkowo-zachodniej części kraju. Powierzchnia województwa wielkopolskiego wynosi 29 826 km², co stanowi 9,2% powierzchni Polski. Województwo wielkopolskie podzielone jest na 31 powiatów (z czego cztery z nich to miasta na prawach powiatu) oraz 226 gmin (19 gmin miejskich, 100 gmin miejsko-wiejskich oraz 107 gmin wiejskich).

Liczba mieszkańców w województwie wielkopolskim wynosi ok. 3,49 mln osób (stan w dniu 31 grudnia 2022 r. zgodnie z danymi Urzędu Statystycznego w Poznaniu²). 53,3% ludności województwa mieszka w miastach natomiast wsie zamieszkuje 46,7% ludności.

Identyfikacji obszarów podlegających ochronie przed hałasem oraz wymagających podjęcia działań ograniczających poziom hałasu w środowisku dokonano w:

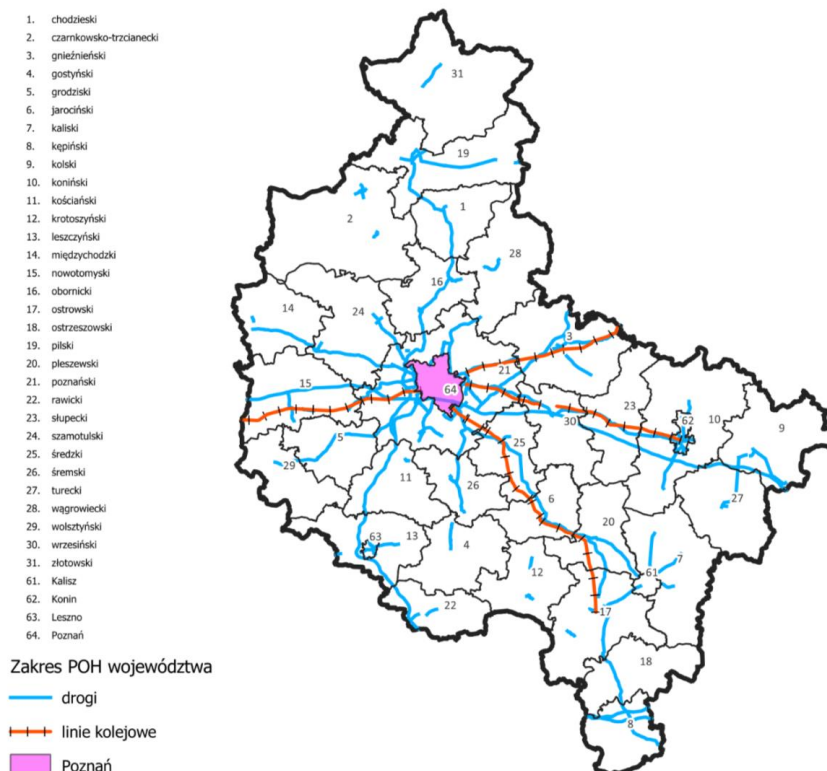
- tomie II – w odniesieniu do głównych dróg położonych poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy, po których przejeżdża rocznie więcej niż 3 miliony pojazdów,
- tomie III – w odniesieniu do głównych linii kolejowych położonych poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy o rocznym natężeniu ruchu powyżej 30 tysięcy pociągów,
- tomie IV – w odniesieniu do miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy – miasto Poznań.

2.2 Identyfikacja i charakterystyka źródeł hałasu

W ramach wykonywania IV rundy mapowania SMH zidentyfikowano główne źródła hałasu zlokalizowane na terenie województwa wielkopolskiego. Na rysunku 1 przedstawiono lokalizację głównych dróg i głównych linii kolejowych oraz jedno miasto o liczbie

²<https://poznan.stat.gov.pl/dane-o-wojewodztwie/wojewodztwo-906/ludnosc/>

mieszkańców większej niż 100 tysięcy (Poznań). Szczegółową charakterystykę źródeł hałasu objętych POH przedstawiono w tomach II ÷ IV.



Rysunek 1 Lokalizacja dróg, linii kolejowych i miasta Poznania, objętych POH
[źródło: opracowanie własne]

2.3 Identyfikacja ograniczeń

Identyfikację i opis ograniczeń związanych z utworzonymi na terenie województwa wielkopolskiego obszarami ograniczonego użytkowania (OOU) przedstawiono w tomach II i IV opracowania. W granicach opracowania uchwalone zostały:

- OOU dla lotniska cywilnego Poznań – Ławica,
- OOU dla lotniska wojskowego Poznań – Krzesiny (status prawny tego obszaru nie jest obecnie klarowny),
- OOU dla odcinka drogi powiatowej 2406P w gminie Czerwonak.

Na terenie województwa wielkopolskiego nie ustanowiono do tej pory stref przemysłowych, obszarów cichych, ani stref ochronnych „A” uzdrowisk.

3 Analiza materiałów, dokumentów i publikacji

3.1 Przepisy prawne

- Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. *odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku*;
- Dyrektywa Komisji (UE) 2015/996 z dnia 19 maja 2015 r. *ustanawiająca wspólne metody oceny hałasu zgodnie z dyrektywą 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady*;
- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska*;
- Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 26 lipca 2021 r. *w sprawie programu ochrony środowiska przed hałasem*;
- Ustawa 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* (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 z późn. zm.)
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. *w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku*.

3.2 Wytyczne krajowe

- *Dobre praktyki wykonywania programów ochrony środowiska przed hałasem*, Główny Inspektor Ochrony Środowiska, Warszawa 2023 r.;
- *Dobre praktyki wykonywania strategicznych map hałasu – wytyczne Głównego Inspektora Ochrony Środowiska*, Warszawa, 2021 r.;
- *Dobre praktyki tworzenia obszarów cichych*, Główny Inspektor Ochrony Środowiska, Warszawa 2022 r.;
- *Katalog danych dotyczących działalności przemysłowej w Polsce w odniesieniu do wymagań dyrektywy 2015/996*, Główny Inspektor Ochrony Środowiska, Wrocław, 2021 r.;
- *Katalog danych dotyczących infrastruktury transportowej oraz środków transportu w Polsce w odniesieniu do wymagań Dyrektywy 2015/996 – wytyczne Głównego Inspektora Ochrony Środowiska*, Warszawa, 2021 r.;
- *Obliczanie efektów zdrowotnych Skróć opracowania pn.: Wytyczne oceny wskaźników zdrowotnych hałasu w środowisku*, Główny Inspektor Ochrony Środowiska, Poznań, 2022 r.;
- *Podstawowe zasady opracowywania danych w ramach sprawozdawczości strategicznych map hałasu w 2022 roku*, Główny Inspektor Ochrony Środowiska, Warszawa, 2022 r.

3.3 Wytyczne Europejskie

- *Data model documentation for mandatory digital information exchange mechanism according to Directive 2002/49/EC*, źródło:
<https://www.eionet.europa.eu/reportnet/docs/noise/data-model-documentation>

- *Eionet report – ETC/ATNI 2021 (ETC/HE – Updated 2022), Environmental Noise Directive, Data model documentation version 4.4, December 2022;*

3.4 Przepisy dotyczące emisji hałasu

Przepisy dotyczące emisji hałasu drogowego, kolejowego, lotniczego i przemysłowego, istotne z punktu widzenia realizacji POH zestawiono poniżej.

Obowiązujące przepisy stanowią narzędzia pozwalające właściwym organom administracji na podjęcie działań zapobiegających negatywnemu wpływowi hałasu na stan akustyczny środowiska. Organy te w przypadku stwierdzenia negatywnych oddziaływań, mogą reagować zarówno na wczesnym etapie projektowania przedsięwzięć, jak i na etapie eksploatacji. Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wymagane dla planowanych przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko oraz przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

W przypadku podmiotów korzystających ze środowiska, których działalność ma negatywny wpływ na stan klimatu akustycznego w środowisku, instrumentami prawnymi wykorzystywanymi w postępowaniach w stosunku do tych podmiotów, są:

- analiza porealizacyjna;
- przegląd ekologiczny;
- obszar ograniczonego użytkowania;
- decyzja o dopuszczalnym poziomie hałasu;
- pozwolenie zintegrowane;
- decyzje podejmowane na mocy art. 362 ustawy Poś.

Prawomocne decyzje określające warunki korzystania ze środowiska, w których określono dopuszczalne poziomy hałasu oraz inne dokumenty i materiały sporządzone dla potrzeb postępowań administracyjnych, prowadzonych w stosunku do podmiotów korzystających ze środowiska, których działalność ma negatywny wpływ na stan akustyczny środowiska, przedstawiono w poszczególnych tomach opracowania.

3.4.1 Hałas drogowy

Zgodnie z art. 155 ustawy Poś środki transportu powinny spełniać wymagania ochrony środowiska określone w ustawie oraz w przepisach odrębnych. Zgodnie z art. 66 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz.U. 2023 poz. 1047) pojazd uczestniczący w ruchu ma być tak zbudowany, wyposażony i utrzymany, aby korzystanie z niego nie zakłócało spokoju publicznego przez powodowanie hałasu przekraczającego poziom określony w przepisach szczegółowych tj. w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (t.j. Dz.U. z 2024 r., poz. 502).

Tabela 2 Poziom hałasu zewnętrznego pojazdów silnikowych zgodnie z Załącznikiem nr 1 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r.

Lp.	Pojazd	Poziom hałasu zewnętrznego dla pojazdu z silnikiem o zapłonie iskrowym [dB(A)]	Poziom hałasu zewnętrznego dla pojazdu z silnikiem o zapłonie samoczynnym [dB(A)]
1	Motocykl z silnikiem o pojemności skokowej: - nieprzekraczającej 125 cm^3	94	-
2.	Motocykl z silnikiem o pojemności skokowej: - większej niż 125 cm^3	96	-
3	Samochód osobowy	93	96
4	Pojazd samochodowy o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, z wyjątkiem samochodu osobowego	93	102
5	Inny pojazd samochodowy	98	108

Zgodnie z zapisami dział III §9 ust. 1 ww. rozporządzenia pojazd powinien być tak zbudowany, wyposażony i utrzymany, aby poziom hałasu zewnętrznego mierzony podczas postoju pojazdu z odległości 0,5 m nie przekraczał:

- w odniesieniu do pojazdu, który był poddany badaniom homologacyjnym - wartości ustalonej w trakcie badań homologacyjnych o 5 dB(A);
- w odniesieniu do pozostałych pojazdów - wartości podanych w poniższej tabeli określającej poziom hałasu zewnętrznego pojazdów.

Dla ciągnika rolniczego, pojazdu wolnobieżnego poziom hałasu zewnętrznego mierzony podczas postoju pojazdu silnikowego z odległości 0,5 m nie może przekraczać 104 dB(A) (§45 ust. 1 ww. rozporządzenia), natomiast motoroweru – 90 dB (A) (§53 ust. 5 ww. rozporządzenia). Jednocześnie należy zaznaczyć, że ustawowe wartości emisji hałasu z pojazdów nie są sprawdzane w ramach okresowej oceny stanu technicznego pojazdów dopuszczanych do ruchu drogowego.

3.4.2 Hałas kolejowy

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1304/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Tabor kolejowy — hałas”, zmieniające decyzję 2008/232/WE i uchylające decyzję 2011/229/UE tzw. TSI³ określa techniczne specyfikacje dla interoperacyjności i dotyczy transportu kolejowego dla:

- systemu kolei dużych prędkości (HS);
- systemu kolei konwencjonalnych (CR);
- kolei dużych prędkości i kolei konwencjonalnych.

Ma ono na celu ograniczenia emisji hałasu przez system kolei w Unii.

³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014R1304>

Następujące parametry zostały wskazane, jako mające kluczowe znaczenie dla interoperacyjności (parametry podstawowe) w odniesieniu do hałasu w środowisku:

- hałas stacjonarny;
- hałas ruszania;
- hałas przejazdu.

Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) 2019/774 z dnia 16 maja 2019 r. *zmieniające Rozporządzenie (UE) nr 1304/2014 w zakresie stosowania technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Tabor kolejowy – hałas” w odniesieniu do istniejących wagonów towarowych* wprowadza obowiązek wyznaczania odcinków linii kolejowych – tzw. „cichych tras” – na których od 8 grudnia 2024 r. (daty wejścia w życie rozkładu jazdy 2024/2025) mogłyby poruszać się wyłącznie wagony towarowe spełniające normy w zakresie emisji hałasu podczas przejazdu. Ciche trasy powstaną na liniach, po których średnio w ciągu roku przejeżdża powyżej 12 pociągów towarowych w porze nocnej (godz. 22-6). W celu uniknięcia tworzenia wąskich gardeł na sieci kolejowej, warunek ten musi być spełniony minimum na odcinku 20 km. Aby obecnie używane wagony towarowe mogły poruszać się po cichych trasach muszą zostać wyposażone w kompozytowe wstawki hamulcowe, czy hamulce tarczowe.

W Polsce, około 75% eksploatowanego taboru towarowego to wagony starszej generacji z żeliwnymi wstawkami hamulcowymi, wyposażone w koła obręczowane z jednostronnym hamowaniem kół. Modernizacja taboru wymaga poniesienia ogromnych nakładów finansowych, dlatego możliwe będzie jeszcze używanie go na cichych trasach do końca 2036 roku.

3.4.3 Hałas lotniczy

Poziom emisji hałasu statków powietrznych nie może przekraczać określonych wartości poziomu hałasu mierzonego w warunkach referencyjnych (certyfikacyjnych), gdzie wyznacza się poziom hałasu mierzony wskaźnikiem EPNL. Dopuszczalne wartości tego wskaźnika, nazywane *Chapters*, określone są w dokumencie ICAO Annex 16 Vol. I - Aircraft Noise (<https://standart.aero/en/icao/book/annex-16-v-1-environmental-protection-volume-i-aircraft-noise-en-cons>). Wskaźniki te zależą m.in. od roku produkcji samolotu. Od 2002 roku w UE dopuszczona jest eksploatacja statków trzech kategorii, tj. *Chapters*: 3, 4 i 14. Baza danych certyfikacyjnych jest dostępna pod adresem: <http://noisedb.stac.aviation-civile.gouv.fr/find.php>.

Dokumenty ICAO wprowadza do przepisów prawa krajowego ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. *Prawo lotnicze* (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 2110).

3.4.4 Hałas przemysłowy

Zgodnie z art. 237 ustawy Poś, w razie stwierdzenia okoliczności wskazujących na możliwość negatywnego oddziaływania instalacji na środowisko, organ ochrony środowiska może, w drodze decyzji, zobowiązać prowadzącego instalację do sporządzenia i przedłożenia przeglądu ekologicznego. W ramach POH, jednym z zaleceń może być zatem konieczność przeprowadzenia przeglądu ekologicznego.

W Rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005 r. *w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska* (Dz. U. z 2005 r. Nr 263, poz. 2202, ze zm.) określono rodzaje urządzeń, dla których moc akustyczna emitowana do środowiska podlega ograniczeniu. Wielkość gwarantowanego poziomu mocy akustycznej tych urządzeń podawana jest w dokumentacji technicznej. Rozporządzenie podaje również metody pomiaru hałasu emitowanego przez uwzględnione w rozporządzeniu urządzenia.

3.5 Polityki, strategie, plany lub programy

Poniżej przedstawiono i opisano pokrótce wybrane polityki, strategie, plany lub programy istotne z punktu widzenia realizacji POH.

1) Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)

Średniookresowy dokument programowy w sektorze infrastruktury dróg krajowych przyjęty przez Radę Ministrów w Uchwale Nr 253/2022 z dnia 13 grudnia 2022 r. wskazuje poziom i źródła niezbędnego do osiągnięcia założonych celów finansowania. Dokument określa cele polityki transportowej w zakresie budowy drogowej sieci TEN-T na terenie Rzeczypospolitej Polskiej oraz połączeń drogowych komplementarnych wobec niej. Głównym celem Programu jest budowa spójnej sieci dróg krajowych zapewniających efektywne funkcjonowanie drogowego transportu osobowego i towarowego. Rozbudowa sieci dróg krajowych przede wszystkim poprzez budowę autostrad i dróg ekspresowych wpłynie korzystnie na rozwój kraju, wyprowadzając uciążliwy ruch samochodowy poza granice miast. Wśród celów szczegółowych znajdują się:

- zwiększenie spójności sieci dróg krajowych klasy A i S;
- wzmocnienie efektywności transportu drogowego oraz poprawa dostępności komunikacyjnej miast i regionów;
- wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego.

2) Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku

Przyjęty przez Radę Ministrów w Uchwale Nr 198/2022 z dnia 4 października 2022 r. Jest pierwszym średniookresowym dokumentem programowym dotyczącym kompleksowego utrzymania sieci dróg krajowych, zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, obejmującego utrzymanie strukturalne i bieżące. Celem Programu jest zapewnienie stabilnego finansowania dla utrzymania spójnej, nowoczesnej i bezpiecznej sieci dróg krajowych. Cele szczegółowe obejmują:

- zwiększenie spójności sieci dróg krajowych dostosowanych do ruchu pojazdów o nacisku pojedynczej osi do 11,5 t;
- zapewnienie wymaganego stanu technicznego istniejącej infrastruktury;
- intensyfikację działań zmniejszających negatywny wpływ infrastruktury drogowej na środowisko.

3) Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030 (PBO2021)

Jest średniookresowym dokumentem programowym w sektorze infrastruktury dróg krajowych, przyjętym przez Radę Ministrów w Uchwale Nr 46/2021 z dnia 13 kwietnia 2021 r. Określa cele i priorytety inwestycyjne w zakresie rozbudowy sieci dróg krajowych, uwzględniając budowę nowych odcinków autostrad, dróg ekspresowych, przebudowy odcinków dróg krajowych, jak i budowę obwodnic. Celem Programu jest budowa drogowych obejść miejscowości zapewniających efektywne funkcjonowanie drogowego transportu osobowego i towarowego, a także poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i jakości życia mieszkańców. Cele szczegółowe obejmują:

- zwiększenie płynności przejazdu po drogach krajowych;
- wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Realizacja Programu powinna odciążyć od ruchu tranzytowego ponad sto miejscowości, przez które przebiegają drogi krajowe. Za rok bazowy dla wskaźników przyjęto rok 2019, natomiast rokiem pomiaru wskaźnika będzie rok zakończenia budowy wszystkich zadań realizowanych w ramach Programu. W ramach PBO2021, na terenie wielkopolski planowana jest realizacja następujących obwodnic:

- budowa obwodnicy Gostynia w ciągu drogi krajowej nr 12,
- budowa obwodnicy Krotoszyna, Zdun, Cieszkowa, Koźmina Wielkopolskiego w ciągu drogi krajowej nr 15
- budowa obwodnicy Kamionnej w ciągu drogi krajowej nr 24,
- budowa obwodnicy Kalisza w ciągu drogi krajowej nr 25,
- budowa obwodnicy Strykowa i Żodynia w ciągu drogi krajowej nr 32,
- budowa obwodnicy Grzymiszewa w ciągu drogi krajowej nr 72.

4) Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2029 roku.

Program przyjęty przez Radę Ministrów w Uchwale Nr 196/2022 z dnia 3 października 2022 r. Głównym celem Programu Kolej + jest uzupełnienie sieci kolejowej o połączenia kolejowe (w tym przygotowanie niezbędnej dokumentacji przedprojektowej i projektowej) miejscowości o populacji powyżej 10 tys. osób, które nie posiadają dostępu do kolei pasażerskiej lub towarowej, z miastami wojewódzkimi oraz poprawa wewnętrznej spójności komunikacyjnej i społeczno-gospodarczej tych regionów Polski przy wsparciu ze środków publicznych. Ze względu na brak dostępu do kolei wielu miejscowości z populacją powyżej 10 tys. mieszkańców, pogłębiane jest wykluczenie transportowe oraz ich depopulacja.

Priorytetem państwa i regionów jest przywracanie i tworzenie konkurencyjnych połączeń kolejowych między ośrodkami i miastami wojewódzkimi.

5) Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.

Dzięki rozwojowi transportu intermodalnego możliwe jest wykorzystanie przyjaznego środowisku transportu w przewozie towarów. Dla transportu intermodalnego określono następującą wizję: wzrost znaczenia Polski w globalnych łańcuchach dostaw. Głównym celem rozwoju jest stworzenie optymalnych warunków dla integracji międzygałęziowej w polskim systemie transportowym i zwiększenia wykorzystania transportu kolejowego w przewozach intermodalnych. Realizacja celu obejmuje:

- wsparcie multimodalnych łańcuchów logistycznych;
- działania wzmacniające pozycję konkurencyjną transportu intermodalnego wobec innych gałęzi transportu;
- wykorzystanie nowoczesnych technologii wspierających organizację i rozwój przewozów intermodalnych.

Określone zostały poszczególne cele szczegółowe:

- powstanie kompleksowych projektów wykorzystania transportu intermodalnego w łańcuchach dostaw, poprzez poprawę systemu organizacji i zarządzania transportem intermodalnym;
- poprawa konkurencyjności transportu intermodalnego;
- cyfryzacja transportu intermodalnego poprzez wsparcie projektów badawczo-rozwojowych.

6) Rządowy Program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2028 roku

Program „Rządowy program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2028 roku”, zatwierdzony 7 listopada 2023 r., uchwałą nr 208/2023 Rady Ministrów, ustanawia ramy finansowe oraz warunki realizacji zamierzeń państwa w zakresie zarządzania infrastrukturą kolejową.

Program stanowi kontynuację 5-letniego programu pn. „Rządowy program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2023 roku”, przyjętego uchwałą nr 7/2018 Rady Ministrów z dnia 16 stycznia 2018 r.

Główne korzyści wynikające z Programu to zapewnienie odpowiedniego poziomu jakości infrastruktury kolejowej, likwidacja zaległości utrzymaniowych, zachowanie sieci linii kolejowych oraz wieloletnie umowy na utrzymanie i remonty linii kolejowych.

Program finansowany jest z środków budżetu państwa i Funduszu Kolejowego. Na jego realizację w latach 2024-2028 ze środków publicznych założono łączny limit w wysokości 49 216,5 mln zł, w tym z budżetu państwa 44 005,4 mln zł.

7) Krajowy Program Kolejowy do 2030 roku

Pierwsze wydanie dokumentu „Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku” (zwany dalej KPK) przyjęte zostało pierwotnie uchwałą nr 162/2015 Rady Ministrów z dnia 15 września 2015 r. w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku. W dokumencie tym określony został wieloletni plan rozbudowy oraz modernizacji krajowej sieci połączeń kolejowych, wraz z określeniem harmonogramu realizacji kolejnych zamierzeń inwestycyjnych, a także planowanych kosztów ich realizacji oraz źródeł finansowania. Na przestrzeni lat KPK kilkakrotnie był aktualizowany, przy czym ostatnia jego aktualizacja nastąpiła na mocy uchwały nr 144/2023 Rady Ministrów z dnia 16 sierpnia 2023 r. zmieniającej uchwałę w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku. Dokument ten stanowi kontynuację strategii rozwoju infrastruktury kolejowej na terenie Rzeczypospolitej Polskiej, której element stanowi wydany wcześniej „Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do roku 2013 z perspektywą do roku 2015”.

Głównym celem wskazanym do osiągnięcia w ramach realizacji KPK jest wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju, co miałyby zostać osiągnięte w wyniku realizacji spójnej i nowoczesnej sieci linii kolejowych. Wśród celów szczegółowych, związanych bezpośrednio z ww. celem głównym, wymienione zostały:

- wzmocnienie efektywności transportu kolejowego;
- zwiększenie bezpieczeństwa funkcjonowania transportu kolejowego;
- poprawa jakości w przewozach pasażerskich i towarowych.

Zamierzenia inwestycyjne wskazane do realizacji w ramach KPK zostały podzielone na zadania w ramach listy podstawowej (przewidzianych do realizacji w pierwszej kolejności) oraz rezerwowej (do realizacji w przypadku pojawienia się wolnych środków finansowych). Wśród wymienionych w załączniku 1 do KPK 2023 zamierzeń inwestycyjnych wskazanych do realizacji w ramach listy podstawowej występują odcinki linii kolejowych w województwie wielkopolskim, w tym te, które znalazły się w zakresie niniejszego opracowania, m.in.:

- Zadanie nr 5.026 KPK 2023 o nazwie „Prace na obwodnicy towarowej Poznania”,
- Zadanie nr 7.157 KPK 2023 o nazwie „Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 na odcinku Wągrowiec – Gołańcz – granica województwa”
- Zadanie nr 7.158 KPK 2023 o nazwie „Budowa drugiego toru kolejowego wraz z drugą przeprawą mostową na rzece Warcie na odcinku linii kolejowej nr 354 od posterunku odgałęźnego Oborniki Wlkp. Most do stacji Oborniki Wlkp.”

8) Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 26 stycznia 2021 r. w sprawie wykazu Inwestycji Towarzyszących w zakresie Centralnego Portu Komunikacyjnego

W rozporządzeniu określono zamierzenia inwestycyjne w zakresie rozbudowy infrastruktury kolejowej na terenie całego kraju, których powstanie ma być związane z budową Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). W rozporządzeniu określono planowany przebieg dwunastu linii kolejowych (z których część zakłada zupełnie nowy przebieg linii kolejowych, zaś inne obejmują swoim zakresem już istniejące trasy), których zbieg planowany jest

w miejscu przyszłego portu lotniczego. Spośród wymienionych w przedmiotowym akcie prawnym linii kolejowych na terenie województwa wielkopolskiego inwestycjami objęte zostaną relacje:

- Warszawa – Centralny Port Komunikacyjny – Kutno – Konin – Poznań,
- Sieradz – Kalisz – Poznań – Szczecin,
- Poznań – Zbąszyń – Rzepin – granica państwa.

9) Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku (SRT 2030)

Zapisy SRT2030 są spójne z przyjętą przez Zgromadzenie Ogólne Organizacji Narodów Zjednoczonych (ONZ) w 2015 r. „Agendą na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju - 2030” i zawartymi w niej 17 Celami Zrównoważonego Rozwoju (SDGs). Głównym celem krajowej polityki transportowej jest zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego poprzez utworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym. Główny cel SRT2030 odnosi się zarówno do utworzenia zintegrowanego systemu transportowego, m.in. poprzez inwestycje w infrastrukturę transportową, jak i wykreowania sprzyjających warunków dla sprawnego funkcjonowania rynków transportowych i rozwoju efektywnych systemów przewozowych, zapewniających tworzenie połączeń umożliwiających dostawy produktów i surowców dla przedsiębiorstw oraz ułatwiających przemieszczanie się użytkowników infrastruktury.

Realizacja celu głównego w perspektywie do 2030 r. wiąże się z wdrażaniem sześciu kierunków interwencji właściwych dla każdej z gałęzi transportu:

- Kierunek interwencji 1: budowa zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce;
- Kierunek interwencji 2: poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym;
- Kierunek interwencji 3: zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności;
- Kierunek interwencji 4: poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów;
- Kierunek interwencji 5: ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko;
- Kierunek interwencji 6: poprawa efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe.

W kontekście ochrony środowiska polski transport musi sprostać wyzwaniom, takim jak: utrzymujące się przekroczenia norm jakości powietrza oraz hałasu, mające negatywny wpływ na zdrowie ludzi oraz środowisko jako całość.

W powyższym kontekście niezwykle istotne są działania wskazane w SRT2030 w zakresie transportu kolejowego, w tym:

- konsekwentna modernizacja i rewitalizacja istniejących linii kolejowych, w celu zwiększania przepustowości, prędkości i płynności ruchu kolejowego;
- budowa nowych linii kolejowych, w tym linii o parametrach dużych prędkości, których powstanie nastąpi m.in. w powiązaniu z budową Centralnego Portu Komunikacyjnego;
- modernizacja linii kolejowych wewnątrz miast, a tym samym zwiększenie znaczenia kolei w obszarze transportu wewnątrz poszczególnych miast powyżej 100 tys. mieszkańców;
- zwiększenie dostępności kolei w skali lokalnej i regionalnej (program Kolej+).

10) Program Ochrony Środowiska dla Województwa Wielkopolskiego do roku 2030

Program ochrony środowiska dla Województwa Wielkopolskiego do roku 2030 przyjęto uchwałą nr XXV/472/20 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 21 grudnia 2020 r. Jest to kluczowy dokument stanowiący podstawę funkcjonowania systemu zarządzania środowiskiem realizującym działania z zakresu ochrony środowiska. Przewidziany okres realizacji Programu obejmuje lata 2021-2030. W dokumencie wskazano na dziesięć kluczowych komponentów środowiskowych i zwrócono uwagę na konieczność podniesienia świadomości ekologicznej zarówno w administracji, jak i w społeczeństwie, dla każdego z tych komponentów. W obszarze interwencji „zagrożenie hałasem” skupiono się na głównych źródłach hałasu, wśród których istotną rolę odgrywa komunikacja, w szczególności hałas drogowy. Poprawa klimatu akustycznego ma za zadanie obniżenie hałasu do stanu normatywnego oraz zmniejszenie liczby osób narażonych na ponadnormatywny hałas. Działania podejmowane w celu poprawy stanu akustycznego to m.in. modernizacja dróg, budowa ekranów akustycznych, działania mające na celu spowolnienie ruchu na terenach miast oraz ograniczenie transportu ciężkiego, Promocja transportu multimodalnego i zbiorowego, w tym dofinansowanie kolejowych przewozów pasażerskich.

11) Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030)

Dokument (dalej SOR 2020) stanowi podstawowe opracowanie o charakterze strategicznym w skali całego kraju powiązany z innymi dokumentami strategicznymi o znaczeniu krajowym i międzynarodowym. W SOR 2020 określono główne cele na rzecz zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego Polski oraz zidentyfikowano główne wyzwania i zagrożenia stojące na przeszkodzie wypełnienia założeń strategii. Założenia te przedstawiono w perspektywie średnio- oraz długookresowej.

Podstawowe kierunki działań zawarte w SOR 2020 odnoszą się do wszystkich kluczowych obszarów z zakresu funkcjonowania państwa i obejmują:

- konsekwentne zwiększanie zamożności społeczeństwa poprzez wzrost dochodów obywateli, przy jednoczesnym zachowaniu stabilnego rozwoju państwa,

- zbudowanie silnej i innowacyjnej gospodarki Polski, celem zachowania długotrwałego wzrostu gospodarczego oraz zwiększenia jej konkurencyjności,
- zrównoważony rozwój z uwzględnieniem uwarunkowań społecznych i terytorialnych,
- unowocześnienie struktur państwowych i instytucji publicznych, usprawnienie procesów legislacyjnych i administracyjnych.

Jednym z wymienionych działań w kontekście osiągnięcia wyżej wymienionych założeń jest odpowiednie gospodarowanie zasobami środowiska naturalnego oraz dbałość o jego ochronę. W ramach tego zagadnienia wskazuje się zanieczyszczenie hałasem jako jeden z elementów determinujących jakość życia społeczeństwa i podkreśla konieczność podjęcia działań w celu jego ograniczenia, ze szczególnym naciskiem na transport drogowy i lotniczy.

Strategia przedstawia propozycje działań na rzecz ograniczenia skutków występowania hałasu w środowisku, takie jak prace nad określeniem racjonalnych standardów jakości środowiska w dziedzinie akustyki, uproszczenie procedur postępowania administracyjnych z zakresu emisji hałasu przez instalacje oraz rozwój kadry eksperckiej wyspecjalizowanej w ochronie środowiska przed hałasem.

12) Strategia Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2030 roku

Strategię Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2030 roku przyjęto uchwałą nr XVI/287/20 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 27 stycznia 2020 r. Jest ona aktualizacją Strategii Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2020 roku obowiązującej od 2012 r., i stanowi kluczowy dokument określający cele rozwoju regionu oraz instrumenty ich realizacji w perspektywie roku 2030.

Przedstawiona w dokumencie wizja rozwoju województwa wielkopolskiego obejmuje m.in. zapewnienie bardzo dobrych warunków życia mieszkańców, a dokument ten definiuje cele strategiczne, cele operacyjne i kluczowe kierunki interwencji, niezbędne do realizacji ww. wizji.

W strategii zawarto 4 cele strategiczne:

- Cel strategiczny 1 – Wzrost gospodarczy wielkopolski bazujący na wiedzy swoich mieszkańców;
- Cel strategiczny 2 – Rozwój społeczny Wielkopolski oparty na zasobach materialnych i niematerialnych regionu;
- Cel strategiczny 3 - Rozwój infrastruktury z poszanowaniem środowiska przyrodniczego Wielkopolski;
- Cel strategiczny 4 - Wzrost skuteczności wielkopolskich instytucji i sprawności zarządzania regionem.

Cele strategiczne realizowane są poprzez 11 celów operacyjnych i wskazane w ich obrębie kierunki interwencji, w tym najistotniejszy z nich w kontekście niniejszego POH to cel operacyjny 3.1 - Poprawa dostępności i spójności komunikacyjnej województwa. W ramach

tego celu wyznaczono kierunki interwencji: rozwój transportu drogowego i ekomobilności oraz rozwój zintegrowanego transportu zbiorowego, w tym kolejowego.

W zakresie infrastruktury drogowej, jako kluczowe działania wskazuje się budowę drogi ekspresowej S11 na odcinkach Ostrów Wielkopolski – Poznań, Poznań – Kołobrzeg, dokończenie budowy drogi ekspresowej S10 na obszarze województwa oraz rozbudowa drogi krajowej nr 25 na odcinku Konin – Kalisz – Ostrów Wielkopolski. Realizacja ww. inwestycji będzie miała kluczowe znaczenie dla odciążenia od ruchu tranzytowego miejscowości położonych wzdłuż istniejącej drogi krajowej nr 10, a także realizację urządzeń ochrony środowiska wzdłuż drogi krajowej nr 25.

W zakresie infrastruktury kolejowej oraz integracji transportu zbiorowego jako kluczowe wskazuje się poprawę infrastruktury i funkcjonowania taboru wykorzystywanego w przewozach regionalnych oraz zintegrowanie przewozów kolejowych z transportem miejskim, także w zakresie wspólnego biletu (m. in. oferta jednej taryfy Bus-Tramwaj-Kolej). W sferze priorytetów znajduje się również rozbudowa Poznańskiego Węzła Kolejowego (przyczyniającego się zwiększenia możliwości obsługi pociągów w ruchu międzynarodowym, krajowym, regionalnym i metropolitalnym), wznowienie ruchu kolejowego na nieczynnych liniach kolejowych, budowa nowych linii kolejowych. Z działaniami tymi wiąże się również zakup nowego taboru, uruchamianie kolejnych połączeń, tworzenie węzłów przesiadkowych oraz wsparcie transportu autobusowego międzygminnego, stanowiącego uzupełnienie dla transportu kolejowego.

Ze względu na specyfikę Wielkopolski Wschodniej obejmującej powiaty: kolski, koniński, słupecki, turecki i miasto Konin, scharakteryzowanej jako obszar wydobywczo-energetyczny szczególnie narażony na skutki zmian klimatycznych oraz wymagający podjęcia szczególnie skoordynowanych działań pobudzających transformację gospodarczą, dokument ten wskazuje na konieczność utworzenia osobnej strategii rozwoju dla subregionu wschodniego, opisanego w kolejnym punkcie.

13) Strategia Rozwoju Wielkopolski Wschodniej 2040

Strategię Rozwoju Wielkopolski Wschodniej 2040 przyjęto uchwałą nr 5895/2022 Zarządu Województwa Wielkopolskiego z dnia 1 grudnia 2022 r. Konieczność utworzenia takiego dokumentu wynika ze specyfiki tego regionu, jako wymagającego podjęcia skoordynowanych działań pobudzających transformację gospodarczą oraz z szeregu niekorzystnych trendów tj. wysokie ujemne saldo migracji, starzejące się społeczeństwo, wysoka stopa bezrobocia, niski PKB per capita, niski poziom przedsiębiorczości mieszkańców oraz inwestycji zagranicznych, zagrożenie występowaniem suszy atmosferycznej, a w konsekwencji także suszy glebowej, hydrologicznej i hydrogeologicznej, znaczne przekształcenia powierzchni ziemi oraz zaburzenia stosunków wodnych powstałych na skutek eksploatacji węgla brunatnego metodami odkrywkowymi.

Wizja rozwoju Wielkopolski Wschodniej wskazuje, że do 2040 będzie zintegrowaną doliną energii mieszkańców, gospodarki i przestrzeni, silna samorządowo, partnerska i włączająca.

Będzie przy tym krajowym liderem zielonego wzrostu, zapewniająca mieszkańcom dobrą jakość życia i możliwości rozwoju, perspektywiczna, neutralna dla klimatu, stanowiąca atrakcyjne i przyjazne miejsce życia, pracy i inwestycji w czystym środowisku, zachęcająca do wiązania z nią swojej przyszłości.

Dokument ten definiuje cele strategiczne, zintegrowane cele operacyjne i kierunki interwencji, niezbędne do osiągnięcia ww. wizji.

Najistotniejszy w kontekście niniejszego POH jest cel strategiczny pn. „spójna i atrakcyjna przestrzeń do zamieszkania i wypoczynku odporna na zmiany klimatu” i przewidziane w ramach niego przedsięwzięcie pn. „Poprawa dostępności i spójności komunikacyjnej”.

W ramach tego przedsięwzięcia wchodzi następujące zadania:

- Zadanie 1 – Wdrożenie niskoemisyjnego transportu publicznego Wielkopolski Wschodniej, realizowane przez Miejski Zakład Komunikacji w Koninie oraz Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej S.A. w Koninie poprzez:
 - zakup autobusów wodorowych i elektrycznych,
 - budowę węzłów przesiadkowych oraz systemu ścieżek rowerowych prowadzących do węzłów,
 - budowę stacji tankowania wodorem oraz ładowania elektrycznego dla autobusów,
 - budowa i wyposażenie centrum serwisowego dla autobusów,
 - prowadzenie kampanii nt. mobilności i edukacji ekologicznej.
- Zadanie 2 – Budowa linii kolejowej Konin – Turek (wpływającej na odciążenie od ruchu tranzytowego dróg krajowych nr 72 i 92).
- Zadanie 3 – Rozwój infrastruktury drogowej łączącej centra rozwoju z drogami wyższego rzędu, odcinki dróg prowadzące do siedzib gmin i powiatów, terenów inwestycyjnych czy miejsc turystycznych, a także budowa obwodnic czy przepraw mostowych, m.in. na obszarze gmin Dobra, Olszówka, Kleczew, Kramsk, Rzgów, miasto Konin, miasto Koło i miasto Turek

14) Wieloletnia Prognoza Finansowa Województwa Wielkopolskiego na lata 2024 rok i lata następne (WPFWW 2024)

Wieloletnią Prognozę Finansową Województwa Wielkopolskiego na 2024 rok i lata następne przyjęto uchwałą nr LXI/1239/24 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 29 stycznia 2024 r. Dokument ten wytycza długookresowe ramy finansowe działalności województwa, a co za tym idzie, pozwala określić możliwości finansowania nowych zadań oraz zaciągania długoterminowych zobowiązań, w tym finansowania długoterminowych przedsięwzięć.

Ponieważ podstawą właściwego prognozowania działań w POH jest wnikliwa analiza zamierzeń inwestycyjnych, w obecnej aktualizacji Programu szczegółowo przeanalizowano wykaz wieloletnich przedsięwzięć bieżących i majątkowych zawartych w WPFWW 2024, w szczególności w zakresie inwestycji związanych z infrastrukturą drogową, kolejową, promocją i zakupem niskoemisyjnych środków transportu itp.

15) Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Wielkopolskiego w perspektywie do 2030 roku

Regionalny Plan Transportowy to jeden z kluczowych dokumentów strategicznych o charakterze branżowym szczebla regionalnego, przyjętego w 2023 r. Wskazuje on na najważniejsze cele, działania oraz przedsięwzięcia, które powinny zostać zrealizowane do roku 2030, tak aby możliwe było osiągnięcie przyjętej wizji rozwoju systemu transportowego Wielkopolski. Zakłada ona, że w perspektywie 2030 roku system transportowy będzie oparty na infrastrukturze spójnej, zintegrowanej, wydajnej, bezpiecznej, dostosowanej do skali przemieszczania się ludności i transportu towarów, przystosowanej do nisko i zeroemisyjnych środków transportu oraz spójnej z europejskim i krajowym obszarem transportu regionu w obszarze transportu, a także celów klimatycznych UE.

Dokument ten definiuje cel horyzontalny, cele strategiczne oraz kierunki interwencji, niezbędne do osiągnięcia ww. wizji. Najistotniejsza z punktu widzenia poprawy klimatu akustycznego w województwie jest realizacja celu 1 i celu 2 RPTWW 2023. Do odpowiedniej oceny realizacji tych celów służą tzw. kluczowe wskaźniki.

Cel 1 – Wysoka dostępność i wewnętrzna spójność województwa realizowana w ramach:

- Kierunku 1.1. Rozwój infrastruktury transportowej, tj.:
 - budowa drogi ekspresowej S11 na osi północ-południe (Koszalin-Piła-Poznań-Ostrów Wielkopolski-Tarnowskie Góry) oraz drogi ekspresowej S10 w północnej części województwa (Wałcz – Piła – Wyrzysk – Bydgoszcz),
 - budowa dróg wojewódzkich zapewniających dostęp bezpośredni lub pośredni do dróg ekspresowych i autostrad,
 - rewitalizacja nieczynnych linii kolejowych m.in. w miastach powiatowych: Czarnkowie, Śremie, Gostyniu, Międzychodzie, budowę linii kolejowej na odcinku Konin-Turek,
 - zwiększenie przepustowości w obszarze Poznańskiego Węzła Kolejowego,
 - budowa Kolei Dużych Prędkości na odcinku Warszawa – CPK – Łódź – Poznań/Wrocław
- Kierunku 1.2 Rozwój multimodalnego systemu publicznego transportu zbiorowego (PTZ), tj.:
 - rozbudowa infrastruktury kolejowej, szczególnie o znaczeniu regionalnym,
 - zwiększenie liczby linii pasażerskich wykorzystanych dotychczas przez transport towarowy i organizowanie na nich przewozów pasażerskich,
 - budowa parkingów P&R i B&R przy stacjach i przystankach kolejowych,
 - budowa zintegrowanych centrów przesiadkowych w ośrodkach miejskich pełniących funkcje węzłów transportowych na rzecz integracji transportu indywidualnego (samochodowego, rowerowego i pieszego) z publicznym transportem zbiorowym (autobusowym i szynowym),
 - Budowa dróg rowerowych zwiększających dostępność do węzłów PTZ,

- optymalizacja częstotliwości kursowania linii transportu zbiorowego wraz z uwzględnieniem nowopowstałych i zrewitalizowanych odcinków linii kolejowych.

Kluczowe wskaźniki wykonania celu 1 to:

- Udziału podróży transportem zbiorowym w podróżach ogółem – wartość bazowa z 2019 r.: 37,97%, wartość docelowa w 2030 r.: 40%
- Popyt na usługi transportu zbiorowego – wartość bazowa z 2019 r.: 9 472 315 pasażerokilometrów⁴, wartość docelowa w 2030 r.: wzrost o 5% do 9 945 931 pasażerokilometrów,
- Udział mieszkańców województwa z dostępem do transportu kolejowego: – wartość bazowa w 2019 r.: 61,05%, wartość docelowa w 2030 r.: 65%

Cel 2 – Niski wpływ transportu na środowisko i zmiany klimatu będzie realizowany w ramach:

- Kierunku 2.1. Rozwój niskoemisyjnych form transportu, tj.:
 - zakup niskoemisyjnych pojazdów indywidualnych i transportu zbiorowego,
 - rozwój infrastruktury wytwarzania, magazynowania i dystrybucji paliw alternatywnych, takich jak wodór i gaz ziemny,
 - prowadzenie polityki gospodarczej w obrębie technologii nisko i zeroemisyjnych, w tym wodorowych, przy pomocy Wielkopolskiej Platformy Wodorowej,
 - realizacja Strategii rozwoju Wielkopolski wodorowej do 2030 roku z perspektywą do roku 2040
 - elektryfikacja linii kolejowych oraz wymiana taboru kolejowego na niskoemisyjny, w tym tabor wodorowy
- Kierunku 2.2. Niwelowanie zatłoczenia komunikacyjnego obszarów miejskich i intensywnie zabudowanych, tj.:
 - wdrażanie Inteligentnych Systemów Transportowych (ITS) w miastach, preferencji dla PTZ, ruchu rowerowego i pieszych
 - budowa ciągów pieszych i rowerowych w miastach jako alternatywa dla samochodu osobowego,
 - Wprowadzanie ograniczeń dla ruchu samochodowego w miastach m.in.: stref uspokojenia ruchu, stref czystego transportu, ograniczeń wjazdu dla samochodów ciężarowych;
 - rozbudowa infrastruktury transportu publicznego, w tym infrastruktury integrującej z transportem indywidualnym
 - wprowadzanie zachęt dla korzystania z transportu zbiorowego, promocja zachowań i postaw komunikacyjnych podróżnych oraz nowoczesnych form

⁴ Pasażerokilometr jest jednostką miary pracy przewozowej wykonywanej przez środki transportu pasażerskiego w określonym czasie, obliczanej jako iloczyn liczby pasażerów oraz liczby kilometrów jaki pokonują oni z wykorzystaniem danego środka transportu.

transportu (*car sharing*, *car pooling*, system rowerów miejskich, wspólny bilet dla różnych środków PTZ, darmowe parkingi P&R dla podróżujących transportem szynowym)

- budowa w ciągu dróg wojewódzkich obwodnic miejscowości: Wieleń, Ujście, Wągrowiec, Łobżenica, Śrem, Dolsk, Rogoźno, Kościan, Wronki, Pniewy, Szamotuły

Kluczowe wskaźniki wykonania celu 2 to:

- roczna emisja CO₂ na drogach krajowych i wojewódzkich – wartość bazowa z 2019 r.: 2 938 tys. ton, wartość docelowa w 2030 r.: spadek o 25% do 2 204 tys. ton;
- udział taboru niskoemisyjnego w zasobach Samorządu Województwa – wartość bazowa z 2021 r.: 65%, wartość docelowa w 2030 r.: 90%.

16) Aktualizacja Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego (PRPTZ 2020)

Dokument ten stanowi aktualizację Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego przyjętego przez Sejmik Województwa Wielkopolskiego w 2015 r. Został opracowany w połowie 2020 roku i wyznacza on nowy koniec zakresu czasowego obowiązywania PRPTZ 2020, tj. rok 2030. Horyzont ten jest zbieżny z innymi dokumentami strategicznymi, takimi jak Strategia rozwoju województwa wielkopolskiego do 2030 roku czy z nową perspektywą finansową UE na lata 2021-2027 (rok 2029 stanowi koniec możliwości wydatkowania zaplanowanych środków finansowych). Duża część planowanych działań została dotychczas zrealizowana.

Poprawa klimatu akustycznego w otoczeniu dróg w Wielkopolsce, wynika z realizacji następujących działań wskazanych w PRPTZ 2020:

- Rozwój Poznańskiej Kolei Metropolitalnej (PKM) w obrębie linii Poznańskiego Węzła Kolejowego, polegający na:
 - zwiększeniu częstotliwości kursowania pociągów w godzinach szczytu przewozowego, do co najmniej 2 razy w ciągu godziny,
 - zwiększeniu ilości połączeń kolejowych (od 2022 funkcjonuje 9 linii PKM – do Nowego Tomysła, Grodziska Wlkp., Jarocina, Wrześni, Wągrowca, Gniezna, Rogoźna Wlkp., Kościana i Wronki).
- Rozwój Biletu Bus-Tramwaj-Kolej (BTK), polegający na:
 - Honorowaniu miesięcznych biletów BTK na pociągi w promieniu około 50 km od Poznania oraz honorowanie biletów sieciowych ZTM, w ramach przejazdów w granicach Miasta Poznania. Dotyczy to pociągów operatorów kolejowych w pociągach, dla których organizatorem jest Województwo Wielkopolskie. Działanie zostało zrealizowane w 2019 r. w zakresie wprowadzenia biletów BTK w promieniu 50 km oraz dodatkowo na odcinku Gniezno – Września – Jarocin. Planowane jest poszerzenie oferty na połączenia do Leszna i Wolsztyna,

- Realizacja inwestycji infrastrukturalnych, polegających na:
 - Rewitalizacji lub modernizacji nieczynnych (w całości lub częściowo) linii w ruchu pasażerskim: LK356 Wągrowiec – Kcynia, LK369 Śrem – Czempień,
 - Rewitalizacji lub modernizacji czynnych linii w ruchu pasażerskim: LK357 Drzymałowo – Wolsztyn, LK354 druga przeprawa mostowa w Obornikach wraz z dobudową drugiego toru na odcinku od posterunku Oborniki Most - Oborniki Wlkp.,
 - Modernizacja LK236 Wągrowiec – Rogoźno Wlkp. – Czarnków,
- Zakup nowoczesnego taboru o większej pojemności, do wykorzystania na najbardziej obciążonych liniach komunikacyjnych.

3.6 Katalog działań

Podstawą do określenia sposobów redukcji oddziaływania akustycznego dla poszczególnych źródeł hałasu jest Katalog działań w zakresie ochrony środowiska przed hałasem (dalej Katalog działań), który jest elementem przewodnika pt. *Dobre praktyki wykonywania programów ochrony środowiska przed hałasem*, dostępny na stronie internetowej Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska <https://www.gov.pl/web/gios/programy-ochrony-srodowiska-przed-halasem.pl>

W dokumencie tym określono zestaw dostępnych technik, technologii, działań i sposobów redukcji oddziaływania akustycznego w odniesieniu do rodzajów źródeł hałasu objętych POH. Omówiono tam metody redukcji hałasu u źródła (ograniczenie emisji), metody ograniczania imisji (redukcja hałasu na drodze jego propagacji pomiędzy źródłem a odbiornikiem/receptorem) oraz działania planistyczne, które mają na celu poprawę stanu klimatu akustycznego poprzez odpowiednie: planowanie przestrzenne, planowanie strategiczne (np. polityka transportowa) oraz edukację ekologiczną.

Każda metoda została szczegółowo scharakteryzowana, wraz z określeniem jej potencjalnej skuteczności i możliwości wdrożenia. Wszystkie działania (metody poprawy klimatu akustycznego) zostały przypisane do odpowiedniej grupy i podgrupy działań według zamkniętego słownika obowiązującego w ramach mechanizmu wymiany informacji i sprawozdawczości w UE (EIONET).

Słownik działań przedstawiono w tabelach 3 ÷ 6 z podziałem na rodzaj źródła hałasu. W tabelach tych podano odnośnik (numer rozdziału) do opisu działania w przewodniku *Dobre praktyki wykonywania programów ochrony środowiska przed hałasem* oraz podano unikalny identyfikator tzw. „Oznaczenie”.

W poszczególnych tomach opracowania, dla każdego z działań wskazanych w Programie został przyporządkowany określony identyfikator „Oznaczenie” przedstawiony w tabelach poniżej.

Tabela 3 Słownik działań w zakresie ochrony środowiska przed hałasem drogowym

Lp.	Grupa	Podgrupa	Nazwa działania	Oznaczenie	Odnosnik w Katalogu działań
1.	Środki u źródła	Zmiana poziomów emisji	Ciche nawierzchnie dróg	D.1	Rozdział 8.1.1.2
2.	Środki u źródła	Zmiana poziomów emisji	Opony o niskim poziomie hałasu	D.2	Rozdział 8.1.1.6
3.	Środki u źródła	Zmiana poziomów emisji	Ciche silniki	D.3	Rozdział 8.1.1.6
4.	Środki u źródła	Zmiana poziomów emisji	Środki dotyczące wydechu	D.4	Rozdział 8.1.1.6
5.	Środki u źródła	Zmiana poziomów emisji	Odnowienie floty transportu publicznego na cichszą	D.5	Rozdział 8.1.1.5
6.	Środki u źródła	Ograniczenie czasu pracy źródeł hałasu	Ograniczenie czasowe dla pojazdów ciężkich	D.6	Rozdział 8.1.1.3
7.	Środki u źródła	Ograniczenie czasu pracy źródeł hałasu	Ograniczenie czasowe dla pojazdów osobowych	D.7	Rozdział 8.1.1.3
8.	Środki u źródła	Środki ograniczania prędkości	Zmniejszenie prędkości jazdy	D.8	Rozdział 8.1.1.1
9.	Środki u źródła	Środki ograniczania prędkości	Ronda i skrzyżowania	D.9	Rozdziały 8.1.1.1, 8.1.1.4
10.	Środki u źródła	Środki ograniczania prędkości	Fizyczne środki uspokojenia ruchu	D.10	Rozdział 8.1.1.1
11.	Środki u źródła	Środki ograniczania prędkości	Wyznaczenie stref z uspokojonym ruchem drogowym	D.11	Rozdział 8.1.1.1
12.	Środki u źródła	Inne środki zarządzania ruchem	Ulepszanie pojazdów i infrastruktury transportu publicznego	D.12	Rozdziały 8.1.1.3, 8.1.1.5, 8.3.1, 8.3.2
13.	Środki u źródła	Inne środki zarządzania ruchem	Poprawa infrastruktury dla ruchu rowerowego i pieszego	D.13	Rozdziały 8.3.1, 8.3.2
14.	Środki u źródła	Inne środki zarządzania ruchem	Inteligentna mobilność	D.14	Rozdział 8.3.2
15.	Środki u źródła	Inne środki zarządzania ruchem	Zmniejszenie liczby pasów ruchu	D.15	Rozdział 8.1.1.1
16.	Środki u źródła	Inne środki zarządzania ruchem	Zakazy/zmiana trasy pojazdów ciężkich	D.16	Rozdział 8.1.1.3
17.	Środki u źródła	Inne środki zarządzania ruchem	Zakazy/zmiana trasy pojazdów osobowych	D.17	Rozdział 8.1.1.3
18.	Środki u źródła	Inne środki zarządzania ruchem	Zarządzanie parkowaniem	D.18	Rozdział 8.3.2
19.	Środki u źródła	Inne środki zarządzania ruchem	Oplaty za wjazd	D.19	Rozdział 8.3.2
20.	Środki na drodze propagacji	Przegrody	Ekrany akustyczne i ich utrzymanie	D.20	Rozdział 8.2.1
21.	Środki na drodze propagacji	Izolacja budynków	Zielone ściany i ich utrzymanie	D.21	Rozdział 8.2.2
22.	Środki na drodze propagacji	Izolacja budynków	Izolacja okien	D.22	Rozdział 8.2.3
23.	Środki na drodze propagacji	Izolacja budynków	Inna izolacja	D.23	Rozdział 8.2.3

Lp.	Grupa	Podgrupa	Nazwa działania	Oznaczenie	Odnosnik w Katalogu działań
24.	Planowanie urbanistyczne	Planowanie przestrzenne	Środki planowania i przepisy porządkowe	D.24	Rozdział 8.3.1
25.	Planowanie urbanistyczne	Planowanie przestrzenne	Obszary wrażliwe	D.25	Rozdział 8.3.1
26.	Planowanie urbanistyczne	Planowanie przestrzenne	Strefy buforowe	D.26	Rozdział 8.3.1
27.	Planowanie urbanistyczne	Obszary o wysokiej jakości akustycznej	Obszary ciche	D.27	Rozdział 8.3.3
28.	Planowanie urbanistyczne	Obszary o wysokiej jakości akustycznej	Tereny zielone	D.28	Rozdział 8.3.3
29.	Planowanie urbanistyczne	Obszary o wysokiej jakości akustycznej	Krajobraz dźwiękowy	D.29	Rozdział 8.3.3
30.	Zmiana infrastruktury	Nowa infrastruktura	Nowy tunel	D.30	Rozdział 8.1.1.3
31.	Zmiana infrastruktury	Nowa infrastruktura	Nowa droga	D.31	Rozdział 8.1.1.3
32.	Zmiana infrastruktury	Likwidacja infrastruktury	Likwidacja drogi	D.32	Rozdział 8.1.1.3
33.	Zaangażowanie społeczności	Komunikacja	Rozpowszechnianie informacji	D.33	Rozdział 8.3.3
34.	Zaangażowanie społeczności	Komunikacja	Zarządzanie skargami	D.34	Rozdział 8.3.3
35.	Zaangażowanie społeczności	Środki na rzecz zmian behawioralnych	Promowanie cichej mobilności	D.35	Rozdział 8.3.3
36.	Zaangażowanie społeczności	Środki na rzecz zmian behawioralnych	Promowanie transportu publicznego	D.36	Rozdział 8.3.3
37.	Zaangażowanie społeczności	Środki na rzecz zmian behawioralnych	Promowanie wspólnego użytkowania samochodów (<i>carsharing</i>)	D.37	Rozdział 8.3.3
38.	Zaangażowanie społeczności	Środki na rzecz zmian behawioralnych	Edukacja i działania podnoszące świadomość	D.38	Rozdział 8.3.3

Tabela 4 Słownik działań w zakresie ochrony środowiska przed hałasem szynowym

Lp.	Grupa	Podgrupa	Nazwa działania	Oznaczenie	Odnosnik w Katalogu działań
1.	Środki u źródła	Zmiana poziomów emisji	Środki dotyczące torów kolejowych	S.1	Rozdział 8.1.2.1
2.	Środki u źródła	Zmiana poziomów emisji	Modernizacja kół lub elementów kół	S.2	Rozdział 8.1.2.1
3.	Środki u źródła	Zmiana poziomów emisji	Hamulce o niskim poziomie hałasu	S.3	Rozdziały 8.1.2.1, 8.1.2.4
4.	Środki u źródła	Zmiana poziomów emisji	Ciche silniki	S.4	Rozdział 8.1.2.4
5.	Środki u źródła	Zmiana poziomów emisji	Odnowienie taboru kolejowego	S.5	Rozdział 8.1.2.1
6.	Środki u źródła	Ograniczenie czasu pracy źródeł hałasu	Ograniczenie czasowe dla pojazdów towarowych	S.6	Rozdział 8.1.2.3
7.	Środki u źródła	Ograniczenie czasu pracy źródeł hałasu	Ograniczenie czasu dla pojazdów pasażerskich	S.7	Rozdział 8.1.2.3

Lp.	Grupa	Podgrupa	Nazwa działania	Oznaczenie	Odnosnik w Katalogu działań
8.	Środki u źródła	Środki ograniczania prędkości	Zmniejszenie prędkości pojazdów szynowych	S.8	Rozdział 8.1.2.2
9.	Środki u źródła	Środki ograniczania prędkości	Wyznaczanie stref uspokojonego ruchu szynowego	S.9	Rozdział 8.1.2.2
10.	Środki u źródła	Inne środki zarządzania ruchem	Redukcja liczby torów	S.10	Rozdział 8.1.2.3
11.	Środki u źródła	Inne środki zarządzania ruchem	Opłaty za dostęp do torów	S.11	Rozdział 8.1.2.3, 8.1.2.4
12.	Środki u źródła	Inne środki zarządzania ruchem	Zakazy i zmiana trasy pojazdów towarowych	S.12	Rozdział 8.1.2.3
13.	Środki u źródła	Inne środki zarządzania ruchem	Zakazy i zmiana trasy pojazdów pasażerskich	S.13	Rozdział 8.1.2.3
14.	Środki na drodze propagacji	Przegrody	Ekrany akustyczne i ich utrzymanie	S.14	Rozdział 8.2.1
15.	Środki na drodze propagacji	Izolacja budynków	Zielone ściany i ich utrzymanie	S.15	Rozdział 8.2.2
16.	Środki na drodze propagacji	Przegrody	Izolacja okien	S.16	Rozdział 8.2.3
17.	Środki na drodze propagacji	Izolacja budynków	Inna izolacja	S.17	Rozdział 8.2.3
18.	Planowanie urbanistyczne	Planowanie przestrzenne	Środki planowania i przepisy porządkowe	S.18	Rozdział 8.3.1
19.	Planowanie urbanistyczne	Planowanie przestrzenne	Obszary wrażliwe	S.19	Rozdział 8.3.1
20.	Planowanie urbanistyczne	Planowanie przestrzenne	Strefy buforowe	S.20	Rozdział 8.3.1
21.	Planowanie urbanistyczne	Obszary o wysokiej jakości akustycznej	Obszary ciche	S.21	Rozdział 8.3.3
22.	Planowanie urbanistyczne	Obszary o wysokiej jakości akustycznej	Tereny zielone	S.22	Rozdział 8.3.3
23.	Planowanie urbanistyczne	Obszary o wysokiej jakości akustycznej	Krajobraz dźwiękowy	S.23	Rozdział 8.3.3
24.	Zmiana infrastruktury	Nowa infrastruktura	Nowa trasa	S.24	Rozdział 8.1.2.3
25.	Zmiana infrastruktury	Nowa infrastruktura	Nowa obwodnica / nowy wiadukt	S.25	Rozdział 8.1.2.3
26.	Zmiana infrastruktury	Nowa infrastruktura	Nowy tunel	S.26	Rozdział 8.1.2.3
27.	Zmiana infrastruktury	Likwidacja infrastruktury	Zamknięcie trasy kolejowej/tramwajowej	S.27	Rozdział 8.1.2.3
28.	Zmiana infrastruktury	Likwidacja infrastruktury	Zamknięcie stacji kolejowej	S.28	Rozdział 8.1.2.3
29.	Zaangażowanie społeczności	Komunikacja	Rozpowszechnianie informacji	S.29	Rozdział 8.3.3
30.	Zaangażowanie społeczności	Komunikacja	Zarządzanie skargami	S.30	Rozdział 8.3.3
31.	Zaangażowanie społeczności	Środki na rzecz zmian behawioralnych	Edukacja i działania podnoszące świadomość	S.31	Rozdział 8.3.3
32.	Zaangażowanie społeczności	Środki na rzecz zmian behawioralnych	Promowanie innych środków transportu	S.32	Rozdział 8.3.3

Tabela 5 Słownik działań w zakresie ochrony środowiska przed hałasem lotniczym

Lp.	Grupa	Podgrupa	Nazwa działania	Oznaczenie	Odnosnik w Katalogu działań
1.	Środki u źródła	Zmiana poziomów emisji	Ciche samoloty	L.1	Rozdział 8.1.3
2.	Środki u źródła	Zmiana poziomów emisji	Godziny ciszy	L.2	Rozdział 8.1.3
3.	Środki u źródła	Zmiana poziomów emisji	Podział na odpoczynek i hałas	L.3	Rozdział 8.1.3
4.	Środki u źródła	Zmiana poziomów emisji	Zarządzanie trasami lotniczymi	L.4	Rozdział 8.1.3
5.	Środki u źródła	Zmiana poziomów emisji	Zarządzanie startami i lądowaniami	L.5	Rozdział 8.1.3
6.	Środki u źródła	Zmiana poziomów emisji	Zarządzanie drogami startowymi i operacjami naziemnymi	L.6	Rozdział 8.1.3
7.	Środki na drodze propagacji	Planowanie przestrzenne	Ekrany akustyczne i ich utrzymanie	L.7	Rozdział 8.2.1
8.	Środki na drodze propagacji	Planowanie przestrzenne	Zielone ściany i ich utrzymanie	L.8	Rozdział 8.2.2
9.	Środki na drodze propagacji	Planowanie przestrzenne	Izolacja okien	L.9	Rozdział 8.2.3
10.	Środki na drodze propagacji	Obszary o wysokiej jakości akustycznej	Inna izolacja	L.10	Rozdział 8.2.3
11.	Planowanie urbanistyczne	Planowanie przestrzenne	Środki planowania i przepisy porządkowe	L.11	Rozdział 8.3.1
12.	Planowanie urbanistyczne	Planowanie przestrzenne	Obszary wrażliwe	L.12	Rozdział 8.3.1
13.	Planowanie urbanistyczne	Planowanie przestrzenne	Strefy buforowe	L.13	Rozdział 8.3.1
14.	Planowanie urbanistyczne	Obszary o wysokiej jakości akustycznej	Obszary ciche	L.14	Rozdział 8.3.3
15.	Planowanie urbanistyczne	Obszary o wysokiej jakości akustycznej	Tereny zielone	L.15	Rozdział 8.3.3
16.	Planowanie urbanistyczne	Obszary o wysokiej jakości akustycznej	Krajobraz dźwiękowy	L.16	Rozdział 8.3.3
17.	Zmiana infrastruktury	Nowa infrastruktura	Nowa trasa ruchu lotniczego	L.17	Rozdział 8.1.3
18.	Zmiana infrastruktury	Nowa infrastruktura	Nowa droga startowa	L.18	Rozdział 8.1.3
19.	Zmiana infrastruktury	Likwidacja infrastruktury	Zamknięcie trasy ruchu lotniczego	L.19	Rozdział 8.1.3
20.	Zmiana infrastruktury	Likwidacja infrastruktury	Zamknięcie drogi startowej	L.20	Rozdział 8.1.3
21.	Zmiana infrastruktury	Likwidacja infrastruktury	Zamknięcie portu lotniczego	L.21	Rozdział 8.1.3
22.	Zaangażowanie społeczności	Komunikacja	Rozpowszechnianie informacji	L.22	Rozdział 8.3.3
23.	Zaangażowanie społeczności	Komunikacja	Zarządzanie skargami	L.23	Rozdział 8.3.3
24.	Zaangażowanie społeczności	Środki na rzecz zmian behawioralnych	Edukacja i działania podnoszące świadomość	L.24	Rozdział 8.3.3
25.	Zaangażowanie społeczności	Środki na rzecz zmian behawioralnych	Promowanie innych środków transportu	L.25	Rozdział 8.3.3

Tabela 6 Słownik działań w zakresie ochrony środowiska przed hałasem przemysłowym

Lp.	Grupa	Podgrupa	Nazwa działania	Oznaczenie	Odnosićnik w Katalogu działań
1.	Środki u źródła	Zmiana poziomów emisji	Cicha eksploatacja instalacji	P.1	Rozdział 8.1.4
2.	Środki u źródła	Ograniczenie czasu emisji	Ograniczenia czasowe eksploatacji instalacji	P.2	Rozdział 8.1.4
3.	Środki na drodze propagacji	Przegrody	Ekrany akustyczne i ich utrzymanie	P.3	Rozdział 8.2.1
4.	Środki na drodze propagacji	Planowanie przestrzenne	Zielone ściany i ich utrzymanie	P.4	Rozdział 8.2.2
5.	Środki na drodze propagacji	Planowanie przestrzenne	Obudowy dźwiękoizolacyjne	P.5	Rozdział 8.1.4
6.	Środki na drodze propagacji	Planowanie przestrzenne	Izolacja okien	P.6	Rozdział 8.2.3
7.	Środki na drodze propagacji	Obszary o wysokiej jakości akustycznej	Inna izolacja	P.7	Rozdział 8.2.3
8.	Planowanie urbanistyczne	Planowanie przestrzenne	Środki planowania i przepisy porządkowe	P.8	Rozdział 8.3.1
9.	Planowanie urbanistyczne	Planowanie przestrzenne	Obszary wrażliwe	P.9	Rozdział 8.3.1
10.	Planowanie urbanistyczne	Planowanie przestrzenne	Strefy buforowe	P.10	Rozdział 8.3.1
11.	Planowanie urbanistyczne	Obszary o wysokiej jakości akustycznej	Obszary ciche	P.11	Rozdział 8.3.3
12.	Planowanie urbanistyczne	Obszary o wysokiej jakości akustycznej	Tereny zielone	P.12	Rozdział 8.3.3
13.	Planowanie urbanistyczne	Obszary o wysokiej jakości akustycznej	Krajobraz dźwiękowy	P.13	Rozdział 8.3.3
14.	Zmiana infrastruktury	Nowa infrastruktura	Przeniesienie instalacji	P.14	Rozdział 8.1.4
15.	Zmiana infrastruktury	Likwidacja infrastruktury	Likwidacja instalacji	P.15	Rozdział 8.1.4
16.	Zaangażowanie społeczności	Komunikacja	Rozpowszechnianie informacji	P.16	Rozdział 8.3.3
17.	Zaangażowanie społeczności	Komunikacja	Zarządzanie skargami	P.17	Rozdział 8.3.3
18.	Zaangażowanie społeczności	Środki na rzecz zmian behawioralnych	Edukacja i działania podnoszące świadomość	P.18	Rozdział 8.3.3

3.7 Koszty realizacji POH

Koszty finansowe realizacji Programu będą ponosić zarządzający poszczególnymi źródłami hałasu. Na etapie sporządzania POH zostały one oszacowane tam, gdzie było to możliwe i zestawione w poszczególnych tomach opracowania.

Należy dodać, że większość proponowanych działań wskazanych w POH nie wiąże się z dodatkowymi kosztami, innymi niż zaplanowane w związku z realizacją inwestycji, czy też bieżącym utrzymaniem infrastruktury (planowanie przestrzenne, przeglądy stanu nawierzchni lub podtorza, kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości).

3.8 Ocena efektywności kosztowej i ocena relacji kosztów do korzyści, o ile są możliwe do oszacowania

W odniesieniu do oceny efektywności kosztowej niejednokrotnie brak jest możliwości określenia dla poszczególnych działań rzeczywistych kosztów poniesionych w związku z ochroną przed hałasem. Najczęściej podawany jest bowiem koszt całkowity danego przedsięwzięcia, które służy wielu celom, przez co nie można go zakwalifikować wyłącznie jako kosztu ochrony przed hałasem. Nawet w przypadku inwestycji drogowych lub kolejowych, takich jak budowa ekranu akustycznego, czy zastosowanie cichej nawierzchni, można oszacować jedynie przybliżone koszty z uwagi na uwarunkowania techniczne, które nie są znane na etapie opracowywania POH.

W związku z powyższym, w POH nie dokonano oceny efektywności kosztowej i oceny relacji kosztów do korzyści, dlatego należy przyjąć, że przypisane w Programie zadania są najlepiej dobrane pod kątem korzyści, możliwości oraz efektywności, jakie można uzyskać oraz wpisują się w politykę ekologiczną Państwa i zapewniają możliwie najlepsze rozwiązania spośród obecnie dostępnych.

4 Obowiązki wynikające z POH dotyczące podmiotów lub organów odpowiedzialnych za realizację działań oraz ograniczeń wynikających z realizacji Programu

1) Organy administracji

Przestrzeganie wymagań ochrony środowiska związanych z eksploatacją dróg, linii kolejowych, linii tramwajowych, lotnisk oraz portów zapewniają zarządzający tymi obiektami (art. 139 ustawy Poś). Zgodnie z art. 173 ustawy Poś ochronę przed zanieczyszczeniami powstającymi w związku z eksploatacją dróg oraz linii kolejowych zapewnia się między innymi poprzez:

- stosowanie rozwiązań technicznych ograniczających rozprzestrzenianie zanieczyszczeń, a w szczególności zabezpieczeń akustycznych;
- właściwą organizację ruchu.

Organem administracji odpowiedzialnym za uchwalanie aktów prawa miejscowego w zakresie związanym z realizacją POH jest właściwa rada miasta lub rada gminy, właściwa rada powiatu oraz Sejmik Województwa Wielkopolskiego. Organy administracji publicznej są również zobowiązane do prowadzenia odpowiedniej polityki w zakresie planowania przestrzennego. Za realizację działań uwzględnionych w POH odpowiedzialni są zarządzający źródłami hałasu, którzy zobligowani są również do przestrzegania wymogów ochrony środowiska w odniesieniu do obiektów infrastruktury komunikacyjnej.

W poniższej tabeli zestawiono ograniczenia i obowiązki podmiotów uczestniczących w realizacji POH.

Tabela 7 Działania podmiotów uczestniczących w realizacji POH

Lp.	Działanie	Podmiot zobowiązany do realizacji
1	Realizacja działań naprawczych wskazanych w POH	Zarządzający drogami, liniami kolejowymi, lotniskami, jednostki samorządowe,
2	Uchwalanie aktów prawa miejscowego	właściwa Rada Miasta/Rada gminy/Rada Powiatu, Sejmik Województwa
3	Kontrola hałasu w środowisku	właściwy Starosta, Marszałek Województwa
4	Prowadzenie właściwej polityki w zakresie planowania przestrzennego	właściwa Rada Miasta/Rada Gminy, Sejmik Województwa
5	Sporządzanie i przekazywanie marszałkowi województwa rocznych raportów z postępów realizacji POH	Zarządzający drogami, liniami kolejowymi, lotniskami, właściwy Prezydent Miasta/Starosta
6	Przekazywanie informacji o wydanych decyzjach	właściwy Wójt/Burmistrz/Prezydent Miasta/Starosta, Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska

2) Podmioty korzystające ze środowiska i ich obowiązki

Wszystkie działania wskazane w POH powinny być uzasadnione celem i możliwością ich realizacji, szczególnie pod kątem uwarunkowań technicznych, technologicznych oraz finansowych. Do realizacji zadań opisanych w POH zostają zobowiązani przede wszystkim zarządcy poszczególnych źródeł hałasu. Poza obowiązkami wynikającymi z POH, który stanowi akt prawa miejscowego, zarządca jest zobowiązany do zapewnienia przestrzegania wymogów ochrony środowiska, zgodnie z przepisami ustawy Poś. Obowiązki zarządcy źródła hałasu polegają na:

- dotrzymywaniu standardów emisji hałasu (art. 141 ustawy Poś);
- zapewnieniu prawidłowej eksploatacji urządzenia; tzn. niepowodującej przekroczenia standardów jakości środowiska (art. 144 ustawy Poś);
- stosowaniu zabezpieczeń akustycznych i właściwej organizacji ruchu w celu ochrony środowiska przed zanieczyszczeniem hałasem (art. 173 ustawy Poś);
- dotrzymaniu standardów jakości środowiska między innymi poprzez obowiązek zachowania dopuszczalnych poziomów hałasu (art. 174 ustawy Poś);
- prowadzeniu okresowych pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii w związku z eksploatacją danego obiektu (art. 175 ust.1 ustawy Poś), lub ciągłych pomiarów poziomów substancji lub energii w razie eksploatacji obiektów o określonych cechach lub kategoriach wskazujących na możliwość wprowadzania do środowiska substancji lub energii w znacznych ilościach (art. 175 ust. 2 ustawy Poś), przy czym pomiary powinny zostać przeprowadzane przez odpowiednie laboratoria (art. 147a ustawy Poś), a ich wyniki ewidencjonowane oraz przechowywane przez 5 lat (art. 147 ust. 6 ustawy Poś);
- przedstawianiu właściwemu organowi ochrony środowiska oraz głównemu inspektorowi ochrony środowiska wyników wykonanych pomiarów (art. 177 ust.1 ustawy Poś).

5 Obszary ciche

Zgodnie z ustawą POŚ, obszar cichy poza aglomeracją to obszar, który nie jest narażony na oddziaływanie hałasu komunikacyjnego, przemysłowego lub pochodzącego z działalności rekreacyjno-wypoczynkowej. W aglomeracji to obszar, na którym nie występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wyrażonych wskaźnikiem L_{DWN} .

Głównym celem tworzenia obszarów cichych jest zachowanie dobrych warunków akustycznych wszędzie tam, gdzie one jeszcze występują. Podstawą do tworzenia takich obszarów jest Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. *odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku*.

W tym programie wskazano tereny spełniające kryteria obszarów cichych według wytycznych określonych w przewodniku Głównego Inspektora Ochrony Środowiska pt. „Dobre praktyki tworzenia obszarów cichych” (GIOŚ, 2022).

6 Opis sposobu monitorowania realizacji POH

Obowiązki organów administracji na szczeblu rządowym (Wielkopolski Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska) i samorządowym (Marszałek Województwa, Sejmik Województwa Wielkopolskiego, właściwi Starostowie Powiatów, Wójtowie, Burmistrzowie lub Prezydenci Miast) w zakresie ochrony środowiska przed hałasem, wynikają z ustawy Poś oraz ustawy z dnia 27 marca 2003 r. *o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym* (Dz.U. 2023 poz. 977).

Do nadzorowania wyznaczonych w POH działań służą raporty z postępu działań programowanych. Podmioty i organy odpowiedzialne za realizację poszczególnych działań są zobowiązane do sporządzania i przedkładania w terminie do 31 marca każdego roku Marszałkowi Województwa Wielkopolskiego raportu z postępu realizacji POH za ubiegły rok. Zgodnie z *Dobrymi praktykami wykonywania programów ochrony środowiska przed hałasem*⁵ raport z postępów realizacji programu powinien m. in. zawierać:

- opisy poszczególnych zadań zrealizowanych i będących w realizacji;
- jednostkę odpowiedzialną za realizację zadania;
- wydane decyzje administracyjne lub dokonane zgłoszenia budowlane mające istotny wpływ na zmianę klimatu akustycznego w środowisku w tym decyzje o dopuszczalnym poziomie hałasu, pozwolenia zintegrowane, decyzje dotyczące konieczności zastosowania środków ochrony przed hałasem nałożonych na zarządzających źródłami hałasu;
- harmonogram realizacji zadania, jego koszty i źródła finansowania;

⁵ Powyższe zapisy są spójne z tzw. Programami kontroli ochrony środowiska przed hałasem (DF6_9) określonymi przez KE tj. sprawozdawczością związaną z kontrolą programów ochrony środowiska, które były realizowane, wraz ze wskazaniem podjętych w nich przedsięwzięć związanych z ograniczaniem hałasu.

- założone i uzyskane rezultaty w wyniku realizacji zadania;
- weryfikację skuteczności zadania (pomiary weryfikacyjne);
- informacje o ewentualnych zagrożeniach wykonania zadań programu;
- informacje o wydanych aktach prawa miejscowego, mających wpływ na klimat akustyczny otoczenia dróg, linii kolejowych, lotnisk (m.in.: plany zagospodarowania; obszary ograniczonego użytkowania; obszary ciche),
- informacje o skargach mieszkańców na hałas i sposobie ich rozpatrzenia,
- gromadzenie informacji o wykonanych pomiarach hałasu.

Zgodnie z ww. opracowaniem przekazywany raport powinien zawierać informacje o aktualnie realizowanych i zakończonych działaniach mających wpływ na klimat akustyczny (m.in. wydane decyzje administracyjne, wyniki analiz porealizacyjnych i przeglądów ekologicznych) oraz informacje o przyjętych w planach zagospodarowania przestrzennego zapisach dotyczących rozwiązań, mających na celu ograniczenie emisji hałasu do środowiska, a także poprawę komfortu życia mieszkańców.

7 Udział społeczeństwa

Zgodnie z art. 119a ust. 5 ustawy Poś Marszałek województwa przy opracowywaniu POH zapewnia udział społeczeństwa na zasadach i w trybie określonych w ustawie 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*.

Konsultacje przeprowadzono również na podstawie przepisów ustawy z dnia 24 kwietnia 2003 r. *o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie* (Dz. U. z 2023 r. poz. 571) oraz uchwały Nr XLIX/751/10 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 5 lipca 2010 r. *w sprawie określenia szczegółowego sposobu konsultowania projektów aktów prawa miejscowego z wojewódzką radą działalności pożytku publicznego lub organizacjami pozarządowymi oraz innymi podmiotami działającymi w sferze działalności pożytku publicznego w dziedzinach dotyczących działalności statutowej tych organizacji*.

Wypełniając obowiązek wynikający z ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. *o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa* (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz zarządzenia Nr 40/2016 Marszałka Województwa Wielkopolskiego z dnia 22 lipca 2016 r. *w sprawie szczegółowego sposobu postępowania z podmiotami wykonującymi zawodową działalność lobbingsową oraz z podmiotami wykonującymi bez wpisu do rejestru czynności z zakresu zawodowej działalności lobbingsowej*, poinformowano o przystąpieniu do prac nad projektem uchwały Sejmiku Województwa Wielkopolskiego w sprawie Programu.

Procedura konsultacji społecznych niniejszego POH została wszczęta zawiadomieniem Marszałka Województwa Wielkopolskiego o przystąpieniu do prac nad opracowaniem projektu uchwały w sprawie POH z dnia 19 stycznia 2024 r. (znak DSK-I.721.38.2023) podanym do publicznej wiadomości za pośrednictwem Biuletynu Informacji Publicznej.

W dniu 27.05.2024 r. opublikowano w dzienniku „Głos Wielkopolski” ogłoszenie Marszałka Województwa Wielkopolskiego o przystąpieniu do procedury zapewnienia udziału społeczeństwa w pracach nad projektem „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa wielkopolskiego”. Pismem z dnia 23.05.2024 r. Marszałek Województwa Wielkopolskiego skierował również do jednostek samorządu terytorialnego prośbę o udostępnienie przedmiotowego ogłoszenia w celu poinformowania społeczeństwa o rozpoczęciu procedury z udziałem społeczeństwa.

Konsultacje społeczne odbywały się w terminie od 27.05.2024 r. do 17.06.2024 r. Uwagi oraz wnioski do projektu Programu można było wnosić w formie:

1. pisemnej – poprzez wypełnienie formularza dostępnego pod adresem: <https://bip.umww.pl> i przesłanie go na adres: Departament Zarządzania Środowiskiem i Klimatu, Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego w Poznaniu, al. Niepodległości 34, 61-714 Poznań;
2. za pomocą środków komunikacji elektronicznej - poprzez wypełnienie ww. formularza, bez konieczności opatrywania go bezpiecznym podpisem elektronicznym i przesłanie go w wersji edytowalnej na adres e-mail: poh@umww.pl;
3. ustnie do protokołu w siedzibie Departamentu Zarządzania Środowiskiem i Klimatu.

W ramach konsultacji społecznych w dniu 6.06.2024 r. odbyło się spotkanie w formule online, podczas którego przedstawione zostały zagadnienia dotyczące podstawy prawnej, przyjętej konstrukcji, a przede wszystkim zawartości merytorycznej projektu Programu – opracowanych działań i kierunków poprawy jakości klimatu akustycznego środowiska na terenie województwa wielkopolskiego.

W ramach postępowania wpłynęły uwagi i wnioski łącznie od dziewięćdziesięciu ośmiu mieszkańców, stowarzyszeń oraz organów administracji publicznej. Postulaty dotyczyły przede wszystkim hałasu generowanego do środowiska przez lotnisko Poznań – Ławica oraz linie kolejowe na terenie miasta Poznania. Jedna uwaga została przesłana po terminie. Zestawienie uwag i wniosków, zawierające również informację o sposobie ich rozpatrzenia, stanowi załącznik do niniejszego POH.

**PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA PRZED HAŁASEM
DLA WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO**

Tom II – Główne drogi

Tom II – Główne drogi położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

1 Opis obszaru w sąsiedztwie dróg objętych zakresem Programu

Zakres przestrzenny obszaru objętego niniejszym Programem w odniesieniu do głównych dróg na terenie województwa wielkopolskiego został wyznaczony na podstawie następujących opracowań, wykonanych w IV rundzie mapowania:

- „Strategiczna Mapa Hałasu dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie w województwie wielkopolskim” (AkustiX sp. z o.o., marzec 2022 r., zwana dalej SMH DK 2022), obejmująca odcinki dróg dla których zarządzającym jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad,
- „Strategiczna Mapa Hałasu dla odcinka I autostrady A2 Nowy Tomyśl – Konin km 107+900 – 257+560” (AkustiX sp. z o.o., maj 2022 r., zwana dalej SMH AWSA 2022), obejmująca odcinki autostrad dla których zarządzającym jest spółka Autostrada Wielkopolska S.A.,
- „Strategiczna Mapa Hałasu dla odcinka II autostrady A2 Świecko – Nowy Tomyśl km 1+995 – 107+900” (AkustiX sp. z o.o., maj 2022 r., zwana dalej SMH AWSA II 2022), obejmująca odcinki autostrad dla których zarządzającym jest spółka Autostrada Wielkopolska II S.A.,
- „Strategiczna Mapa Hałasu dla dróg wojewódzkich o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie zlokalizowanych w województwie wielkopolskim” (BAASA Acoustics sp. j., czerwiec 2022 r., zwana dalej SMH DW 2022), obejmująca odcinki dróg dla których zarządzającym jest Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu,
- „Strategiczna Mapa Hałasu dla głównych dróg na terenie powiatu poznańskiego” (BAASA Acoustics sp. j., sierpień 2022 r., zwana dalej SMH DPPO 2022), obejmująca odcinki dróg dla których zarządzającym jest Zarząd Dróg Powiatowych w Poznaniu,
- „Strategiczna Mapa Hałasu dla głównych dróg na terenie powiatu obornickiego” (BAASA Acoustics sp. j., czerwiec 2022 r., zwana dalej SMH DPOB 2022), obejmująca odcinki dróg dla których zarządzającym jest Zarząd Dróg Powiatowych w Obornikach,
- „Strategiczna Mapa Hałasu dla głównych dróg na terenie miasta Konin” (BAASA Acoustics sp. j., czerwiec 2022 r., zwana dalej SMH Konin 2022), obejmująca odcinki dróg dla których zarządzającym jest Zarząd Dróg Miejskich w Koninie,
- „Strategiczna mapa hałasu dla dróg głównych przebiegających przez miasto Leszno” (Lemitor Ochrona Środowiska sp. z o.o. sp. k., czerwiec 2022 r., zwana dalej SMH Leszno 2022), obejmująca odcinki dróg dla których zarządzającym jest Miejski Zarząd Dróg przy Urzędzie Miasta Leszna.

W ramach ww. opracowań zidentyfikowano odcinki dróg na terenie województwa wielkopolskiego, znajdujące się poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy, po których porusza się powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie. Identyfikację

oraz lokalizację odcinków objętych niniejszym Programem przedstawiono w rozdziale 1.1. Odcinki dróg w granicach miasta o liczbie ludności powyżej 100 tys. (w przypadku województwa wielkopolskiego – miasta Poznania) objęte były odrębną strategiczną mapą hałasu opracowaną przez urząd miasta i zostały uwzględnione w niniejszym Programie w części poświęconej aglomeracjom (Tom IV).

1.1 Identyfikacja i charakterystyka źródeł hałasu na podstawie SMH

W ramach opracowywania strategicznych map hałasu zidentyfikowane zostały odcinki dróg głównych (poza aglomeracją o liczbie mieszkańców większej niż 100 tys.) na terenie województwa wielkopolskiego. W poniższych tabelach zestawiono odcinki dróg objętych poszczególnymi SMH, ich długości oraz występujące w ich obrębie średnie dobowe natężenie ruchu pojazdów (SDR). Ponadto, lokalizację ww. odcinków dróg na tle granic województwa wielkopolskiego i znajdujących się w nim powiatów przedstawiono w formie graficznej (rysunki 2 ÷ 8).

Tabela 8 Identyfikacja odcinków dróg, po których porusza się powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie zlokalizowanych na terenie województwa wielkopolskiego, znajdujących się w zarządzie GDDKiA

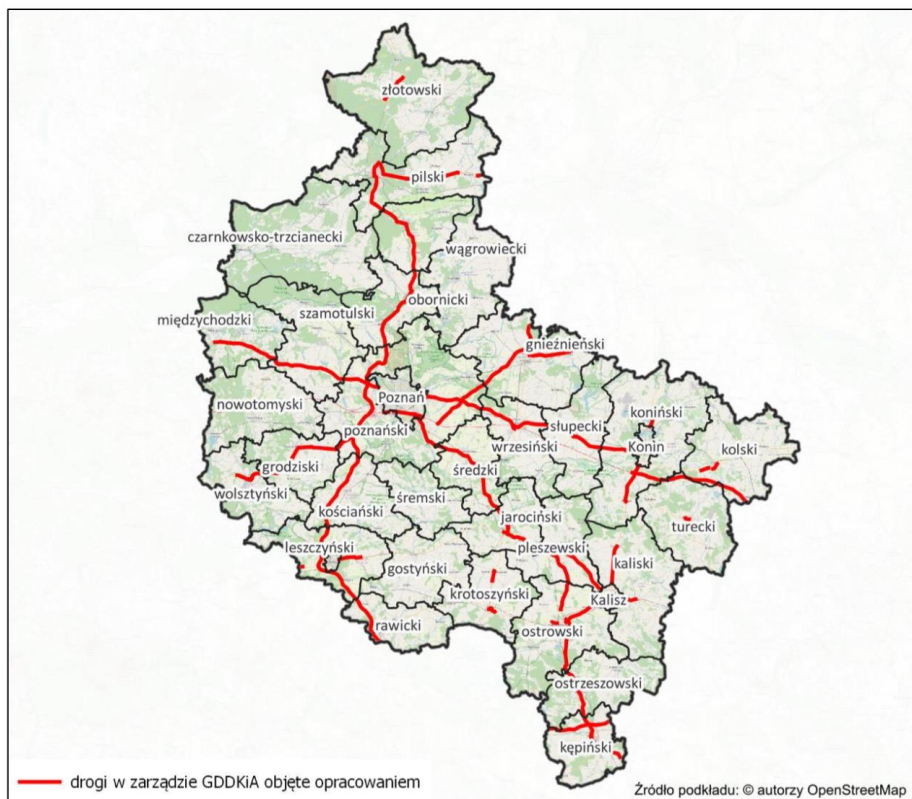
Lp.	Oznaczenie drogi	Nazwa odcinka	Długość [km]	SDR [poj./dobę]
1	A2	W. MODŁA /DK25/ - W. KONIN WSCH. /DK72/	4,290	25944
2	A2	W. KONIN WSCH. /DK72/ - W. KOŁO	23,971	24525
3	A2	W. KOŁO - W. DĄBIE /DW473/	16,230	24354
4	S5h	W. MIELESZYN - W. GNIEZNO PŁN. /DW194/	8,557	11360
5	S5h	W. GNIEZNO PŁN. /DW194/ - W. KŁECKO /DW190/	5,610	11757
6	S5h; S5d	W. KŁECKO /DW190/ - W. GNIEZNO PŁD. /DW194/	4,467	12676
7	S5d	W. GNIEZNO PŁD. /DW194/ - W. ŁUBOWO	6,507	21643
8	S5d	W. ŁUBOWO - W. CZERNIEJEWO	4,580	22547
9	S5d	W. CZERNIEJEWO - W. IWNO	8,312	24134
10	S5d	W. IWNO - W. KOSTRZYN /DK92/	2,872	24900
11	S5d	W. KOSTRZYN /DK92/ - W. STRUMIANY	2,037	32215
12	S5d	W. STRUMIANY - W. KLESZCZEWO /DW434/	7,254	30299
13	S5d	W. KLESZCZEWO /DW434/ - W. POZNAŃ WSCH. /A2/	3,411	31059
14	S5e	W. POZNAŃ ZACH. /A2/ - W. KONARZEWO /UL. POZNAŃSKA/	2,083	33581
15	S5e	W. KONARZEWO /UL. POZNAŃSKA/ - W. STĘSZEW /DK32/	8,795	30612
16	S5e	W. STĘSZEW /DK32/ - W. MOSINA /DW431/	5,077	25468
17	S5e; S5k	W. MOSINA /DW431/ - W. CZEMPIŃ	3,628	26030
18	S5k	W. CZEMPIŃ - W. KOŚCIAN PŁN.	9,994	23861
19	S5k	W. KOŚCIAN PŁN. - W. KOŚCIAN PŁD.	6,837	22670
20	S5k	W. KOŚCIAN PŁD. - W. ŚMIGIEL PŁN.	5,555	24138
21	S5k	W. ŚMIGIEL PŁN. - W. ŚMIGIEL PŁD.	4,021	24350
22	S5k	W. ŚMIGIEL PŁD. - W. LIPNO /DW309/	4,780	25404
23	S5k; S5i	W. LIPNO /DW309/ - W. ŚWIĘCIECHOWA	10,131	21366
24	S5i	W. ŚWIĘCIECHOWA - W. LESZNO ZACH. /DK12/	4,101	23240

Lp.	Oznaczenie drogi	Nazwa odcinka	Długość [km]	SDR [poj./dobę]
25	S5i	W. LESZNO ZACH. /DK12/ - W. LESZNO PŁD. /DK12, DW323/	6,389	21065
26	S5i; S5f	W. LESZNO PŁD. /DK12, DW323/ - W. RYDZYNA /DW309/	9,778	19119
27	S5f	W. RYDZYNA /DW309/ - W. BOJANOWO /DW309/	5,231	19735
28	S5f	W. BOJANOWO /DW309/ - W. RAWICZ /DK36/	13,552	18923
29	S5f	W. RAWICZ /DK36/ - W. KORZEŃSKO	4,277	19466
30	S8e	W. SYCÓW WSCH. /DW449, DW482/ - W. BRALIN	7,702	26265
31	S8e	W. BRALIN - W. KĘPNO /S11/	9,894	23992
32	S8e	W. KĘPNO /S11/ - W. WIERUSZÓW	6,186	25396
33	10	PIŁA /OBWODNICA 1: AL. NIEPODLEGŁOŚCI (DK11) - AL. POWSTAŃCÓW WLKP. (DW188)/	2,029	10905
34	10	PIŁA /OBWODNICA 2: AL. POWSTAŃCÓW WLKP. (DW188) - UL. BYDGOSKA/	2,790	12268
35	10	PIŁA /OBWODNICA (UL. BYDGOSKA) - ŚMIŁOWO /UL. KACZORSKA/	8,878	10909
36	10	ŚMIŁOWO /UL. KACZORSKA/ - POBÓRKA WLK. /DW190/	12,198	9046
37	10	POBÓRKA WLK. /DW190/ - KOSZTOWO /S10/	7,061	9733
38	11	PODGAJE /UL. GDAŃSKA (DK22)/ - JASTROWIE /UL. WOJSKA POLSKIEGO (DW189)/	7,663	11010
39	11	JASTROWIE /PRZEJŚCIE: UL. WOJSKA POLSKIEGO (DW189) - BYSZKI (DK22)/	3,340	11818
40	11	PIŁA /PRZEJŚCIE 1: UL. DĘBIAKI (DK10) - AL. JANA PAWŁA II (DW179, DW188)/	4,596	10054
41	11	PIŁA / PRZEJŚCIE 2: AL. JANA PAWŁA II (DW179, DW188) - UL. SIEMIRADZKIEGO (DW180)/	1,016	16649
42	11	PIŁA /PRZEJŚCIE 3: UL. SIEMIRADZKIEGO (DW180) - UL. PRZEMYSŁOWA/	3,998	9589
43	11h; 11	PIŁA /UL. PRZEMYSŁOWA/ - UJŚCIE /UL. CZARNKOWSKA (DW182)/	6,855	14891
44	11	UJŚCIE /UL. CZARNKOWSKA (DW182)/ - CHODZIEŻ /DW183/	12,051	9257
45	11	CHODZIEŻ /PRZEJŚCIE: (DW183) - UL. GRUDZIŃSKICH (DW193)/	3,438	8887
46	11	CHODZIEŻ /UL. GRUDZIŃSKICH (DW193)/ - BUDZYŃ /UL. DWORCOWA/	11,624	11255
47	11	BUDZYŃ /UL. DWORCOWA/ - ROGOŹNO /AL. PIŁSUDSKIEGO (DW241)/	15,260	8584
48	11	ROGOŹNO /AL. PIŁSUDSKIEGO (DW241)/ - OBORNIKI	13,657	12295
49	11	OBORNIKI /PRZEJŚCIE/	3,716	17135
50	11; S11c	OBORNIKI /UL. SZAMOTULSKA (DW187)/ - W. POZNAŃ PŁN.	14,108	23723
51	S11c	W. POZNAŃ PŁN. - W. POZNAŃ ROKIETNICA /UL. POZNAŃSKA/	6,571	17647
52	S11c	W. POZNAŃ ROKIETNICA - W. POZNAŃ NAPACHANIE	2,391	24827
53	S11c	W. POZNAŃ NAPACHANIE - W. POZNAŃ TARNOWO PODGÓRNE (DK92)	1,589	32076
54	S11c	W. POZNAŃ TARNOWO PODGÓRNE (DK92) - W. POZNAŃ ŁAWICA	4,088	43644
55	S11c	W. POZNAŃ ŁAWICA - W. POZNAŃ DĄBRÓWKA	3,148	44385
56	S11c; S5e	W. POZNAŃ DĄBRÓWKA /UL. POZNAŃSKA/ - W. POZNAŃ ZACH. /A2, S5/	4,554	45002
57	S11a	POZNAŃ /GR. MIASTA/ - W. KONINKO /UL. PRZEMYSŁOWA/	2,110	55441
58	S11a	W. KONINKO /UL. PRZEMYSŁOWA/ - W. GĄDKI	1,567	43824
59	S11a	W. GĄDKI - W. KÓRNIK PŁN. /DW434/	6,507	37687
60	S11a	W. KÓRNIK PŁN. /DW434/ - W. KÓRNIK PŁD. /DK11/	2,435	23255
61	S11a; 11	W. KÓRNIK PŁD. /S11/ - ŚRODA WLKP. /UL. KÓRNIKA/	8,869	22575
62	11	ŚRODA WLKP. /OBWODNICA: UL. KÓRNIKA - UL. ZANIEMYSKA (DW432)/	3,368	14798
63	11	ŚRODA WLKP. /UL. ZANIEMYSKA (DW432)/ - MIAŚKOWO /DK15/	8,757	18682
64	11	MIAŚKOWO /DK15/ - KLĘKA /DW436/	11,823	17442
65	11; S11d	KLĘKA /DW436/ - W. MIESZKÓW	5,842	14809

Lp.	Oznaczenie drogi	Nazwa odcinka	Długość [km]	SDR [poj./dobę]
66	S11d	W. MIESZKÓW - W. JAROCIN /DK11, DW443/	7,583	12265
67	S11d; 11e	W. JAROCIN /S11, DW443/ - JAROCIN /DK12/	2,850	12874
68	11	JAROCIN /DK12/ - PLESZEW /UL. POZNAŃSKA (DK12)/	18,271	12505
69	11	PLESZEW /OBWODNICA: UL. POZNAŃSKA (DK12) - UL. TACZANOWSKIEGO/	4,603	10350
70	11; S11b	PLESZEW /UL. TACZANOWSKIEGO/ - W. OSTRÓW WLKP. PŁN. /UL. POZNAŃSKA (DK36)/	20,906	9263
71	S11b	W. OSTRÓW WLKP. WSCH. /UL. KALISKA (DK25)/ - W. OSTRÓW WLKP. PŁD.	4,408	11975
72	S11b	W. OSTRÓW WLKP. PŁD. - STRUGI /DK11, DW490/	8,420	11546
73	11	STRUGI /S11, DW490/ - ANTONIN /DK25/	5,488	14953
74	11	ANTONIN /DK25/ - OSTRZESZÓW /UL. PIASTOWSKA (DW444)/	10,781	9144
75	11	OSTRZESZÓW /OBWODNICA: UL. PIASTOWSKA (DW444) - UL. KOŚCIUSZKI (DW449)/	0,872	10391
76	11	OSTRZESZÓW /UL. KOŚCIUSZKI (DW449)/ - W. KĘPNO PŁN. /S11/	10,725	10299
77	11	W. KĘPNO PŁN. /S11/ - KĘPNO /DW482/	5,737	13468
78	11	KĘPNO /PRZEJŚCIE 2: (DW482) - (DK39)/	3,375	12468
79	11	KĘPNO /DK39/ - OPATÓW /UL. POZNAŃSKA/	12,411	8673
80	12	LESZNO /GR. MIASTA/ - DOBRAMYŚL	8,271	8354
81	12t	JAROCIN /PRZEJŚCIE 2: UL. WROCŁAWSKA (DK15) - (DK11)/	1,346	12588
82	12	PLESZEW /PRZEJŚCIE: UL. MARCINKOWSKIEGO (DK11) - UL. KALISKA/	3,630	11586
83	12	PLESZEW /UL. KALISKA/ - KALISZ /GR. MIASTA/	21,817	8975
84	12	KALISZ /GR. MIASTA/ - OPATÓWEK /UL. TURKOWSKA (DW471)/	4,909	14984
85	15	KROTOSZYN /PRZEJŚCIE: UL. KOBYLIŃSKA (DK36) - UL. RASZKOWSKA (DK36)/	0,680	15429
86	15	KOŹMIN WLKP. /PRZEJŚCIE: GR. MIASTA - BORECKA (DW438)/	3,764	9349
87	15	OBŁACZKWO /DK92/ - WRZEŚNIA /UL. OBJAZDOWA (DK92)/	0,915	17480
88	15a	GNIEZNO /UL. TRASA ZIAZDU GNIEŹNIEŃSKIEGO (DW194)/ - LULKOWO	6,100	12852
89	15	LULKOWO - TRZEMESZNO /AL. ODZYSKANIA NIEPODLEGŁOŚCI/	8,014	14384
90	24	PNIEWY /DK92, DW187/ - KWILCZ /UL. 1 MAJA (DW186)/	13,297	10744
91	24	KWILCZ /UL. 1 MAJA (DW186)/ - GORZYŃ /UL. PIŁSUDSKIEGO (DW160)/	13,394	9049
92	25	ŚLESIN /UL. ŻWIRKI I WIGURY/ - KONIN /GR. MIASTA/	4,887	8488
93	25d; 25	KONIN /GR. MIASTA/ - W. MODŁA /A2/	3,289	14038
94	25	W. MODŁA /A2/ - RYCHWAŁ /UL. KALISKA (DW443)/	11,624	9781
95	25	STAWISZYN - KALISZ /GR. MIASTA/	14,153	9018
96	25e	NOWE SKALMIERZYCE /OBWODNICA/	7,869	13795
97	25	NOWE SKALMIERZYCE - W. OSTRÓW WLKP. /S11/	8,016	19373
98	32	POWODOWO /DW303/ - WOLSZTYN /UL. FABRYCZNA (DW305)/	5,020	8805
99	32	WOLSZTYN /PRZEJŚCIE: UL. FABRYCZNA (DW305) - UL. POZNAŃSKA (DW305)/	2,309	10298
100	32	WOLSZTYN /UL. POZNAŃSKA (DW305)/ - RAKONIEWICE /UL. WIELICHOWSKA (DW312)/	10,668	10083
101	32	RAKONIEWICE /UL. WIELICHOWSKA (DW312)/ - GRODZISK WLKP. /GR. MIASTA/	7,803	9133
102	32	GRODZISK WLKP. /PRZEJŚCIE: GR. MIASTA - UL. KOŚCIAŃSKA (DW308)/	4,174	11231
103	32	GRODZISK WLKP. /UL. KOŚCIAŃSKA (DW308)/ - GRANOWO /UL. POZNAŃSKA (DW431)/	14,188	10212
104	32	GRANOWO /UL. POZNAŃSKA (DW431)/ - STĘSZEW /UL. WROCŁAWSKA (DW196)/	9,478	8585
105	36b	RAWICZ /OBWODNICA 1: W. RAWICZ (S5) - RONDO WOŚP (DW309)/	3,921	9165
106	36	RAWICZ /RONDO SARNOWSKIE/ - MIEJSKA GÓRKA	4,269	12104

Lp.	Oznaczenie drogi	Nazwa odcinka	Długość [km]	SDR [poj./dobę]
107	36	KROTOSZYN /PRZEJŚCIE: UL. KOŹMIŃSKA (DK15) - UL. SULMIERZYCKA (DW444)/	2,452	14340
108	36	OSTRÓW WLP. /PRZEJŚCIE: GR. MIASTA - UL. POZNAŃSKA/	2,018	13426
109	72	TUREK /PRZEJŚCIE: AL. JANA PAWŁA II (DW470) - UL. DOBRSKA SZOSA (DK83)/	1,549	12629
110	92	PNIEWY /DK24, DW187/ - SĘKOWO /UL. LIPOWA (DW306)/	13,052	16750
111	92	SĘKOWO /UL. LIPOWA (DW306)/ - TARNOWO PODGÓRNE	12,820	14191
112	92	TARNOWO PODGÓRNE /PRZEJŚCIE/	5,111	24096
113	92	TARNOWO PODGÓRNE - W. POZNAŃ TARNOWO PODGÓRNE /S11/	3,334	38706
114	92	W. POZNAŃ TARNOWO PODGÓRNE /S11/ - PRZEŻMIEROWO /UL. SZAMOTULSKA (DW184)/	4,554	42806
115	92	PRZEŻMIEROWO /UL. SZAMOTULSKA (DW184)/ - POZNAŃ /GR. MIASTA/	0,996	56230
116	92	POZNAŃ /GR. MIASTA/ - SWARZĘDZ /UL. KIRKORA/	0,700	34771
117	92	SWARZĘDZ /PRZEJŚCIE: UL. KIRKORA - UL. POLNA/	1,961	27675
118	92	SWARZĘDZ /UL. POLNA/ - KOSTRZYN /UL. POZNAŃSKA/	8,369	27242
119	92	KOSTRZYN /OBWODNICA: UL. POZNAŃSKA - (S5)/	3,344	17159
120	92	KOSTRZYN /S5/ - OBLĄCZKOWO /UL. WROCŁAWSKA (DK15)/	22,485	22644
121	92	WRZEŚNIA /OBWODNICA 1: UL. WROCŁAWSKA (DK15) - UL. BUKOWA (DW442)/	1,260	13011
122	92	WRZEŚNIA /OBWODNICA 2: UL. BUKOWA (DW442) - UL. SŁOWACKIEGO/	2,933	13242
123	92	WRZEŚNIA /UL. SŁOWACKIEGO/ - WÓŁKA /DW260/	11,924	10431
124	92	WÓŁKA /DW260/ - SŁUPCA /UL. SIENKIEWICZA (DW466)/	7,316	13212
125	92	SŁUPCA /OBWODNICA: UL. SIENKIEWICZA (DW466) - UL. KLECZEWSKA (DW263)/	1,567	10881
126	92	SŁUPCA /UL. KLECZEWSKA (DW263)/ - GOLINA /UL. SŁOWACKIEGO (DW467)/	14,994	9298
127	92	GOLINA /UL. SŁOWACKIEGO (DW467)/ - KONIN /GR. MIASTA/	6,969	15076
128	92	KOŚCIELEC /UL. TURECKA (DW470)/ - KOŁO /UL. KS. JÓZEFA/	2,896	10080
129	92	KOŁO /OBWODNICA 2: UL. BOGUMIŁA - UL. DĄBSKA (DW473)/	2,546	10012
130	12	WSCHOWA /DP1005F/ - LESZNO /S5/	1,761	9751
131	S8e	W. SYCÓW ZACH. /DW448/ - W. SYCÓW WSCH. /DW449, DW482/	0,116	27245
132	A2	W. KOŁO - W. DĄBIE /DW473/	0,774	24354
133	10	WYRZYSK /S10/ - NAKŁO /UL. MROTECKA (DW241)/	1,398	11314
134	S5h	W. LUBCZ - W. MIELESZYN	0,643	11489
135	15	TRZEMESZNO /AL. ODZYSKANIA NIEPODLEGŁOŚCI/ - MOGILNO /DP2417C/	8,291	10171
136	S11c	W. POZNAŃ NAPACHANIE /UL. POZNAŃSKA (DW184)/ - W. POZNAŃ TARNOWO PODGÓRNE /UL. POZNAŃSKA (DK92)/	2,149	32076

[źródło: SMH DK 2022]



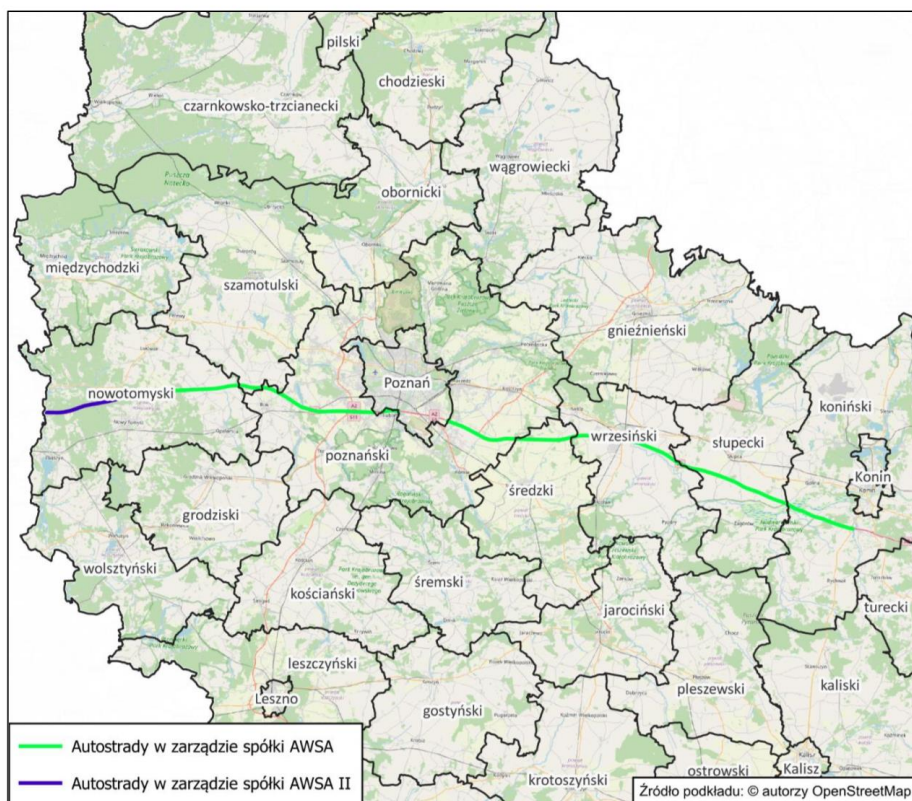
Rysunek 2 Drogi w zarządzie GDDKiA na terenie województwa wielkopolskiego po których porusza się powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie, ujęte w SMH DK 2022

[źródło: opracowanie własne na podstawie SMH DK 2022]

Tabela 9 Identyfikacja odcinków dróg, po których porusza się powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie zlokalizowanych na terenie województwa wielkopolskiego, znajdujących się w zarządzie spółek Autostrada Wielkopolska S.A. oraz Autostrada Wielkopolska II S.A.

Lp.	Oznaczenie drogi	Nazwa odcinka	Długość [km]	SDR [poj./dobę]
1	A2	W. TRZCIEL /DP1339F/ - W. NOWY TOMYŚL	16,093	22 980
2	A2	W. NOWY TOMYŚL /DW305/ - W. BUK /DW307/	32,294	23 084
3	A2	W. BUK /DW307/ - W. POZNAŃ ZACH. /S5/	13,935	23 034
4	A2	W. POZNAŃ ZACH. /S5/ - W. POZNAŃ KOMORNIKI /UL. GŁOGOWSKA/	5,234	68 975
5	A2	W. POZNAŃ KOMORNIKI /UL. GŁOGOWSKA/ - W. POZNAŃ LUBOŃ /UL. ARMII POZNAŃ (DW430)/	4,472	75 236
6	A2	W. POZNAŃ LUBOŃ /UL. ARMII POZNAŃ (DW430)/ - W. POZNAŃ KRZESINY /UL. KRZYWOUSTEGO (S11)/	6,681	78 144
7	A2	W. POZNAŃ KRZESINY /UL. KRZYWOUSTEGO (S11)/ - W. POZNAŃ WSCH. /S5/	9,454	48 262
8	A2	W. POZNAŃ WSCH. /S5/ - W. WRZEŚNIA /DK92/	27,95	17 917
9	A2	W. WRZEŚNIA /DK92/ - W. SŁUPCA /DW466/	21,254	23 561
10	A2	W. SŁUPCA /DW466/ - W. SŁUGOCIN /DW467/	14,497	22 653
11	A2	W. SŁUGOCIN /DW467/ - W. MODŁA /DK25/	13,555	26 334
12	A2	W. MODŁA /DK25/ - W. KONIN WSCH. /DK72/	0,334	25 944

[źródło: SMH AWSA 2022 oraz SMH AWSA II 2022]



Rysunek 3 Drogi w zarządzie spółek AWA oraz AWA II na terenie województwa wielkopolskiego po których porusza się powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie, ujęte w SMH AWA 2022 oraz SMH AWA II 2022
[źródło: opracowanie własne na podstawie SMH AWA 2022 oraz SMH AWA II 2022]

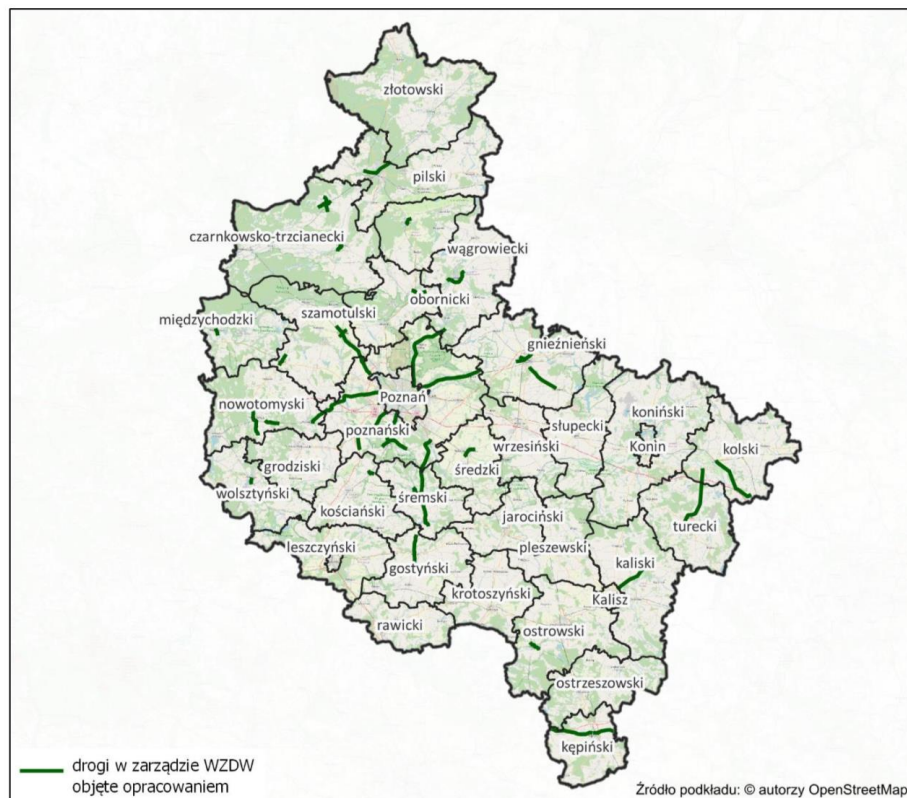
Tabela 10 Identyfikacja odcinków dróg, po których porusza się powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie zlokalizowanych na terenie województwa wielkopolskiego, znajdujących się w zarządzie WZDW

L.p.	Oznaczenie drogi	Nazwa odcinka	Długość [km]	SDR [poj./dobę]
1	160	MIĘDZYCHÓD /PRZEJŚCIE/	1,481	8294
2	178	TRZCIANKA /PRZEJŚCIE/	5,193	10826
3	179	PIŁA /PRZEJŚCIE: GR. MIASTA - DK11/	4,030	11918
4	180	TRZCIANKA /PRZEJŚCIE/	4,322	8801
5	182	CZARNKÓW /PRZEJŚCIE: UL. WIELEŃSKA (DW181) - GR. MIASTA/	2,631	13491
6	184	SZAMOTUŁY /PRZEJŚCIE 3: UL. WOJSKA POLSKIEGO (DW187) - GR. MIASTA/	2,369	9833
7	184	SZAMOTUŁY /GR. MIASTA/ - KOBYLNIKI /S11/	16,117	9797
8	185	SZAMOTUŁY /PRZEJŚCIE: UL. GRANICZNA - UL. ZAMKOWA (DW184)/	1,851	12130
9	187	PNIEWY /PRZEJŚCIE: DK24, DK92 - DW116/	3,662	8617
10	187	SZAMOTUŁY /PRZEJŚCIE: GR. MIASTA - UL. ODLEGŁA (GR. MIASTA)/	1,525	10087
11	188	PIŁA /PRZEJŚCIE: DK10 - R. JANA PAWŁA II (DK10)/	6,397	13340

Lp.	Oznaczenie drogi	Nazwa odcinka	Długość [km]	SDR [poj./dobę]
12	190	GNIEZNO /PRZEJŚCIE: W. KŁECKO (S5) - UL. POZNAŃSKA (DK5)/	1,512	9704
13	193	CHODZIEŻ /PRZEJŚCIE/	2,397	11539
14	194	POZNAŃ - KOBYLNICZKA	4,953	17344
15	194	KOBYLNICZKA - POBIEŻSKA	19,456	11748
16	194	GNIEZNO /PRZEJŚCIE 1: W. GNIEZNO PŁD. (S5) - UL. KOSTRZEWSKIEGO (DK15)/	2,227	21089
17	194	GNIEZNO /PRZEJŚCIE 2: UL. KOSTRZEWSKIEGO (DK15) - W. GNIEZNO PŁN. (S5)/	7,042	16162
18	196	POZNAŃ - MUROWANA GOŚLINA	12,192	18931
19	196	MUROWANA GOŚLINA /OBWODNICA/	8,382	9326
20	196	MUROWANA GOŚLINA - SŁAWA WIELKOPOLSKA /DW197/	8,006	8819
21	241	WĄGROWIEC /OBWODNICA/	8,695	14229
22	241	ROGOŹNO /PRZEJŚCIE/	5,423	8220
23	260	GNIEZNO - WITKOWO	11,621	8526
24	305	W. NOWY TOMYŚL /A2/ - NOWY TOMYŚL /DW302/	12,116	9027
25	305	WOLSZTYN /PRZEJŚCIE: DK32 - GR. MIASTA/	1,137	10329
26	306	BUK /OBWODNICA/	2,254	9835
27	307	POZNAŃ - W. POZNAŃ ŁAWICA /S11/	5,606	18264
28	307	W. POZNAŃ ŁAWICA /S11/ - W. BUK /A2/	12,003	12638
29	307	W. BUK /A2/ - OPALENICA	10,790	9050
30	308	NOWY TOMYŚL - BUKOWIEC /DW307/	4,312	8976
31	310	CZEMPIŃ /PRZEJŚCIE: UL. KOŚCIAŃSKIE PRZEDMIEŚCIE (DW311) - GR. MIASTA /	1,766	8850
32	310	ŚREM /PRZEJŚCIE: GR. MIASTA - UL. KILIŃSKIEGO/	1,963	9951
33	430	LUBOŃ /PRZEJŚCIE: UL. DOŻYŃKOWA - GR. MIASTA/	4,088	15592
34	430	LUBOŃ /GR. MIASTA/ - MOSINA /DW431/	7,921	15998
35	431	MOSINA /PRZEJŚCIE/	3,545	18150
36	431	MOSINA /GR. MIASTA/ - ŚWIĄTNIKI	6,796	8992
37	432	ŚREM /PRZEJŚCIE/	3,231	9083
38	432	ŚRODA WLKP. /PRZEJŚCIE: DK11 - GR. MIASTA/	4,233	10136
39	434	KÓRNIK /OBWODNICA/	5,854	15816
40	434	KÓRNIK - ŚREM /UL. ŚREDZKA (DW432)/	13,050	11874
41	434	ŚREM /OBWODNICA: UL. ŚREDZKA (DW432) - UL. ROLNA (DW436)/	4,529	9149
42	434	ŚREM /UL. ROLNA (DW436)/ - DOLSK /DW437/	11,318	8436
43	434	KUNOWO /DW308/ - GOSTYŃ /GR. MIASTA/	3,763	8363
44	434	GOSTYŃ /PRZEJŚCIE 1: GR. MIASTA - UL. PRZY DWORCU (DK12)/	2,246	12049
45	434	GOSTYŃ /PRZEJŚCIE 2: UL. KS. OLEJNICZAKA (DK12) - GR. MIASTA/	3,537	12557
46	444	ODOLANÓW /PRZEJŚCIE: UL. PRZEMYSŁOWA (GR. MIASTA) - UL. MOSTOWA (GR. MIASTA)/	3,364	10648
47	470	KOŚCIELEC /DK92/ - TUREK /UL. GÓRNICZA (GR. MIASTA)/	16,996	8800
48	470	TUREK /PRZEJŚCIE: UL. GÓRNICZA (GR. MIASTA) - GR. MIASTA/	4,484	9909
49	470	MORAWIN - KALISZ	12,972	11799
50	473	KOŁO /PRZEJŚCIE/	1,107	12825
51	473	KOŁO - DĄBIE /DW263/	17,855	9230

Lp.	Oznaczenie drogi	Nazwa odcinka	Długość [km]	SDR [poj./dobę]
52	482	WIERUSZÓW /GR. WOJ./ - KĘPNO	7,893	8345
53	482	KĘPNO - SYCÓW /GR. WOJ./	15,449	8747
54	311	W. CZEMPIŃ /55/ - KOMORNIKI /UL. POCZTOWA/	20,748	20437
55	311	KOMORNIKI /PRZEJŚCIE: UL. POCZTOWA - W. POZNAŃ KOMORNIKI (A2)/	2,394	10081

[źródło: SMH DW 2022]



Rysunek 4 Drogi w zarządzie WZDW na terenie województwa wielkopolskiego po których porusza się powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie, ujęte w SMH DW 2022

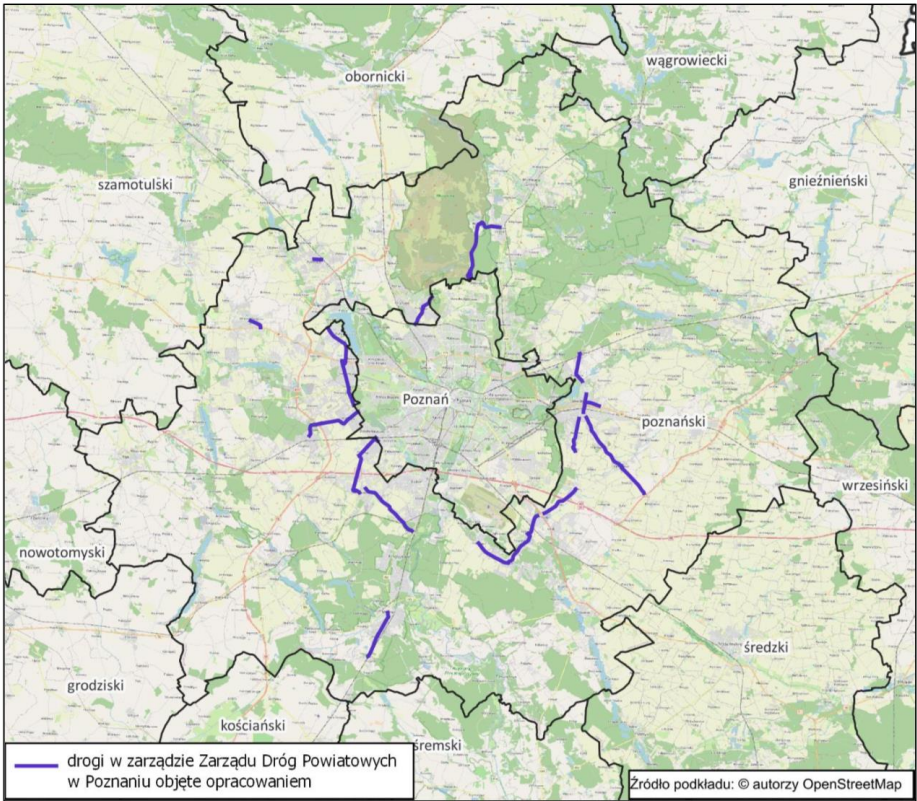
[źródło: opracowanie własne na podstawie SMH DW 2022]

Tabela 11 Identyfikacja odcinków dróg, po których porusza się powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie zlokalizowanych na terenie województwa wielkopolskiego, znajdujących się w zarządzie ZDPPO

Lp.	Oznaczenie drogi	Nazwa odcinka	Długość [km]	SDR [poj./dobę]
1	2387P	gr. powiatu (gr. m. Poznań) - ul. Wołczyńska w Poznaniu	0,145	16761
2	2387P	ul. Wołczyńska w Poznaniu - ul. Miętowa w m. Plewiska	0,965	8342
3	2387P	ul. Miętowa w m. Plewiska - ul. Szkolna w m. Plewiska	1,097	8281
4	2387P	ul. Grunwaldzka w m. Plewiska - gr. m. Plewiska (dr. A2)	1,599	10122
5	2387P	gr. m. Plewiska (dr. A2) - ul. Polna w m. Komorniki	1,264	8811

Lp.	Oznaczenie drogi	Nazwa odcinka	Długość [km]	SDR [poj./dobę]
6	2387P	ul. Malinowskiego m. Komorniki/ 2388P - ul. Poznańska w m. Komorniki	0,651	8776
7	2390P	ul. Poznańska m. Komorniki - m. Łęczycza (dr. DW 430)	5,522	12140
8	2400P	ul. Kolejowa m. Rokietnica - ul. Poczтова m. Rokietnica	0,606	8497
9	2401P	ul. Kasztanowa m. Dąbrówka - dr. 2417P m. Dąbrówka	0,987	18160
10	2401P	dr. 2417P m. Dąbrówka - skrzyż. ulic Poznańska/Polna/Pasjonatów m. Skórzewo	0,717	16372
11	2401P	skrzyż. ulic Poznańska/Polna/Pasjonatów m. Skórzewo - gr. powiatu	3,611	22712
12	2405P	dr. DK 92 - dr. DW 307	2,403	16488
13	2405P	dr. DW 307- gr. powiatu	1,467	14772
14	2406P	m. Bolechowo Osiedle - m. Biedrusko	2,019	12640
15	2406P	m. Biedrusko - gr. m. Poznań	5,605	12332
16	2407P	m. Kobylnica (dr. DW 194) - gr. m. Swarzędz	2,549	9748
17	2410P	gr. m. Swarzędz - m. Kruszwania (gr.)	3,102	12377
18	2410P	m. Kruszwania (gr.) - dr. 2429P (ul. Siekierańska) w m. Gwarzewo	2,105	10387
19	2410P	dr. 2429P (ul. Siekierańska) - dr. 2429P (ul. Leszczynowa) w m. Gwarzewo	0,155	10956
20	2410P	dr. 2429P (ul. Leszczynowa) w m. Gwarzewo - dr. DW 434	2,818	8593
21	2420P	dr. DK 92 - m. Tarnowo Podgórne	1,093	10829
22	2431P	gr. m. Poznań (przejazd kolej.) - ul. Obornicka w m. Poznań	0,980	9267
23	2431P	ul. Obornicka w m. Poznań - gr. m. Poznań	1,714	8311
24	2461P	m. Daszewice - m. Kamionki (dr. 2489P)	3,079	9823
25	2463P	Rondo Budziń w m. Mosina (DW 431) - ul. Warwyrzyńska/Leszyńska w m. Mosina	0,363	14538
26	2465P	ul. Mostowa / Śremska w m. Mosina - gr. m. Mosina	1,739	12970
27	2465P	gr. m. Mosina - m. Drużyna (dr. 2469P)	2,056	9675
28	2489P	gr. m. Swarzędz - m. Garby (rozjazd)	2,900	12056
29	2489P	m. Tulce (ul. Poznańska/dr. 2429P) - dr. DK 11	3,403	8770
30	2489P	dr. DK 11 - m. Koninko (ul. Radiowa)	1,790	11526
31	2489P	m. Koninko (ul. Radiowa) - m. Kamionki	3,305	8377
32	2503P	gr. m. Swarzędz - dr. 2463P (ul. Łowęcińska) w m. Jasin	0,683	9052
33	2507P	dr. 2387P (ul. Grunwaldzka) w m. Plewiska - gr. m. Poznań	0,331	10587
34	2516P	m. Przeźmierowo (ul. Rynkowa) gr. m. Poznań	3,902	12931
35	2407P	ul. Polna/zjazd do Kaufland w m. Swarzędz - ul. Cmentarna / Cieszkowskiego w m. Swarzędz	0,785	12713
36	2489P	DK 92 w m. Swarzędz - dr. 2512P (rondo)	0,650	16054

[źródło: SMH DPPO 2022]

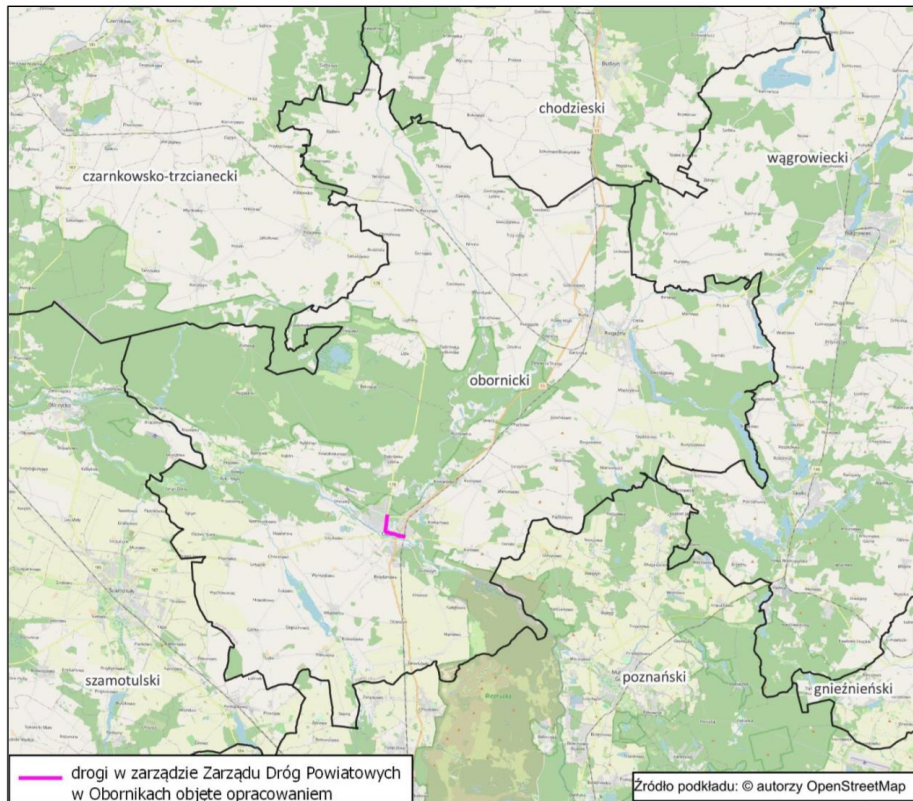


Rysunek 5 Drogi w zarządzie ZDPPO na terenie województwa wielkopolskiego po których porusza się powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie, ujęte w SMH DPPO 2022
[źródło: opracowanie własne na podstawie SMH DPPO 2022]

Tabela 12 Identyfikacja odcinków dróg, po których porusza się powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie zlokalizowanych na terenie województwa wielkopolskiego, znajdujących się w zarządzie ZDPOB

L.p.	Oznaczenie drogi	Nazwa odcinka	Długość [km]	SDR [poj./dobę]
1	2041P	DW178 – Oborniki – DW 187 w m. Oborniki	1,950	9938

[źródło: SMH DPOB 2022]



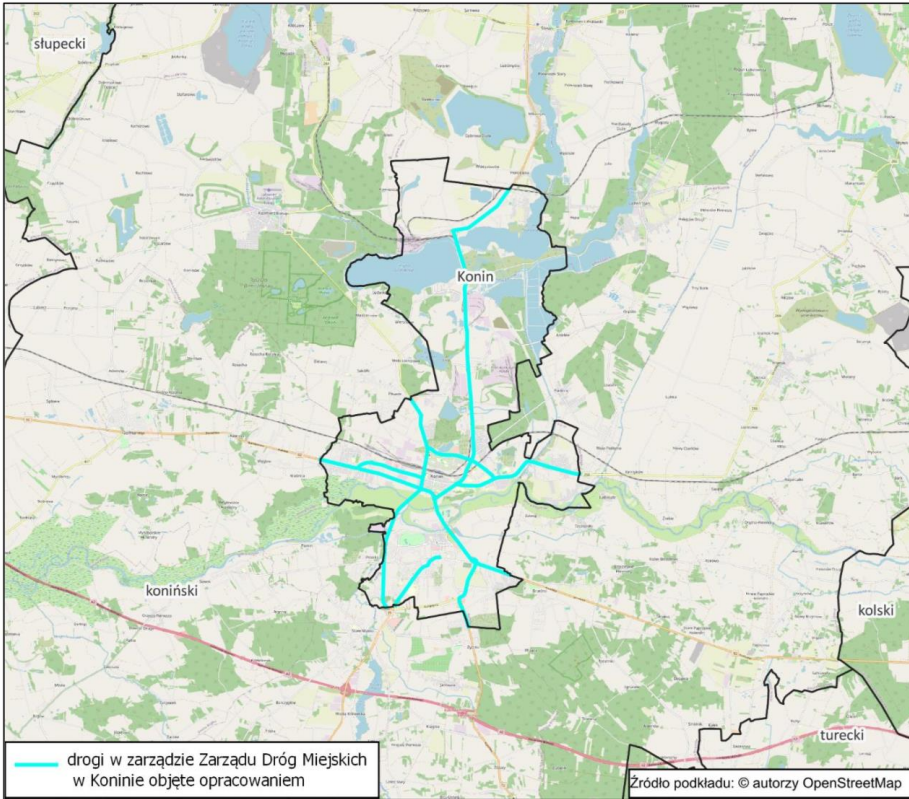
Rysunek 6 Drogi w zarządzie ZDPOB na terenie województwa wielkopolskiego po których porusza się powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie, ujęte w SMH DPOB 2022
[źródło: opracowanie własne na podstawie SMH DPOB 2022]

Tabela 13 Identyfikacja odcinków dróg, po których porusza się powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie zlokalizowanych na terenie województwa wielkopolskiego, znajdujących się w zarządzie Zarządu Dróg Miejskich w Koninie

L.p.	Oznaczenie drogi	Nazwa odcinka	Długość [km]	SDR [poj./dobę]
1	DK25 i DK92	2592 ul. Poznańska	0,639	22166
2	DK25	25a ul. Ślesińska	2,524	13892
3	DK25	25b ul. Przemysłowa	4,805	13892
4	DK25	25b ul. Przemysłowa	3,305	17655
5	DK25	25c ul. Przemysłowa	1,014	18806
6	DK25	25d ul. Przemysłowa	0,928	26513
7	DK25	25e Trasa Bursztynowa	1,610	19990
8	DK25	25e Trasa Bursztynowa	3,008	19990
9	DW264	264a ul. Kleczewska	1,865	14537
10	DW264	264b ul. Kleczewska	1,437	21863
11	DW266	266 ul. Kard. Stefana Wyszyńskiego i ul. Jana Pawła II	4,637	14065
12	6053P	6053P ul. Paderewskiego	1,619	19046

Lp.	Oznaczenie drogi	Nazwa odcinka	Długość [km]	SDR [poj./dobę]
13	6079P	6079P ul. Szpitalna i ul. Kaliska	2,364	12012
14	DK92	92a ul. Poznańska	3,662	16376
15	DK92	92b Trasa Warszawska	3,964	17285
16	DK72	72 ul. Europejska	2,710	10069
17	6060P	6060P ul. Spółdzielców	2,384	10813
18	6052P	6052P ul. Wyzwolenia	1,030	11831

[źródło: SMH Konin 2022]



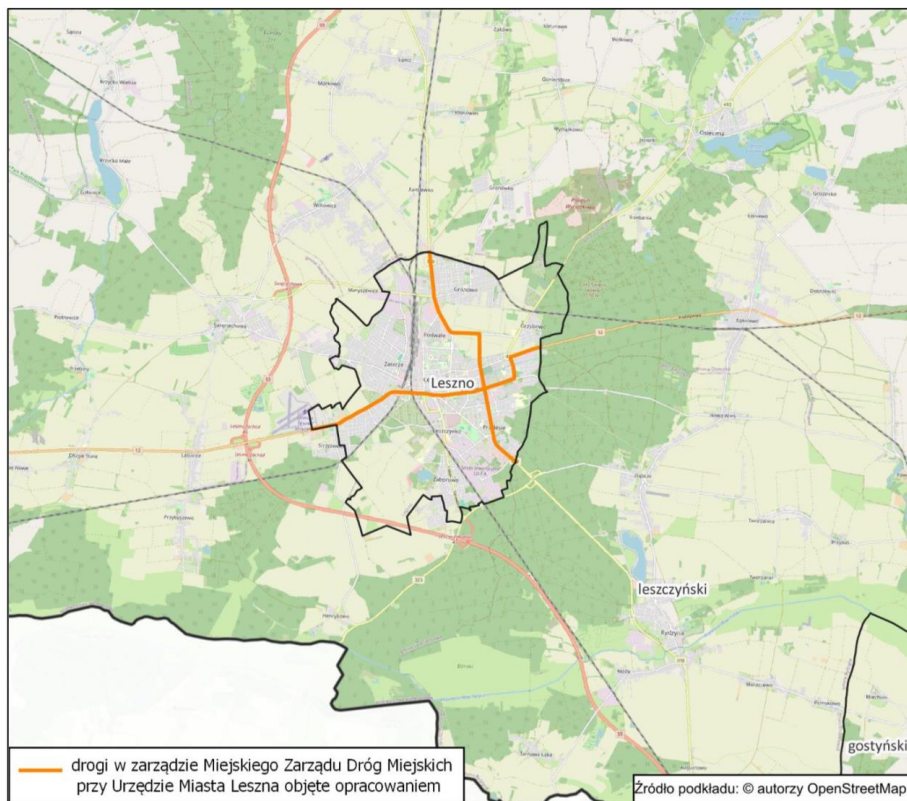
Rysunek 7 Drogi w zarządzie Zarządu Dróg Miejskich w Koninie na terenie województwa wielkopolskiego po których porusza się powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie, ujęte w SMH Konin 2022
[źródło: opracowanie własne na podstawie SMH Konin 2022]

Tabela 14 Identyfikacja odcinków dróg, po których porusza się powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie zlokalizowanych na terenie województwa wielkopolskiego, znajdujących się w zarządzie Miejskiego Zarządu Dróg przy Urzędzie Miasta Leszna

Lp.	Oznaczenie drogi	Opis odcinka	Długość [km]	SDR [poj./dobę]
1	DK12	Początek odcinka: granica miasta Leszna i gminy Świąciechowa (powiat leszczyński). Koniec odcinka: granica miasta Leszna i gminy Osieczna (powiat leszczyński).	6,956	20725

Lp.	Oznaczenie drogi	Opis odcinka	Długość [km]	SDR [poj./dobę]
2	DW309	Początek odcinka: granica miasta Leszna i gminy Lipno (powiat leszczyński). Koniec odcinka: granica miasta Leszna i gminy Rydzyna (powiat leszczyński).	6,548	28949

[źródło: SMH Leszno 2022]



Rysunek 8 Drogi w zarządzie Miejskiego Zarządu Dróg przy Urzędzie Miasta Leszna na terenie województwa wielkopolskiego po których porusza się powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie, ujęte w SMH Leszno 2022

[źródło: opracowanie własne na podstawie SMH Leszno 2022]

1.2 Identyfikacja ograniczeń na obszarze objętym zakresem Programu ochrony środowiska przed hałasem

1.2.1 Obszary ograniczonego użytkowania

Aktualnie w otoczeniu dróg głównych poza aglomeracjami o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy na terenie województwa wielkopolskiego obowiązuje jeden obszar ograniczonego użytkowania, ustanowiony uchwałą nr XXVIII/265/IV/2013 Rady Powiatu w Poznaniu z dnia 21 maja 2013 r. w sprawie: utworzenia obszaru ograniczonego

użytkowania dla odcinka drogi powiatowej nr 2406P od mostu nad rzeką Wartą do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 196 na terenie gminy Czerwonak.

1.2.2 Strefy przemysłowe

Na terenie województwa wielkopolskiego, w otoczeniu dróg objętych niniejszym Programem, nie występują strefy przemysłowe w myśl art. 136a-d ustawy POŚ.

1.2.3 Obszary ciche

Na terenie województwa wielkopolskiego nie zostały dotychczas ustanowione obszary ciche.

2 Dane i wnioski wynikające ze strategicznych map hałasu

2.1 Wykaz terenów wymagających podjęcia działań ograniczających poziom hałasu w środowisku

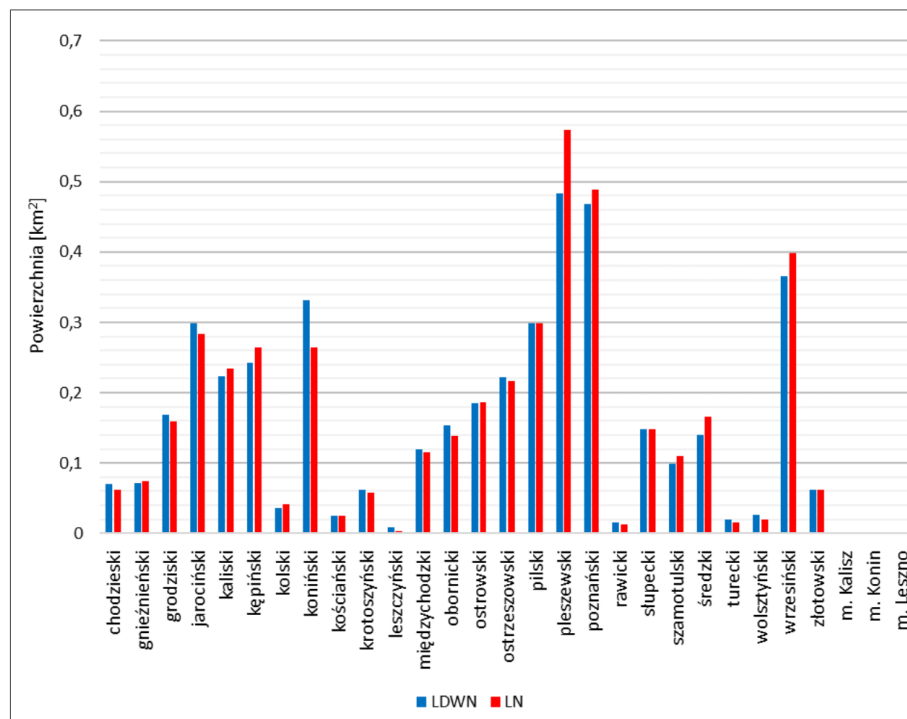
Na podstawie informacji zawartych w poszczególnych strategicznych mapach hałasu, zestawiono najważniejsze dane dotyczące oddziaływania hałasu drogowego na obszarze województwa wielkopolskiego. W poniższych tabelach przedstawiono dane statystyczne, w podziale na powiaty, dotyczące powierzchni obszarów oraz liczby mieszkańców narażonych na przekroczenia dopuszczalnych wartości hałasu drogowego, wyrażonego wskaźnikami L_{DWN} i L_N . Dane te zestawiono także na wykresach.

Tabela 15 Powierzchnia obszarów oraz liczba mieszkańców narażonych na przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu drogowego w podziale na powiaty – SMH DK 2022

Lp.	Powiat	Powierzchnia przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu wskaźnika L_{DWN} [km ²]	Powierzchnia przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu wskaźnika L_N [km ²]	Liczba mieszkańców narażonych na przekroczenia wskaźnika L_{DWN}	Liczba mieszkańców narażonych na przekroczenia wskaźnika L_N
1	chodzieski	0,070	0,062	100	100
2	gnieźnieński	0,071	0,075	100	100
3	grodziski	0,168	0,159	1400	1400
4	jarociński	0,298	0,283	900	800
5	kaliski	0,224	0,235	500	600
6	kępiński	0,242	0,264	1100	1300
7	kołski	0,036	0,041	100	100
8	koniński	0,332	0,265	1000	800
9	kościański	0,025	0,025	0	0
10	krotoszyński	0,062	0,058	800	700
11	leszczyński	0,009	0,003	0	0
12	międzychodzki	0,120	0,116	200	300
13	obornicki	0,153	0,139	500	600
14	ostrowski	0,185	0,186	500	500
15	ostrzeszowski	0,222	0,217	600	600

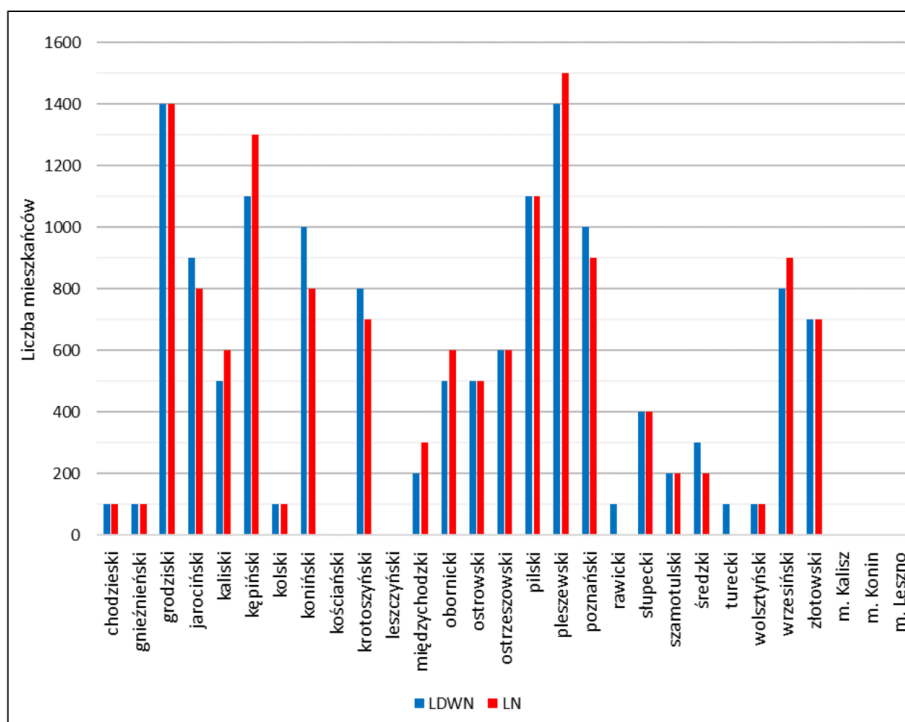
16	piłski	0,299	0,298	1100	1100
17	pleszewski	0,483	0,573	1400	1500
18	poznański	0,468	0,489	1000	900
19	rawicki	0,016	0,013	100	0
20	ślupecki	0,148	0,148	400	400
21	szamotulski	0,099	0,110	200	200
22	średzki	0,140	0,166	300	200
23	turecki	0,020	0,015	100	0
24	wolsztyński	0,026	0,020	100	100
25	wrzesiński	0,366	0,398	800	900
26	złotowski	0,062	0,062	700	700
27	m. Kalisz	0,001	0,002	0	0
28	m. Konin	0	0	0	0
29	m. Leszno	0	0	0	0

[źródło: SMH DK 2022]



Rysunek 9 Powierzchnia terenów narażonych na przekroczenia dopuszczalnych wartości hałasu drogowego w podziale na powiaty – SMH DK 2022

[źródło opracowanie własne]

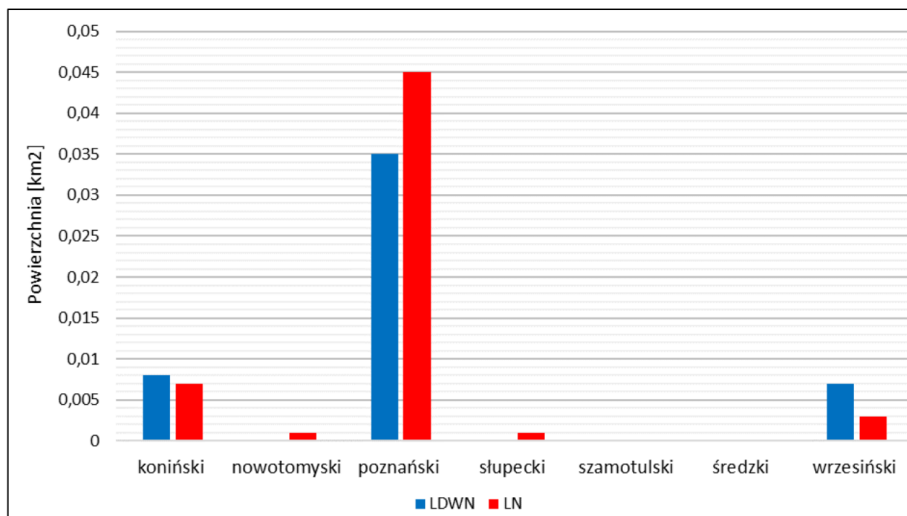


Rysunek 10 Liczba mieszkańców narażonych na przekroczenia dopuszczalnych wartości hałasu drogowego w podziale na powiaty – SMH DK 2022
[źródło opracowanie własne]

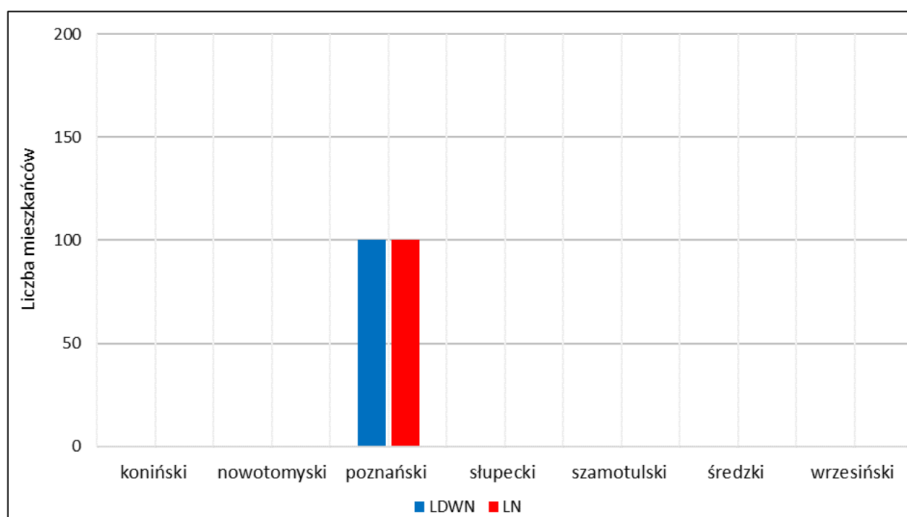
Tabela 16 Powierzchnia obszarów oraz liczba mieszkańców narażonych na przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu drogowego w podziale na powiaty – SMH AWSA 2022

Lp.	Powiat	Powierzchnia przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu wskaźnika L_{DWN} [km ²]	Powierzchnia przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu wskaźnika L_N [km ²]	Liczba mieszkańców narażonych na przekroczenia wskaźnika L_{DWN}	Liczba mieszkańców narażonych na przekroczenia wskaźnika L_N
1	koniński	0,008	0,007	0	0
2	nowotomyski	0,000	0,001	0	0
3	poznański	0,035	0,045	100	100
4	słupecki	0,000	0,001	0	0
5	szamotulski	0,000	0,000	0	0
6	średzki	0,000	0,000	0	0
7	wrzesiński	0,007	0,003	0	0

[źródło: SMH AWSA 2022]



Rysunek 11 Powierzchnia terenów narażonych na przekroczenia dopuszczalnych wartości hałasu drogowego w podziale na powiaty – SMH AWSA 2022
[źródło opracowanie własne]



Rysunek 12 Liczba mieszkańców narażonych na przekroczenia dopuszczalnych wartości hałasu drogowego w podziale na powiaty – SMH AWSA 2022
[źródło opracowanie własne]

Tabela 17 Powierzchnia obszarów oraz liczba mieszkańców narażonych na przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu drogowego w podziale na powiaty – SMH AWSA II 2022

Lp.	Powiat	Powierzchnia przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu wskaźnika L_{DWN} [km ²]	Powierzchnia przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu wskaźnika L_N [km ²]	Liczba mieszkańców narażonych na przekroczenia wskaźnika L_{DWN}	Liczba mieszkańców narażonych na przekroczenia wskaźnika L_N
1	nowotomyski	0,000	0,000	0	0

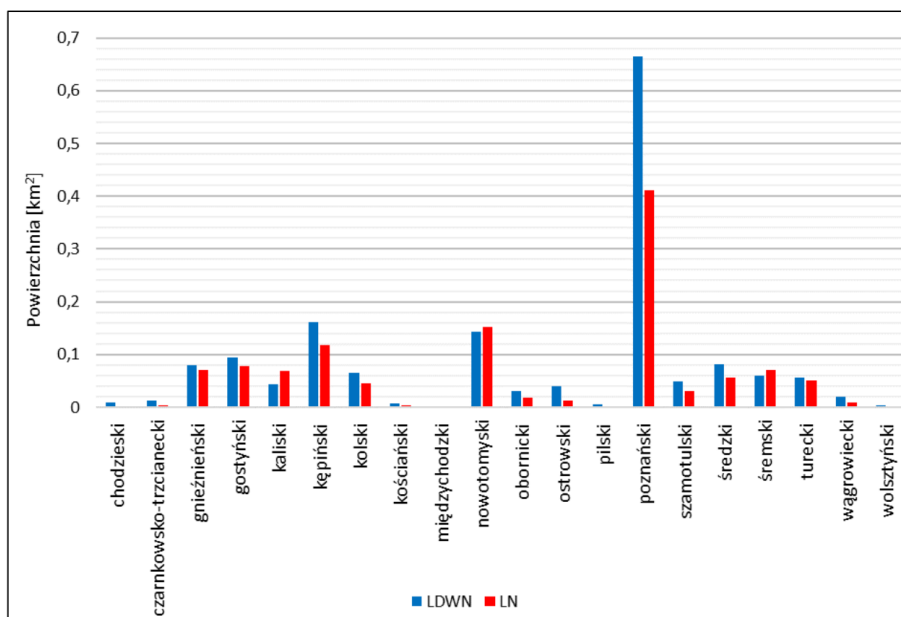
[źródło: SMH AWSA II 2022]

Z uwagi na brak zidentyfikowanych w ramach SMH AWSA II 2022 przekroczeń dopuszczalnych wartości wskaźników L_{DWN} i L_N wokół odcinków autostrady A2 w zarządzie AWSA II, zarówno w odniesieniu do powierzchni jak i dla liczby mieszkańców, nie przedstawia się tych danych w formie wykresów.

Tabela 18 Powierzchnia obszarów oraz liczba mieszkańców narażonych na przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu drogowego w podziale na powiaty – SMH DW 2022

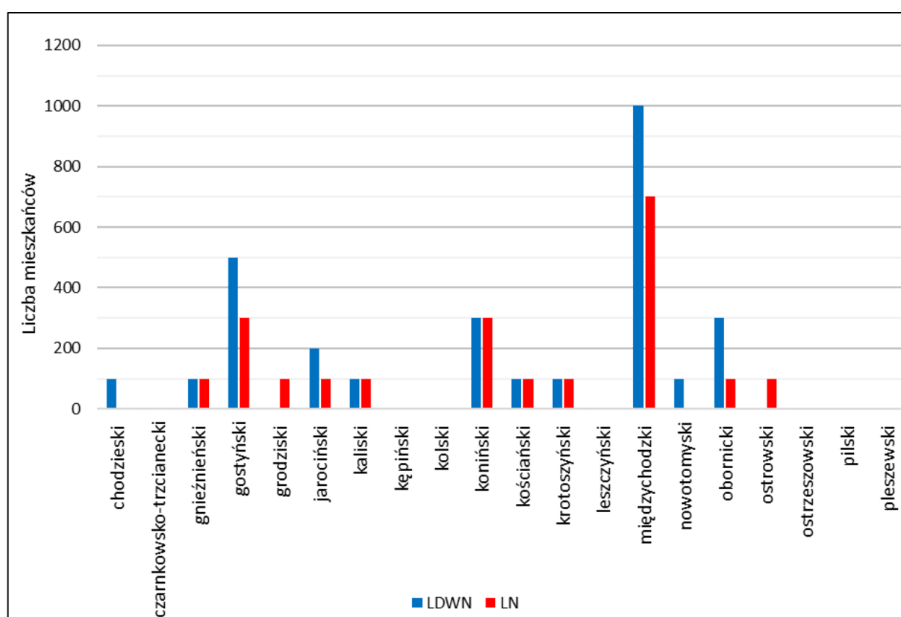
Lp.	Powiat	Powierzchnia przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu wskaźnika L_{DWN} [km ²]	Powierzchnia przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu wskaźnika L_N [km ²]	Liczba mieszkańców narażonych na przekroczenia wskaźnika L_{DWN}	Liczba mieszkańców narażonych na przekroczenia wskaźnika L_N
1	chodzieski	0,009	0,001	100	0
2	czarnkowsko-trzcianecki	0,013	0,004	0	0
3	gnieźnieński	0,080	0,070	100	100
4	gostyński	0,095	0,077	500	300
5	kaliski	0,044	0,068	0	100
6	kępiński	0,161	0,117	200	100
7	kolski	0,066	0,046	100	100
8	kościański	0,006	0,004	0	0
9	międzychodzki	0,002	0,000	0	0
10	nowotomyski	0,144	0,152	300	300
11	obornicki	0,031	0,019	100	100
12	ostrowski	0,040	0,012	100	100
13	piłski	0,005	0,000	0	0
14	poznański	0,665	0,412	1000	700
15	szamotulski	0,049	0,032	100	0
16	średzki	0,081	0,056	300	100
17	śremski	0,060	0,071	0	100
18	turecki	0,056	0,050	0	0
19	wągrowiecki	0,019	0,009	0	0
20	wolsztyński	0,004	0,002	0	0

[źródło: SMH DW 2022]



Rysunek 13 Powierzchnia terenów narażonych na przekroczenia dopuszczalnych wartości hałasu drogowego w podziale na powiaty – SMH DW 2022

[źródło opracowanie własne]



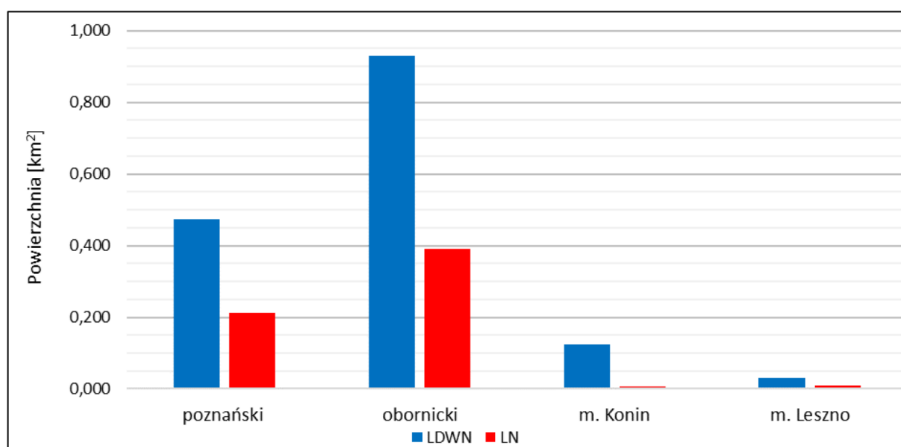
Rysunek 14 Liczba mieszkańców narażonych na przekroczenia dopuszczalnych wartości hałasu drogowego w podziale na powiaty – SMH DW 2022

[źródło opracowanie własne]

Tabela 19 Powierzchnia obszarów oraz liczba mieszkańców narażonych na przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu drogowego w podziale na powiaty – SMH DPPO 2022, SMH DPOB 2022, SMH Konin 2022 oraz SMH Leszno 2022

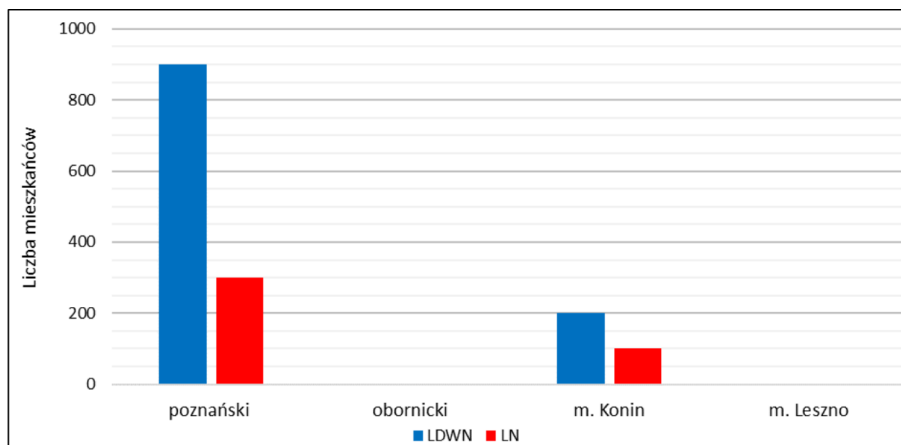
Lp.	Powiat	Powierzchnia przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu wskaźnika L_{DWN} [km ²]	Powierzchnia przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu wskaźnika L_N [km ²]	Liczba mieszkańców narażonych na przekroczenia wskaźnika L_{DWN}	Liczba mieszkańców narażonych na przekroczenia wskaźnika L_N
1	poznański	0,473	0,212	900	300
2	obornicki	0,929	0,391	0	0
3	m. Konin	0,124	0,007	200	100
4	m. Leszno	0,030	0,009	0	0

[źródło: SMH DPPO 2022, SMH DPOB 2022, SMH Konin 2022 oraz SMH Leszno 2022]



Rysunek 15 Powierzchnia terenów narażonych na przekroczenia dopuszczalnych wartości hałasu drogowego w podziale na powiaty – SMH DPPO 2022, SMH DPOB 2022, SMH Konin 2022 oraz SMH Leszno 2022

[źródło opracowanie własne]



Rysunek 16 Liczba mieszkańców narażonych na przekroczenia dopuszczalnych wartości hałasu drogowego w podziale na powiaty – SMH DPPO 2022, SMH DPOB 2022, SMH Konin 2022 oraz SMH Leszno 2022

[źródło opracowanie własne]

2.2 Identyfikacja dominujących źródeł hałasu

Na podstawie informacji zawartych w poszczególnych strategicznych mapach hałasu, zestawiono najważniejsze dane dotyczące oddziaływania hałasu drogowego na obszarze województwa wielkopolskiego. W poniższych tabelach przedstawiono dane dotyczące:

- liczby osób narażonych na znaczną dokuczliwość hałasu, wyrażoną wskaźnikiem N_{HA} ,
- liczby osób narażonych na znaczne zaburzenia snu, wyrażoną wskaźnikiem N_{HSD} ,
- liczby osób narażonych na wystąpienie choroby niedokrwiennej serca N_{IHD} (jeśli została wyznaczona).

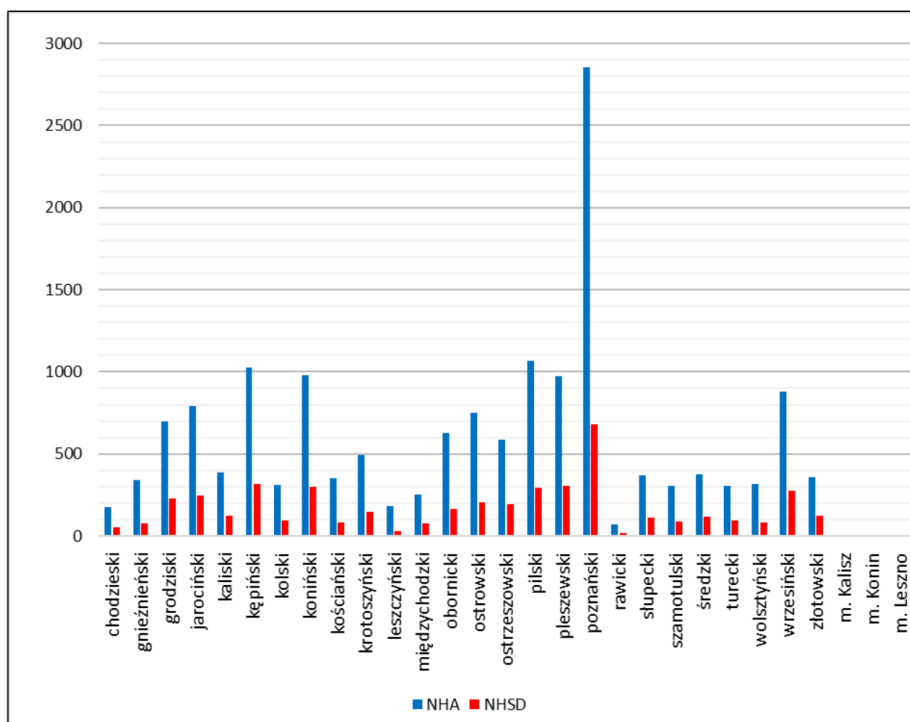
Dodatkowo, w przypadku wskaźników N_{HA} i N_{HSD} , dane te zestawiono także na wykresach.

Tabela 20 Liczba osób narażonych na znaczną dokuczliwość hałasu (N_{HA}) i znaczne zaburzenia snu (N_{HSD}) w podziale na powiaty – SMH DK 2022

Powiat	N_{HA}	N_{HSD}	N_{IHD}^*
chodzieski	176	50	0
gnieźnieński	340	79	0
grodziski	697	228	1
jarociński	792	245	1
kaliski	388	126	0
kępiński	1 025	316	1
kołski	312	92	1
koniński	981	298	1
kościański	350	82	0
krotoszyński	495	148	1
leszczyński	184	30	0
międzychodzki	250	78	0
obornicki	625	166	1
ostrowski	748	205	1
ostrzeszowski	587	195	1
piłski	1 069	291	2
pleszewski	972	304	2
poznański	2 852	682	4
rawicki	69	15	0
ślupecki	371	110	0
szamotulski	307	89	0
średzki	376	116	0
turecki	306	91	0
wolsztyński	319	83	0
wrzesiński	881	273	1
złotowski	358	122	0
m. Kalisz	2	0	0
m. Konin	0	0	0
m. Leszno	0	0	0
ŁĄCZNIE	15 832	4 514	18

[źródło: opracowanie własne]

* Wartości wyznaczone na etapie opracowania POH na podstawie danych z SMH.

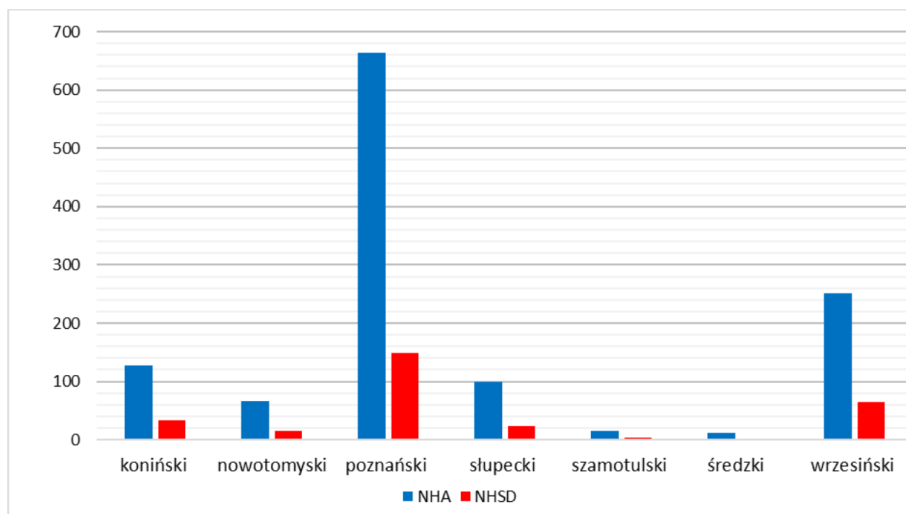


Rysunek 17 Liczba osób narażonych na znaczną uciążliwość hałasu (N_{HA}) oraz na znaczne zaburzenia snu (N_{HSD}) w wyniku oddziaływania hałasu drogowego w podziale na powiaty – SMH DK 2022
[źródło: opracowanie własne]

Tabela 21 Liczba osób narażonych na znaczną dokuczliwość hałasu (N_{HA}), znaczne zaburzenia snu (N_{HSD}) i wystąpienie choroby niedokrwiennej serca (N_{IHD}) w podziale na powiaty – SMH AWSA 2022

Powiat	N_{HA}	N_{HSD}	N_{IHD}
koniński	128	34	0
nowotomyski	66	15	0
poznański	664	149	1
ślupecki	100	24	0
szamotulski	15	3	0
średzki	11	2	0
wrzesiński	251	65	0
ŁĄCZNIE	1 235	292	1

[źródło: opracowanie własne]



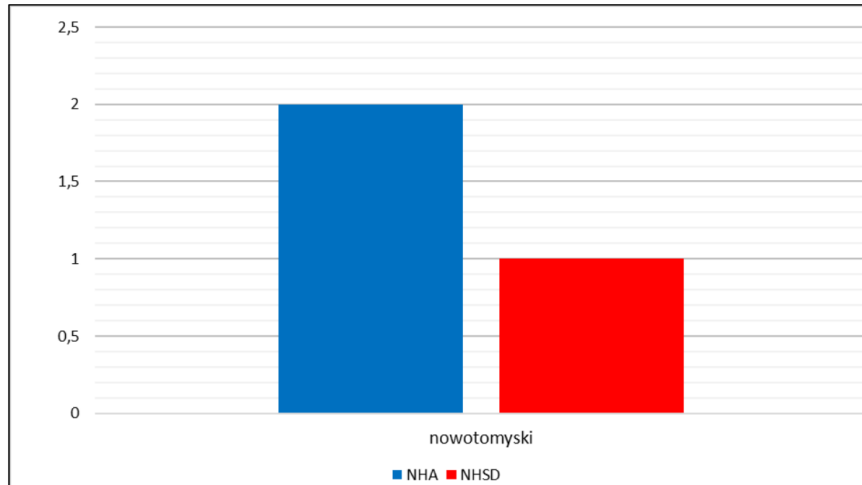
Rysunek 18 Liczba osób narażonych na znaczną uciążliwość hałasu (N_{HA}) oraz na znaczne zaburzenia snu (N_{HSD}) w wyniku oddziaływania hałasu drogowego w podziale na powiaty – SMH AWSA 2022
[źródło: opracowanie własne]

Tabela 22 Liczba osób narażonych na znaczną dokuczliwość hałasu (N_{HA}) i znaczne zaburzenia snu (N_{HSD}) w podziale na powiaty – SMH AWSA II 2022

Powiat	N_{HA}	N_{HSD}	N_{HSD}^*
nowotomyski	2	1	0

[źródło: opracowanie własne]

* Wartości wyznaczone na etapie opracowania POH na podstawie danych z SMH.



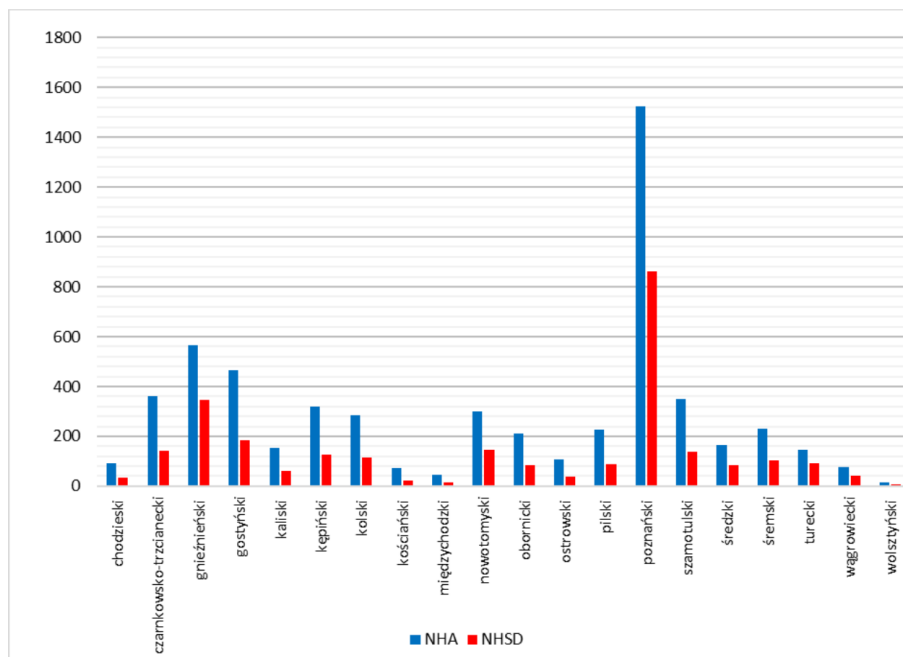
Rysunek 19 Liczba osób narażonych na znaczną uciążliwość hałasu (N_{HA}) oraz na znaczne zaburzenia snu (N_{HSD}) w wyniku oddziaływania hałasu drogowego w podziale na powiaty – SMH AWSA II 2022
[źródło: opracowanie własne]

Tabela 23 Liczba osób narażonych na znaczną dokuczliwość hałasu (N_{HA}) i znaczne zaburzenia snu (N_{HSD}) w podziale na powiaty – SMH DW 2022

Powiat	N_{HA}	N_{HSD}	N_{HD}^*
chodzieski	91	34	0
czarnkowsko-trzcianecki	363	142	0
gnieźniński	565	345	1
gostyński	464	185	1
kaliski	153	63	0
kępiński	320	126	0
kołski	284	116	1
kościański	71	24	0
międzychodzki	47	16	0
nowotomyski	299	147	0
obornicki	211	85	1
ostrowski	109	38	0
piłski	226	88	0
poznański	1525	861	2
szamotulski	351	140	0
średzki	164	85	0
śremski	232	102	0
turecki	144	90	0
wągrowiecki	77	43	0
wolsztyński	13	7	0
ŁĄCZNIE	5 709	2 737	6

[źródło: opracowanie własne]

* Wartości wyznaczone na etapie opracowania POH na podstawie danych z SMH.



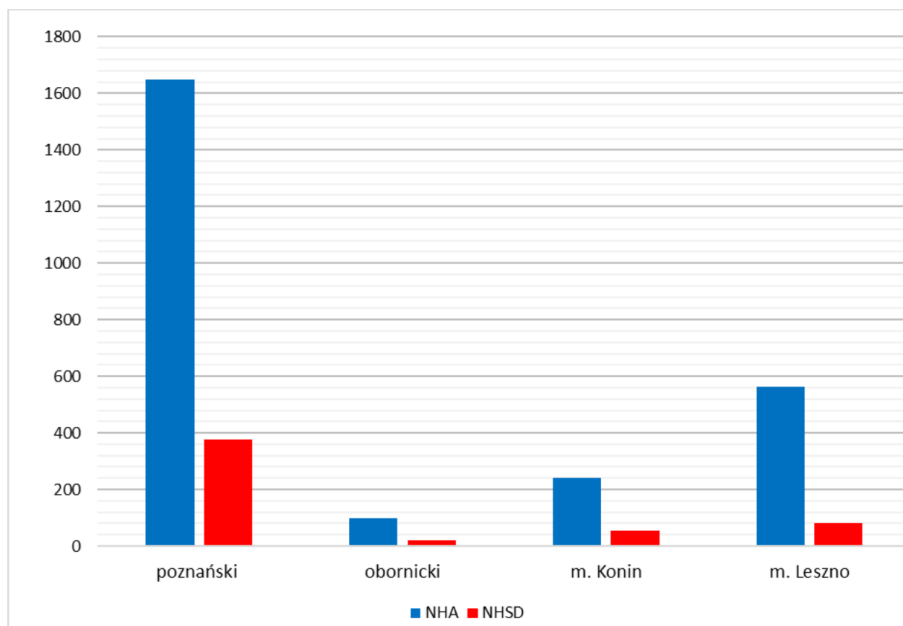
Rysunek 20 Liczba osób narażonych na znaczną uciążliwość hałasu (N_{HA}) oraz na znaczne zaburzenia snu (N_{HSD}) w wyniku oddziaływania hałasu drogowego w podziale na powiaty – SMH DW 2022
[źródło: opracowanie własne]

Tabela 24 Liczba osób narażonych na znaczną dokuczliwość hałasu (N_{HA}), znaczne zaburzenia snu (N_{HSD}) i wystąpienie choroby niedokrwiennej serca (N_{IHD}) w podziale na powiaty – SMH DPPO 2022, SMH DPOB 2022, SMH Konin 2022 oraz SMH Leszno 2022

Powiat	N_{HA}	N_{HSD}	N_{IHD}
poznański	1650	378	3
obornicki	97	19	1*
m. Konin	242	55	0*
m. Leszno	564	81	0
ŁĄCZNIE	2 553	533	3

[źródło: opracowanie własne]

* Wartości wyznaczone na etapie opracowania POH na podstawie danych z SMH.



Rysunek 21 Liczba osób narażonych na znaczną uciążliwość hałasu (N_{HA}) oraz na znaczne zaburzenia snu (N_{HSD}) w wyniku oddziaływania hałasu drogowego w podziale na powiaty – SMH DW 2022, SMH DPPO 2022, SMH DPOB 2022, SMH Konin 2022 oraz SMH Leszno 2022
[źródło: opracowanie własne]

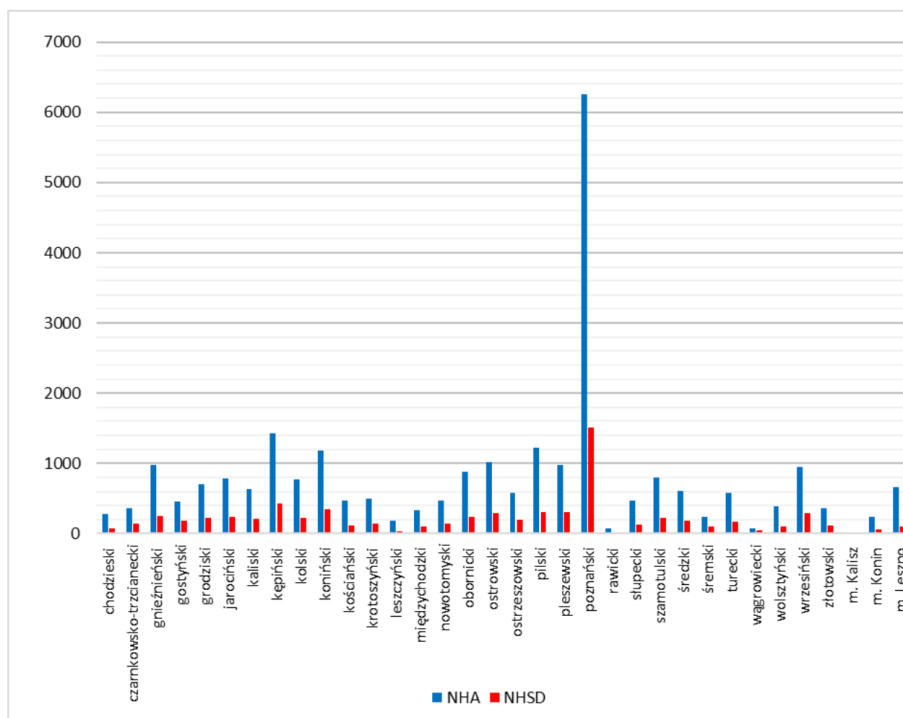
Na podstawie informacji uzyskanych z poszczególnych strategicznych map hałasu, poniżej przedstawiono dane dotyczące skali narażenia na wystąpienie szkodliwych skutków hałasu odniesione do całego obszaru województwa wielkopolskiego, z wyłączeniem miasta o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy. Wartości w poniższej tabeli są większe aniżeli suma wartości z tabel 20 ÷ 24 co wynika z kumulacji oddziaływania akustycznego poszczególnych dróg uwzględnionych w odrębnych SMH.

Tabela 25 Liczba osób narażonych na znaczną dokuczliwość hałasu (N_{HA}) i znaczne zaburzenia snu (N_{HSD}) w podziale na powiaty – cały obszar województwa wielkopolskiego

Powiat	N_{HA}	N_{HSD}	N_{HD}
chodzieski	281	78	0
czarnkowsko-trzcianecki	363	142	0
gnieźniński	980	248	1
gostyński	464	185	1
grodziski	697	228	1
jarociński	792	245	1
kaliski	638	205	0
kępiński	1 425	429	1
kolski	777	230	2
koniński	1 187	350	1
kościański	477	117	0

Powiat	N _{HA}	N _{HSO}	N _{HD}
krotoszyński	495	148	1
leszczyński	184	30	0
międzychodzki	338	98	0
nowotomyski	468	136	1
obornicki	884	235	2
ostrowski	1 021	287	1
ostrzeszowski	587	195	1
pilski	1 226	306	2
pleszewski	972	304	2
poznański	6 258	1 505	9
rawicki	69	15	0
stłupecki	472	134	0
szamotulski	800	220	1
średzki	601	186	1
śremski	232	102	0
turecki	581	169	1
wągrowiecki	77	43	0
wolsztyński	395	108	0
wrzesiński	949	290	1
złotowski	358	122	0
m. Kalisz	2	0	0
m. Konin	242	55	0
m. Leszno	661	100	0
ŁĄCZNIE	25 953	7 245	31

[źródło: opracowanie własne]



Rysunek 22 Liczba osób narażonych na znaczną uciążliwość hałasu (N_{HA}) oraz na znaczne zaburzenia snu (N_{HSD}) w wyniku oddziaływania hałasu drogowego w podziale na powiaty – cały obszar województwa wielkopolskiego
[źródło: opracowanie własne]

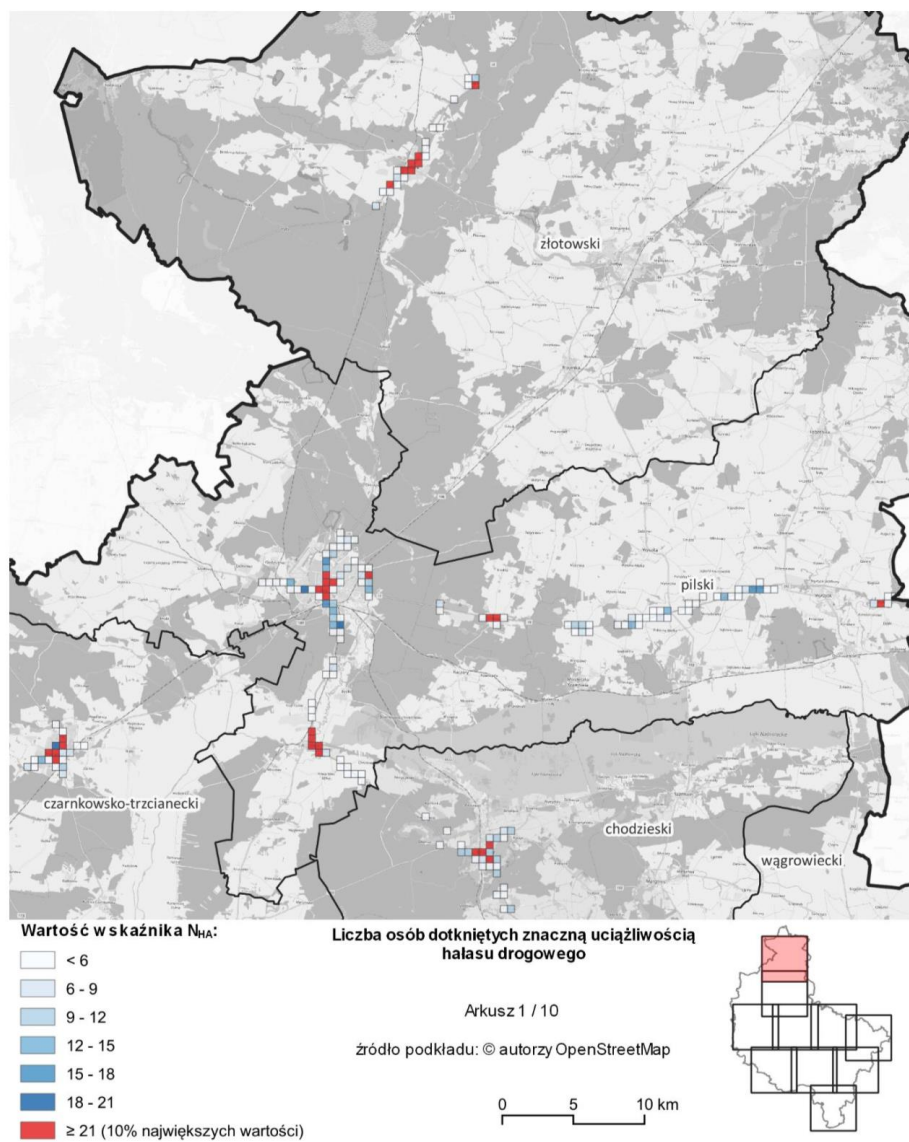
W nawiązaniu do wyników uzyskanych w strategicznych mapach hałasu, na szkodliwe skutki hałasu drogowego, w skali całego województwa wielkopolskiego, narażonych jest:

- ok. 25 953 osób na znaczną dokuczliwość hałasu drogowego;
- ok. 7 245 osób na znaczne zaburzenia snu spowodowane hałasem drogowym.

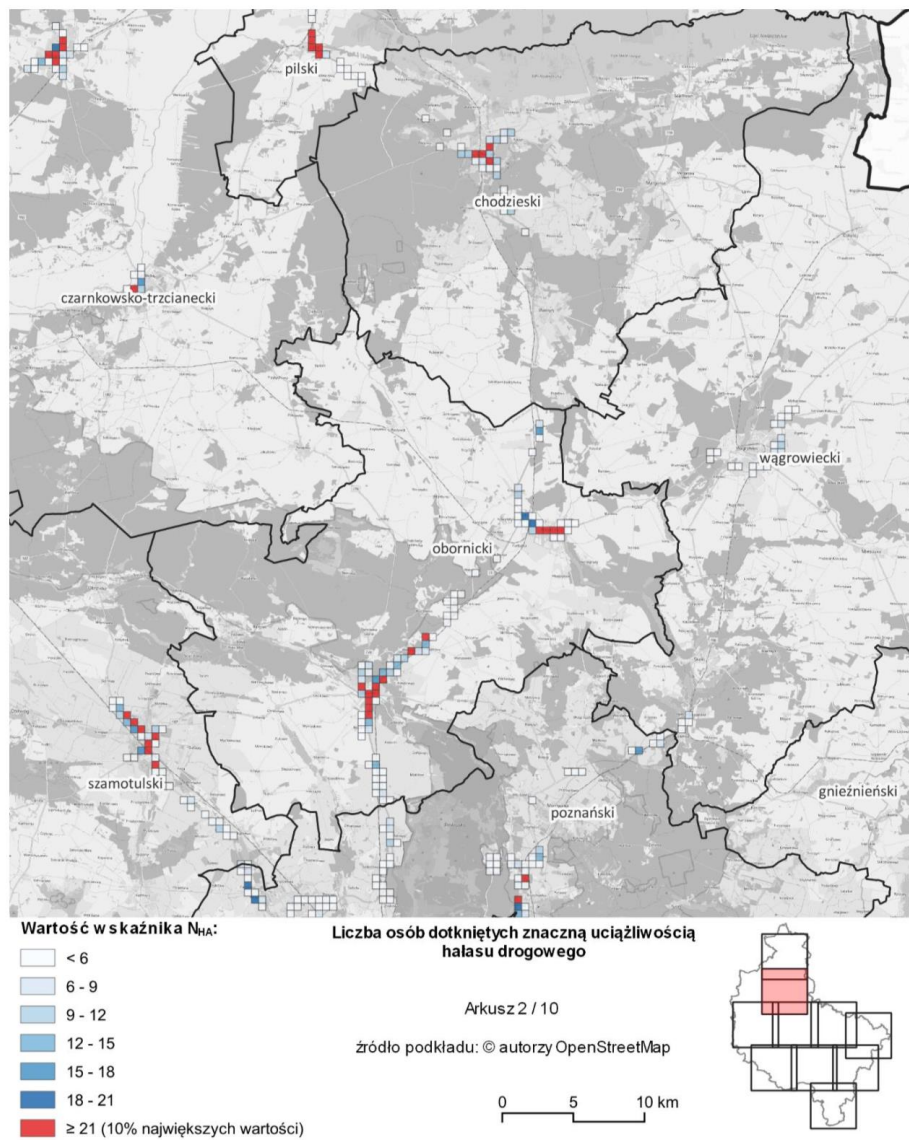
Przedstawione powyżej informacje dotyczące narażenia na hałas drogowy przekraczający dopuszczalne normy w obrębie poszczególnych powiatów, wskazują na największe oddziaływanie hałasu drogowego na terenie powiatu poznańskiego. Narażenie na hałas wykazane na jego terenie wyróżnia się na tle pozostałych powiatów, co obrazują m.in. wykresy dotyczące szkodliwych skutków hałasu wyrażanych przy użyciu wskaźników N_{HA} i N_{HSD} (Rysunek 22). Ponadto, istotne w skali województwa narażenie na hałas stwierdzono na obszarze następujących powiatów:

- dla SMH DK 2022 – powiaty kępiski, koniński, piński, pleszewski i wrzesiński;
- dla SMH AWSA 2022 – powiat wrzesiński;
- dla SMH DW 2022 – powiaty gnieźnieński i gostyński
- powiat m. Leszno.

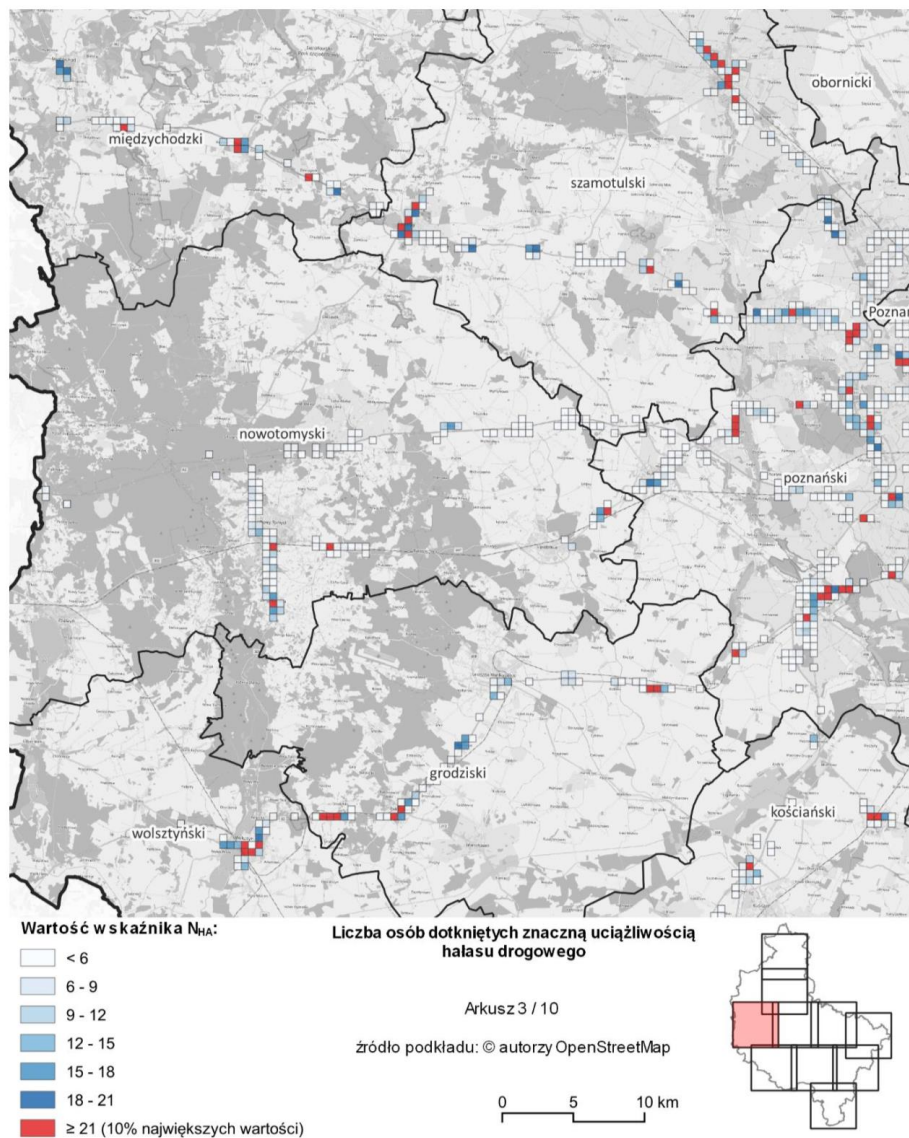
W celu zidentyfikowania najbardziej narażonych na hałas drogowy obszarów województwa, przeprowadzono przestrzenną analizę wartości wskaźnika N_{HA} , który wyraża liczbę osób dotkniętych znaczną dokuczliwością hałasu. Na mapach przedstawionych poniżej (rysunki 23 – 32) zobrazowano zasięg występowania obszarów jednostkowych charakteryzujących się niezerowymi wartościami wskaźnika N_{HA} , z dodatkowym wyróżnieniem 10% największych jego wartości.



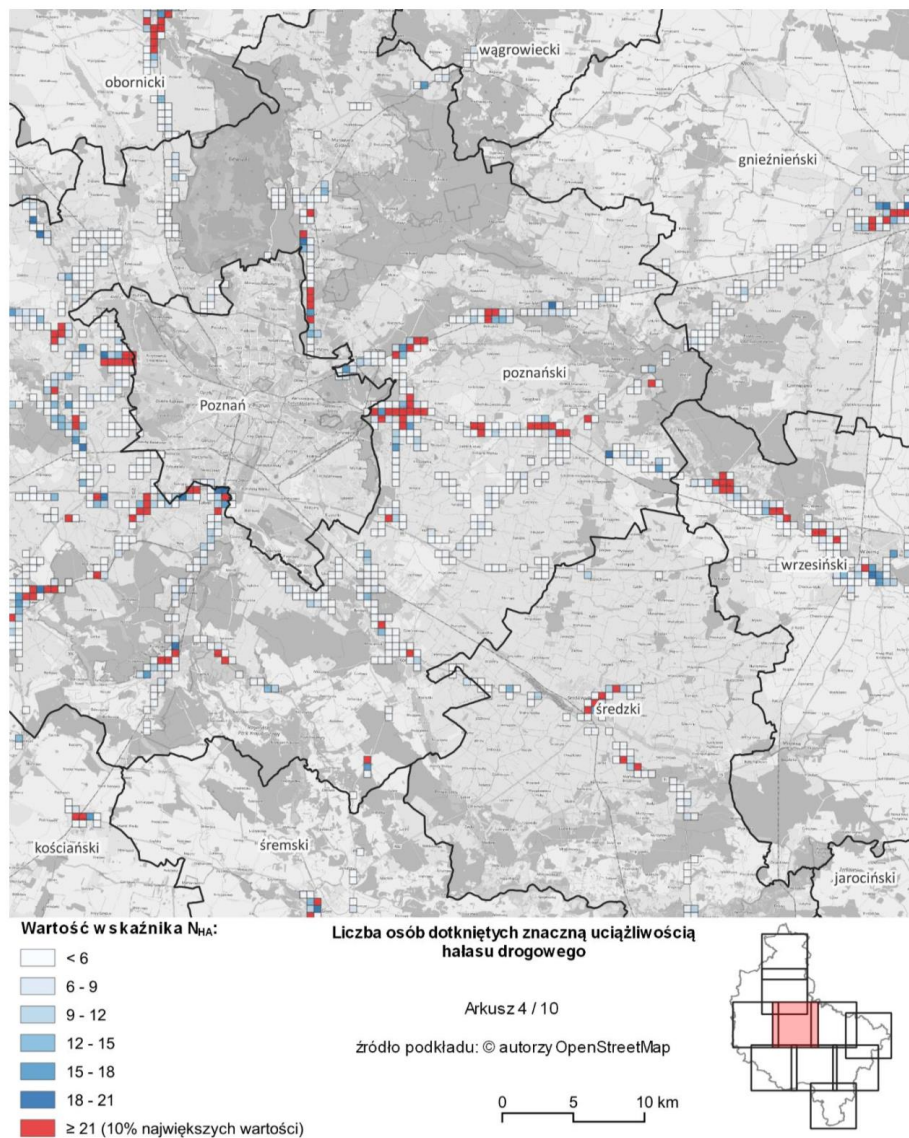
Rysunek 23 Mapa rozkładu 10% największych wartości wskaźnika N_{HA} – arkusz 1/10
[źródło: opracowanie własne]



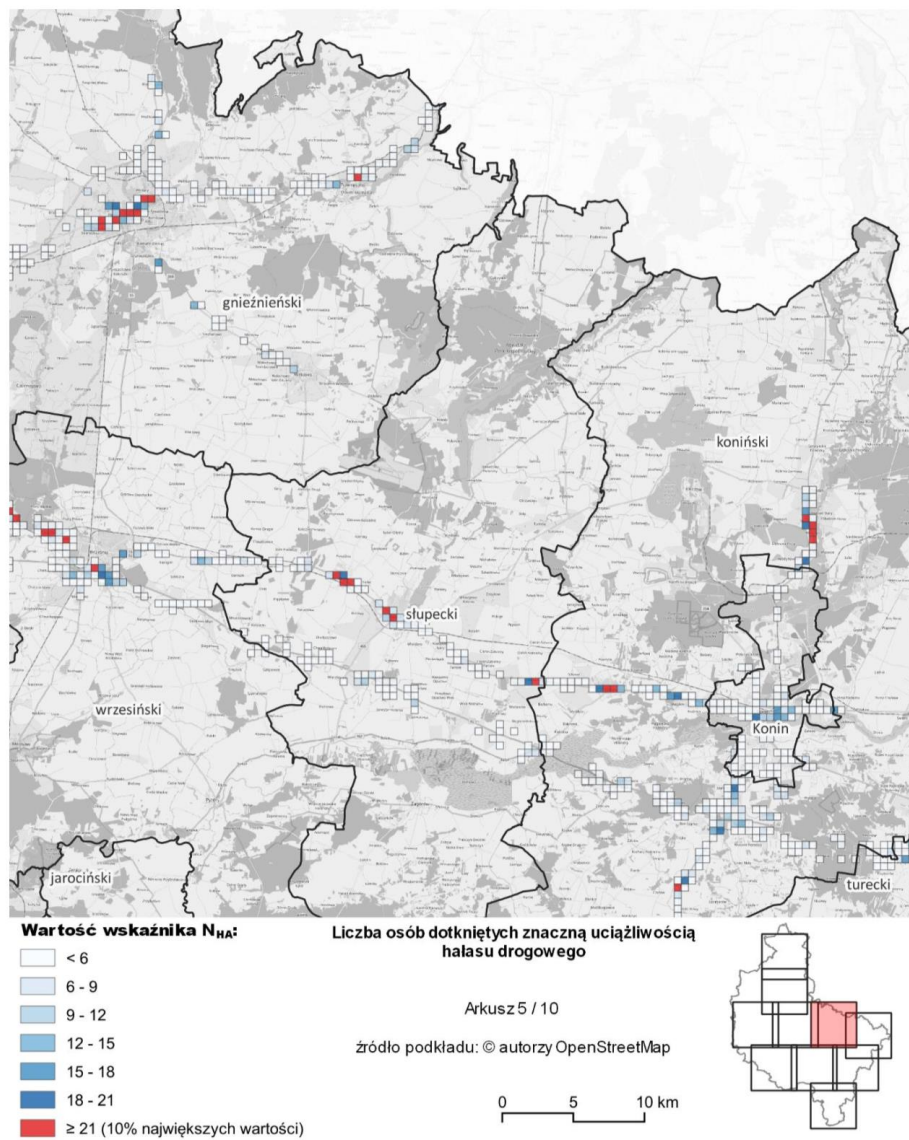
Rysunek 24 Mapa rozkładu 10% największych wartości wskaźnika N_{HA} – arkusz 2/10
[źródło: opracowanie własne]



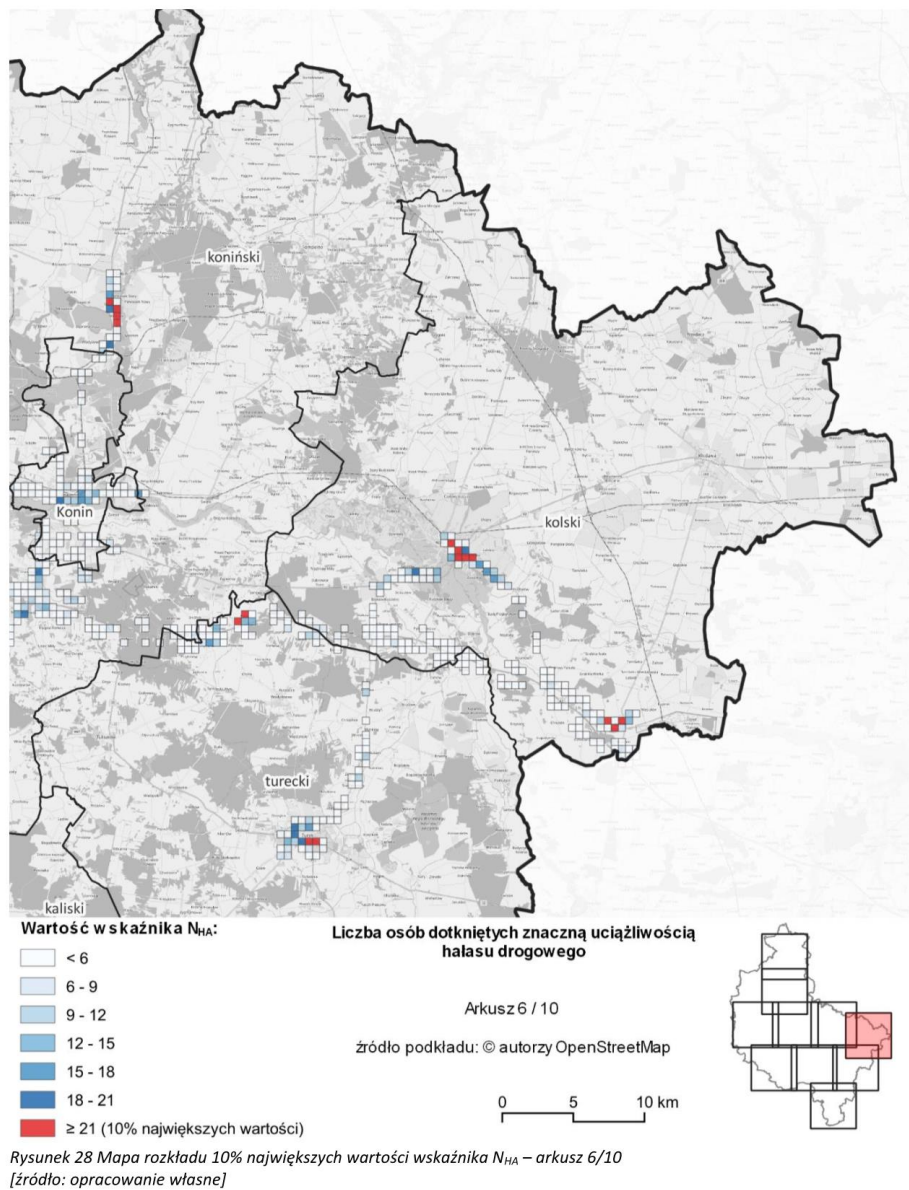
Rysunek 25 Mapa rozkładu 10% największych wartości wskaźnika N_{HA} – arkusz 3/10
[źródło: opracowanie własne]

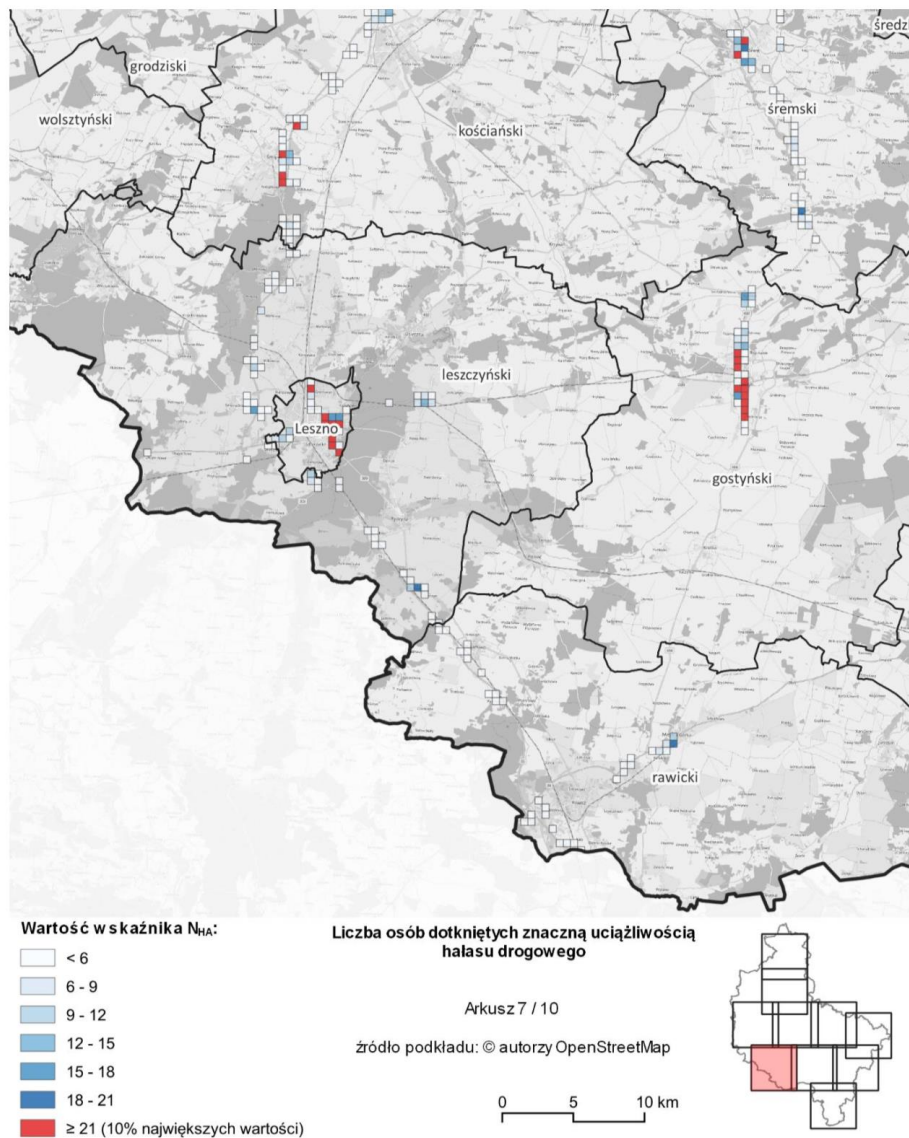


Rysunek 26 Mapa rozkładu 10% największych wartości wskaźnika N_{HA} – arkusz 4/10
[źródło: opracowanie własne]

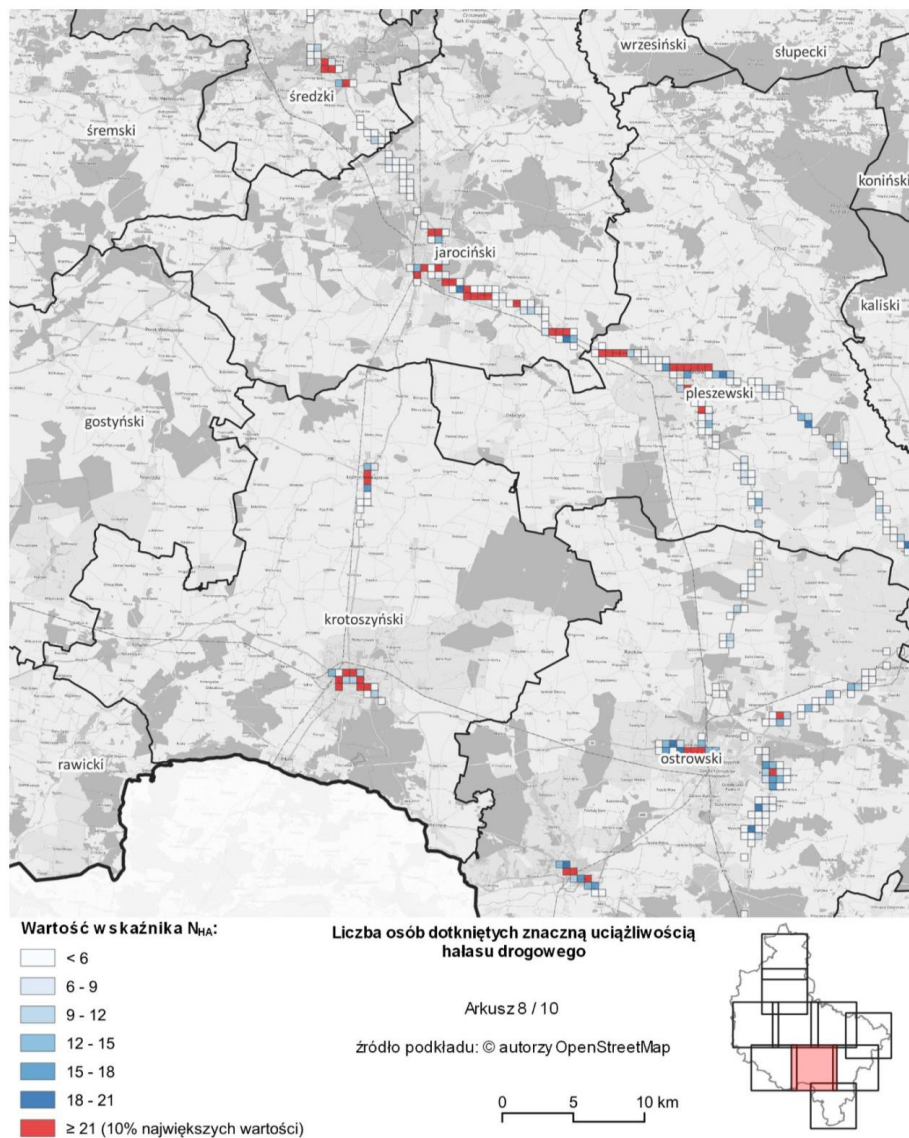


Rysunek 27 Mapa rozkładu 10% największych wartości wskaźnika N_{HA} – arkusz 5/10
[źródło: opracowanie własne]

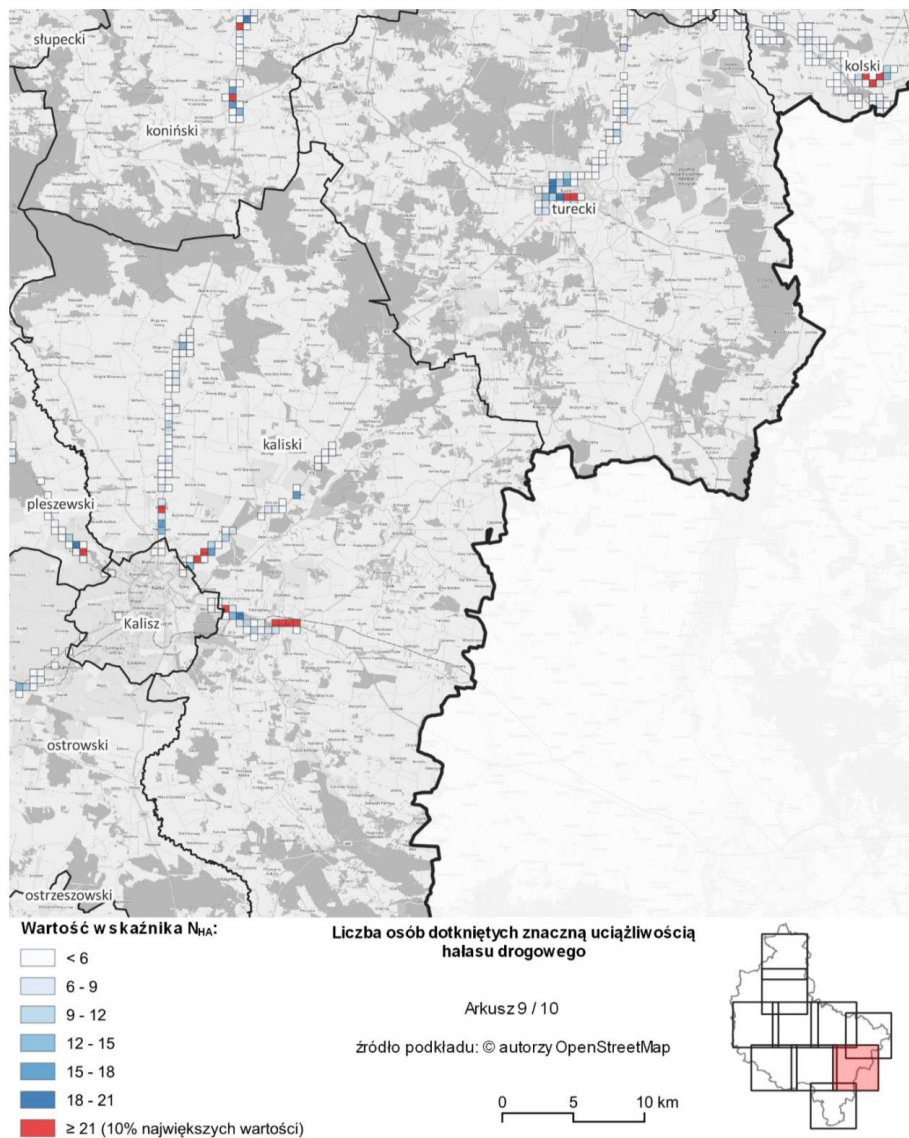




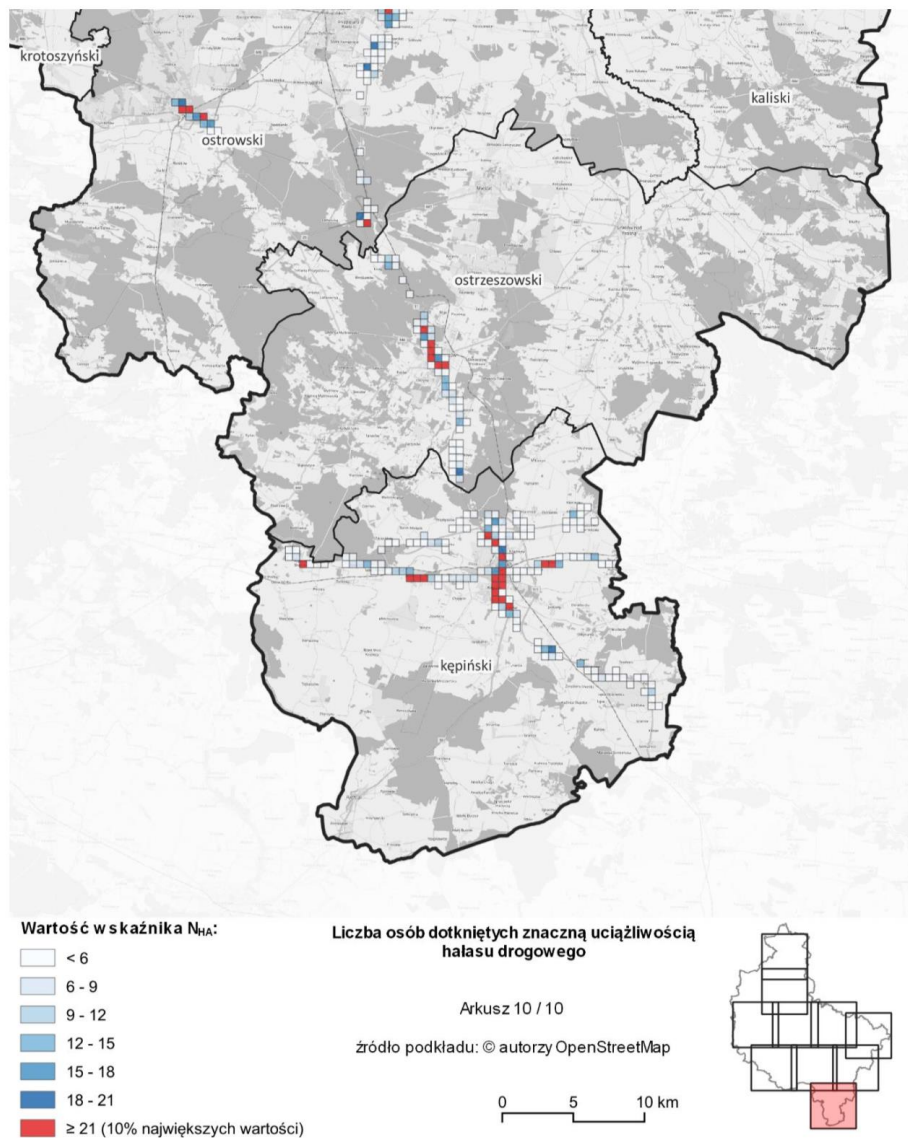
Rysunek 29 Mapa rozkładu 10% największych wartości wskaźnika N_{HA} – arkusz 7/10
[źródło: opracowanie własne]



Rysunek 30 Mapa rozkładu 10% największych wartości wskaźnika N_{HA} – arkusz 8/10
[źródło: opracowanie własne]



Rysunek 31 Mapa rozkładu 10% największych wartości wskaźnika N_{HA} – arkusz 9/10
[źródło: opracowanie własne]



Rysunek 32 Mapa rozkładu 10% największych wartości wskaźnika N_{HA} – arkusz 10/10
[źródło: opracowanie własne]

2.3 Identyfikacja obszarów cichych

W strategicznych mapach hałasu, obejmujących oddziaływanie hałasu drogowego na terenie województwa wielkopolskiego, nie zidentyfikowano obszarów cichych, ani nie wskazano potencjalnych obszarów spełniających kryteria obszarów cichych.

2.4 Propozycja działań – SMH

W poszczególnych strategicznych mapach hałasu wskazano działania z zakresu ochrony środowiska przed hałasem, planowane do realizacji w perspektywie:

- krótkookresowej, tj. w ciągu 5 lat, licząc od roku następującego po roku sporządzenia SMH,
- długookresowej, tj. w ciągu 6 – 10 lat, licząc od roku następującego po roku sporządzenia SMH.

Wskazane w tych dokumentach działania obejmują przede wszystkim zamierzenia inwestycyjne planowane przez poszczególnych zarządzających źródłami hałasu, których realizacja przyczyni się do poprawy warunków akustycznych na terenach otaczających analizowane odcinki dróg, poprzez zastosowanie następujących metod redukcji hałasu:

- budowę przeszkód terenowych dla propagacji hałasu w postaci ekranów akustycznych,
- zastosowanie nawierzchni drogowej o zwiększonej skuteczności (tzw. „cicha nawierzchnia”),
- budowę nowych odcinków dróg i obwodnic miast, skutkującą wyprowadzeniem ruchu tranzytowego z obszarów silnie zurbanizowanych,
- modernizację i remonty istniejących odcinków dróg.

Listę działań z zakresu ochrony środowiska przed hałasem dla całego analizowanego obszaru, w podziale na zamierzenia planowane do realizacji w perspektywie krótko- i długookresowej, przedstawiono poniżej w rozdziałach 2.4.1 i 2.4.2.

2.4.1 Działania krótkookresowe – SMH

SMH DK 2022

W obrębie dróg krajowych na terenie województwa wielkopolskiego, stanowiących źródło hałasu drogowego analizowanego w ramach SMH DK 2022, do realizacji w pięcioletnim horyzoncie czasowym przewidziano następujące zamierzenia inwestycyjne:

- przebudowa/rozbudowa DK11 Podgaje – Jastrowie (dla inwestycji wydana została decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia z dnia 24 maja 2021 r., znak GPROŚ.6220.10.2019, wydana przez Burmistrza Gminy i Miasta Jastrowie),
- budowa drogi ekspresowej S11 Poznań – Oborniki wraz z obwodnicą Obornik Jastrowie (decyzja z dnia 11 kwietnia 2022 r., znak WOO-II.420.102.2020.DZ.27, wydana przez RDOŚ),
- budowa nowych i modernizacja istniejących ekranów akustycznych w obrębie drogi ekspresowej S11 – obwodnicy Ostrowa Wielkopolskiego (decyzja z dnia 21 lipca 2021 r., znak DSR-II-1.7033.1.2020, wydana przez MWW),
- budowa obwodnicy Kępna w ciągu drogi ekspresowej S11 (inwestycja zrealizowana pomiędzy opracowaniem SMH DK 2022 a niniejszym POH),

- budowa obwodnicy Koźmina Wielkopolskiego w ciągu drogi krajowej DK15 (decyzja z dnia 2 czerwca 2023 r., znak GK 6220.2.2023, wydana przez Burmistrza Miasta i Gminy Koźmin Wielkopolski),
- budowa obwodnicy Kamionnej w ciągu drogi krajowej DK24 (decyzja z dnia 12 września 2023 r., znak RKS.6220.1.2023, wydana przez Burmistrza Międzychodu),
- rozbudowa drogi krajowej DK25 na odcinku Ostrów Wielkopolski – Kalisz – Konin (decyzja z dnia 12 grudnia 2023 r., znak OSR-OŚ.6220.7.2022, wydana przez Wójta Gminy Ostrów Wielkopolski),
- budowa obwodnicy Strykowa w ciągu drogi krajowej DK32 (decyzja z dnia 20 kwietnia 2021 r., znak Oś.6220.30.2020, wydana przez Burmistrza Gminy Stęszew),
- rozbudowa DK92 na odcinku Tarnowo Podgórne – Swadzim (decyzja z dnia 20 listopada 2023 r., znak DOOŚ-WDŚZIL.420.13.2021.EK/AWT.32, wydana przez GDOŚ),
- budowa nowych ekranów akustycznych w ciągu DK92 w miejscowości Kostrzyn (decyzja z dnia 19 kwietnia 2019 r., znak DSR-II-1.7033.1.2019, wydana przez MWW).

SMH AWSA 2022 i SMH AWSA II 2022

W ramach SMH AWSA 2022 oraz SMH AWSA II 2022 nie wskazano działań z zakresu ochrony środowiska przed hałasem.

SMH DW 2022

W SMH DW 2022, w ramach której analizowano hałas pochodzący od dróg wojewódzkich mających przebieg w granicach województwa wielkopolskiego, przedstawiono następujące zamierzenia inwestycyjne planowane do realizacji w perspektywie krótkookresowej (dodatkowo, na podstawie pisma WZDW z dnia 23.02.2024 r., znak WZDW.WOŚ.665.2/24, w nawiasach podano stopień realizacji poszczególnych zadań na czas sporządzania niniejszego opracowania):

- remont nawierzchni DW 430 w m. Mosina ul. Szosa Poznańska od km 15+068 do km 16+000 (w roku 2022 zrealizowano remont na odcinku od km 15+900 – 15+976),
- remont nawierzchni DW 432 w m. Śrem ul. Gostyńska od km 42+980 do km 43+500 (zrealizowano w 2022 r.),
- remont nawierzchni DW 470 w m. Kamień od km 48+950 do km 49+330 (zrealizowano w 2022 r.),
- przebudowa DW 179 (aleja Wojska Polskiego na odcinku o długości 0,2 km od ul. Dzieci Polskich do ul. Budowlanych) w m. Piła (przeniesiono do realizacji na 2024 r.),
- budowa mostu w ciągu DW 431 w m. Rogalinek (zrealizowano w 2022 r.),
- rozbudowa DW 431 na odc. Rogalin – Świątniki (zrealizowano w 2023 r.),
- budowa obwodnicy Gostynia w ciągu DW 434 (zrealizowano w 2023 r.).

SMH DPPO 2022

Dla odcinków dróg powiatowych na terenie powiatu poznańskiego, których oddziaływanie akustyczne analizowane było w ramach SMH DPPO 2022, do realizacji w perspektywie pięcioletniej przewidziano następujące zamierzenia inwestycyjne:

- budowa wiaduktu kolejowego/tunelu drogowego w ul. Swarzędzkiej w Kobylnicy w ciągu drogi powiatowej 2407P Koziegłowy – Swarzędz (decyzja z dnia 13 października 2020 r., znak WOS.6220.1.14.2020-17, wydana przez Burmistrza Miasta i Gminy Swarzędz, inwestycja zrealizowana pomiędzy opracowaniem SMH DPPO 2022 a niniejszym POH),
- budowa obwodnicy miasta Swarzędza,
- przebudowa/rozbudowa drogi powiatowej 2400P (Napachanie - Złotkowo) wraz ze skrzyżowaniami z drogą nr 2425P (Rokietnica – Żydowo) oraz z drogą nr 2423P (Mrowino - Rokietnica) w m. Rokietnica, gm. Rokietnica),
- budowa dróg powiatowych Borówiec – Koninko – Poznań-Krzesiny (decyzja z dnia 12 września 2022 r., znak WOO-II.420.98.2020.KW.37, wydana przez RDOŚ).

SMH DPOB 2022

Dla dróg powiatowych na terenie powiatu obornickiego, stanowiących źródło hałasu drogowego analizowanego w ramach SMH DPOB 2022, nie wskazano działań z zakresu ograniczania hałasu drogowego planowanych do realizacji w perspektywie krótkookresowej.

SMH Konin 2022

Na terenie miasta Konina, na podstawie informacji zawartych w SMH Konin 2022, planowane do realizacji w ciągu 5 lat są następujące działania:

- przebudowa ul. Jana Pawła II (decyzja nr 18 z dnia 12 stycznia 2015 r., znak OŚ.6220.38.2014, wydana przez Prezydenta Miasta Konina),
- przebudowa i remont ul. I. Paderewskiego,
- przebudowa ul. Trasa Warszawska (droga krajowa 92) w Koninie, w tym rozbiora i odbudowa 7 obiektów mostowych (decyzja nr 23 z dnia 6 maja 2022 r., znak OŚ.6220.33.2020, wydana przez Prezydenta Miasta Konina).

SMH Leszno 2022

Na terenie miasta Leszna, na podstawie informacji zawartych w SMH Leszno 2022, nie planuje się w perspektywie krótkookresowej działań z zakresu ograniczania hałasu drogowego.

2.4.2 Strategia długofalowa – SMH

SMH DK 2022

W obrębie dróg krajowych na terenie województwa wielkopolskiego, do realizacji w perspektywie długookresowej przewidziano następujące zamierzenia inwestycyjne:

- autostrada A2 na odcinku węzeł Modła – węzeł Dąbie, zmiana parametrów wynikająca z planowanych konsekwencji przeglądu ekologicznego,
- budowa drogi ekspresowej S11 odc. Szczecinek – Piła,
- budowa drogi ekspresowej S10 odc. Piła – Wyrzysk,
- budowa obwodnicy Piły i Ujścia (S11),
- budowa S11 odc. Ujście – Oborniki,
- budowa S11 odc. Kórnik – Jarocin,
- budowa S11 odc. Jarocin – Ostrów Wlkp.,
- budowa S11 odc. Ostrów Wlkp. – Kępno,
- budowa obwodnicy Krotoszyna, Zdun i Cieszkowa.

SMH AWSA 2022 i SMH AWSA II 2022

Dla odcinków autostrady A2 na terenie województwa wielkopolskiego, które poddano analizom oddziaływania akustycznego w ramach SMH AWSA 2022 oraz SMH AWSA II 2022, nie wskazano działań z zakresu ochrony środowiska przed hałasem.

SMH DW 2022

W obrębie sieci dróg wojewódzkich w województwie wielkopolskim, w perspektywie 6-10 lat planowane do realizacji są następujące inwestycje:

- budowa obwodnicy Trzcianki w ciągu DW 178,
- budowa obwodnicy Pniew w ciągu DW 187,
- rozbudowa DW 194 odc. Poznań – węzeł S5 Gniezno Południe (DK5) wraz z wiaduktem w m. Ligowiec,
- budowa obwodnicy Buku w ciągu DW 306,
- rozbudowa DW 307/308 odc. Nowy Tomyśl – Buk,
- budowa obwodnicy Czempinia w ciągu DW 310,
- rozbudowa DW 430 Poznań – Mosina,
- budowa obwodnicy Mosiny w ciągu DW 431,
- budowa obwodnicy Śremu w ciągu DW 432,
- rozbudowa DW 434 odc. Kórnik – Śrem,
- rozbudowa DW 473 odc. Powiercie – Dąbie,
- nowy przebieg DW 473 w m. Dąbie,
- przebudowa/rozbudowa DW 482 (Syców) gr. województwa – Kępno – gr. województwa (Wieruszów).

SMH DPPO 2022

Dla dróg powiatowych na terenie powiatu poznańskiego nie wskazano działań z zakresu ograniczania hałasu drogowego planowanych do realizacji w perspektywie długookresowej.

SMH DPOB 2022

Dla dróg powiatowych na terenie powiatu obornickiego nie wskazano działań z zakresu ograniczania hałasu drogowego planowanych do realizacji w perspektywie długookresowej.

SMH Konin 2022

Na terenie miasta Konina, na podstawie informacji zawartych w SMH Konin 2022, planowane do realizacji w ciągu 6 – 10 lat są następujące działania:

- budowa nowego przebiegu DK25 w granicach miasta Konina na odcinku od ul. Poznańskiej do ul. Przemysłowej,
- budowa ulicy Przemysłowej od ul. Matejki do skrzyżowania z planowaną drogą DK25 w Malińcu wraz ze ścieżką rowerową,
- przebudowa mostu nad rzeką Wartą (kratowy) w ciągu DK92 na Trasie Warszawskiej,
- rozbudowa ulic Trasa Warszawska – Wojska Polskiego w Koninie,
- budowa skrzyżowania typu rondo na DW264 w Koninie (kontynuacja zadania: budowa drogi – łącznik od ul. Przemysłowej do Kleczewskiej w Koninie,
- przebudowa ul. Europejskiej w Koninie,
- przebudowa ul. Kolskiej (DK92) w Koninie,
- przebudowa ul. Wyzwolenia w Koninie (od ul. Sosnowej do ul. Kard. St. Wyszyńskiego),
- przebudowa i remont ulicy Przemysłowej.

SMH Leszno 2022

Na terenie miasta Leszna, na podstawie informacji zawartych w SMH Leszno 2022, nie planuje się w perspektywie długookresowej działań z zakresu ograniczania hałasu drogowego.

3 Ocena realizacji poprzednich programów

Obowiązującymi dotychczas programami ochrony środowiska przed hałasem dla terenów wokół odcinków dróg poza aglomeracjami w województwie wielkopolskim były następujące dokumenty:

- „Program ochrony środowiska przed hałasem dla dróg krajowych i odcinka autostrady A2 (Konin – granica województwa)”, przyjęty uchwałą nr XII/232/19 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 28 października 2019 r. (AkustiX sp. z o.o., Poznań 2019 r., zwana dalej POH DK 2019),
- „Program ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracją miasta Poznań, na których poziom hałasu przekracza poziom dopuszczalny, położonych wzdłuż autostrady A2 od km 107+900 do km 257+219, obejmujący aktualizację Programu ochrony środowiska przed hałasem dla dwóch odcinków autostrady A2”, przyjęty uchwałą Nr L/1121/18 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 24 września 2018 r. (AkustiX sp. z o.o., Poznań 2018 r., zwana dalej POH AWSA 2018),
- „Program ochrony środowiska przed hałasem dla terenów wzdłuż odcinków dróg wojewódzkich znajdujących się na terenie województwa wielkopolskiego, obejmujący aktualizację Programu ochrony środowiska przed hałasem dla dróg wojewódzkich o natężeniu ruchu ponad 3 000 000 pojazdów na rok znajdujących się na terenie województwa wielkopolskiego na lata 2014-2023”, przyjęty uchwałą Nr L/1122/18 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 24 września 2018 r. (Internoise Marek Jucewicz, Poznań 2018 r., zwana dalej POH DW 2018),
- „Program ochrony środowiska przed hałasem dla terenów wzdłuż odcinków dróg powiatowych znajdujących się na terenie powiatu poznańskiego”, przyjęty uchwałą nr LI/1140/18 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 29 października 2018 r. (Internoise Marek Jucewicz, Poznań 2018 r., zwana dalej POH DPPO 2018),
- „Program ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Konina”, przyjęty uchwałą nr XII/234/19 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 28 października 2019 r. (AkustiX sp. z o.o., Poznań 2019 r., zwana dalej POH Konin 2019),
- „Program ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Leszna”, przyjęty uchwałą nr XII/233/19 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 28 października 2019 r. (AkustiX sp. z o.o., Poznań 2019 r., zwana dalej POH Leszno 2019).

W ramach ww. programów określone zostały działania w perspektywach krótko- i długookresowej, których stan realizacji omówiono poniżej w odniesieniu do informacji zawartych w strategicznych mapach hałasu oraz w sprawozdaniach z realizacji poszczególnych programów ochrony środowiska przed hałasem.

POH DK 2019

Informacje dotyczące stopnia realizacji zadań z zakresu ochrony przed hałasem wskazanych do realizacji w POH DK 2019 przedstawione zostały w piśmie GDDKiA z dnia 31.03.2023 r., znak O/PO.I-2.534.5.1.2023.KB. Stopień realizacji poszczególnych zadań przedstawiono w poniższych tabelach.

Tabela 26 Wykaz zrealizowanych działań w zakresie ochrony przed hałasem drogowym, wskazanych w POH DK 2019

Lp.	Opis działania	Uwagi
1	Dokończenie realizacji i oddanie do użytku drugiej jezdni drogi ekspresowej S5 na odcinku Głuchowo – Wronczyn	Inwestycja oddana do użytkowania w 2019 r.
2	Dokończenie realizacji i oddanie do użytku drogi ekspresowej S5 na odcinku Wronczyn – Radomicko	Inwestycja oddana do użytkowania w 2019 r.
3	Dokończenie realizacji i oddanie do użytku drogi ekspresowej S11 – II etap obwodnicy Kępna	Inwestycja oddana do użytkowania w 2021 r.
4	Budowa obwodnicy Wrześni w formie łącznika dróg DK15 i DK92.	Inwestycja oddana do użytkowania w 2020 r.
5	Przeprowadzenie przeglądu ekologicznego – DK92 od km 190+691 do km 200+632, m. Swarzędz, Jasin, Paczkowo, Skałowo	Decyzją MWW z dnia 17 marca 2022 r. znak DSK-III.7032.2.2021 wykonano przegląd ekologiczny dot. oddziaływania akustycznego odcinka DK92 od km 190+691 do km 200+632 w miejscowościach Swarzędz, Jasin, Paczkowo i Skałowo (opracowanie „Przegląd ekologiczny dla drogi krajowej nr 92 w m. Swarzędz od km 190+691 do km 200+632 w zakresie oddziaływania akustycznego na środowisko”, ECOSOUND sp. z o.o., Kraków, luty 2023 r.) W niniejszym POH wskazano na kontynuację tego zadania w ramach działania HD108
6	Prowadzenie przeglądów stanu technicznego infrastruktury drogowej oraz wykonywanie remontów nawierzchni w miejscach wymagających interwencji.	Zadanie prowadzone w ramach bieżących obowiązków zarządcy dróg krajowych.
7	Prowadzenie przeglądów stanu technicznego istniejących ekranów akustycznych w otoczeniu dróg w zakresie opracowania oraz wykonywanie remontów w miejscach wymagających interwencji.	Zadanie prowadzone w ramach bieżących obowiązków zarządcy dróg krajowych.

[źródło: opracowanie własne]

Tabela 27 Wykaz niezrealizowanych działań w zakresie ochrony przed hałasem drogowym, wskazanych w POH DK 2019

Lp.	Opis działania	Przyczyna braku realizacji działania	Konieczność uwzględnienia w obecnym POH
1	Realizacja kontrolnych pomiarów akustycznych wzdłuż odcinków dróg wskazanych w Tab. 19 POH DK 2019	brak danych dot. stopnia realizacji zadania – wskazano na realizację w 2020 r. pomiarów hałasu przy drogach krajowych w ramach GPH (patrz Tabela 28).	NIE
2	Realizacja kontrolnych pomiarów akustycznych wzdłuż odcinków dróg wskazanych w Tab. 20 POH DK 2019	brak danych dot. stopnia realizacji zadania – wskazano na realizację w 2020 r. pomiarów hałasu przy drogach krajowych w ramach GPH (patrz Tabela 28).	NIE
3	Realizacja zadania pn. „Budowa drogi ekspresowej S11/S10 na odcinku Piła – Ujście” zgodnie z planami inwestycyjnymi zarządzającego drogami, w perspektywie przewidzianej w PBDK	Inwestycja w trakcie planowania (etap uzgadniania ROŚ).	TAK Zadanie uwzględnione w POH w ramach działania HD90.
4	Realizacja zadania pn. „Budowa drogi ekspresowej S11 na odcinku Poznań – Oborniki” zgodnie z planami inwestycyjnymi zarządzającego drogami, w perspektywie przewidzianej w PBDK	Inwestycja 11.04.2022 r. uzyskała DŚU.	TAK Zadanie uwzględnione w POH w ramach działania HD02.

Lp.	Opis działania	Przyczyna braku realizacji działania	Konieczność uwzględnienia w obecnym POH
5	Realizacja zadania pn. „Budowa drogi ekspresowej S11 – obwodnica Obornik” zgodnie z planami inwestycyjnymi zarządzającego drogami, w perspektywie przewidzianej w PBDK	Inwestycja 11.04.2022 r. uzyskała DŚU.	TAK Zadanie uwzględnione w POH w ramach działania HD02.
6	Realizacja zadania pn. „Budowa drogi ekspresowej S11 na odcinku Oborniki – Ujście” zgodnie z planami inwestycyjnymi zarządzającego drogami, w perspektywie przewidzianej w PBDK	Inwestycja w trakcie planowania (złożony wniosek o wydanie DŚU, w trakcie procedowania przed RDOŚ).	TAK Zadanie uwzględnione w POH w ramach działania HD91.
7	Realizacja zadania pn. „Budowa drogi ekspresowej S11 na odcinku Piła – Szczecinek” zgodnie z planami inwestycyjnymi zarządzającego drogami, w perspektywie przewidzianej w PBDK	Inwestycja 30.08.2023 r. uzyskała DŚU.	TAK Zadanie uwzględnione w POH w ramach działania HD88.
8	Realizacja zadania pn. „Budowa drogi ekspresowej S11 na odcinku Kórnik – Ostrów Wlkp.” zgodnie z planami inwestycyjnymi zarządzającego drogami, w perspektywie przewidzianej w PBDK	Inwestycja w trakcie planowania (złożone wnioski o wydanie DŚU dla odcinków Kórnik – Jarocin oraz Jarocin – Ostrów Wlkp., oba wnioski w trakcie procedowania przed RDOŚ).	TAK Zadanie uwzględnione w POH w ramach działań HD92 i HD93.
9	Realizacja zadania pn. „Budowa drogi ekspresowej S11 na odcinku Ostrów Wlkp. – Kępno” zgodnie z planami inwestycyjnymi zarządzającego drogami, w perspektywie przewidzianej w PBDK	Inwestycja 11.04.2022 r. uzyskała DŚU.	TAK Zadanie uwzględnione w POH w ramach działania HD94.
10	Realizacja zadania pn. „Budowa drogi ekspresowej S10 na odcinku Piła – Bydgoszcz” zgodnie z planami inwestycyjnymi zarządzającego drogami, w perspektywie przewidzianej w PBDK	Inwestycja w trakcie planowania (złożony wniosek o wydanie DŚU, w trakcie procedowania przed RDOŚ).	TAK Zadanie uwzględnione w POH w ramach działań HD89 i HD105.
11	Realizacja zadania pn. „Rozbudowa drogi krajowej nr 25 na odcinku Konin – Kalisz – Ostrów Wlkp.” zgodnie z planami inwestycyjnymi zarządzającego drogami, w perspektywie przewidzianej w PBDK	Inwestycja w trakcie planowania (złożone wnioski o wydanie DŚU dla trzech odcinków, wszystkie wnioski w trakcie procedowania przed RDOŚ).	TAK Zadanie uwzględnione w POH w ramach działania HD07.
12	Finalizacja etapów planistycznych wraz z uzyskaniem decyzji środowiskowej dla budowy obwodnicy Pleszewa w ciągu DK12 oraz lobbowanie na rzecz wpisania tej inwestycji w kolejną perspektywę PBDK	Brak danych dot. stopnia realizacji zadania. Działanie posiadające charakter nieobligatoryjny ze względu na skierowanie do organów administracji publicznej.	TAK Zadanie uwzględnione w POH w ramach działania HD106.
13	Finalizacja etapów planistycznych wraz z uzyskaniem decyzji środowiskowej dla budowy obwodnicy Krotoszyna, Zdun i Cieszkowa w ciągu DK15 oraz lobbowanie na rzecz wpisania tej inwestycji w kolejną perspektywę PBDK	Brak danych dot. stopnia realizacji zadania. Działanie posiadające charakter nieobligatoryjny ze względu na skierowanie do organów administracji publicznej.	TAK Zadanie uwzględnione w POH w ramach działania HD95.
14	Finalizacja etapów planistycznych wraz z uzyskaniem decyzji środowiskowej dla budowy obwodnicy Krotoszyna w ciągu DK36 oraz lobbowanie na rzecz wpisania tej inwestycji w kolejną perspektywę PBDK	Brak danych dot. stopnia realizacji zadania. Działanie posiadające charakter nieobligatoryjny ze względu na skierowanie do organów administracji publicznej.	TAK Zadanie uwzględnione w POH w ramach działania HD95.
15	Przeprowadzenie przeglądu ekologicznego – DK32 od km 113+800 do km 115+100, m. Rostarzewo	Brak danych dot. stopnia realizacji przeglądu ekologicznego	TAK Zadanie uwzględnione w POH w ramach działania HD21.
16	Przeprowadzenie przeglądu ekologicznego – DK15 od km 049+300 do km 050+540, m. Zduny	Brak danych dot. stopnia realizacji przeglądu ekologicznego	NIE Obszar uwzględniony w POH w ramach działania HD95.
17	Przeprowadzenie przeglądu ekologicznego – DK12 od km 239+000 do km 242+000, m. Pleszew	Brak danych dot. stopnia realizacji przeglądu ekologicznego	NIE Obszar uwzględniony w POH w ramach działania HD106.

Lp.	Opis działania	Przyczyna braku realizacji działania	Konieczność uwzględnienia w obecnym POH
18	Przeprowadzenie przeglądu ekologicznego – DK12 od km 282+380 do km 283+100, m. Opatówek	Brak danych dot. stopnia realizacji przeglądu ekologicznego	TAK Zadanie uwzględnione w POH w ramach działania HD22.
19	Przeprowadzenie przeglądu ekologicznego – DK92 od km 017+800 do km 019+700, m. Strzałkowo	Brak danych dot. stopnia realizacji przeglądu ekologicznego	TAK Zadanie uwzględnione w POH w ramach działania HD23.
20	Przeprowadzenie przeglądu ekologicznego – DK92 od km 303+200 do km 304+112, m. Koło	Brak danych dot. stopnia realizacji przeglądu ekologicznego	TAK Zadanie uwzględnione w POH w ramach działania HD24.
21	Budowa ekranów akustycznych – DK92, m. Baranowo	Działanie niezrealizowane, bez wskazania przyczyny braku realizacji. W 2020 r. w przedmiotowej lokalizacji wykonano badania hałasu w ramach GPH (patrz Tabela 28)	NIE Obszar uwzględniony w POH w ramach działania HD37
18	Budowa ekranów akustycznych – DK92, m. Kostrzyn	Trwają prace nad realizacją ekranów akustycznych w m. Kostrzyn w ciągu drogi krajowej nr 92, na dzień 31.03.2023 r. inwestycja znajdowała się na etapie pozyskiwania środków finansowych.	TAK Zadanie uwzględnione w POH w ramach działania HD10.
19	Realizacja kontrolnych pomiarów akustycznych wzdłuż odcinków dróg wskazanych w Tab. 24 POH DK 2019, tj. w miejscu wystąpienia skarg	Brak danych dot. stopnia realizacji zadania – wskazano na realizację w 2020 r. pomiarów hałasu przy drogach krajowych w ramach GPH (patrz Tabela 28)	NIE
22	Prowadzenie akcji edukacyjnych, prowadzących do zwiększenia świadomości mieszkańców w zakresie ich wpływu na klimat akustyczny	Brak danych dot. stopnia realizacji zadania. Działanie posiadające charakter nieobligatoryjny ze względu na skierowanie do organów administracji publicznej.	NIE
23	Zorganizowanie konferencji dotyczącej ochrony środowiska przed hałasem	Brak danych dot. stopnia realizacji zadania. Działanie posiadające charakter nieobligatoryjny ze względu na skierowanie do organów administracji publicznej.	NIE
24	Właściwe planowanie przestrzenne, uwzględniające ochronę przed hałasem	Brak danych dot. stopnia realizacji zadania. Działanie posiadające charakter nieobligatoryjny ze względu na skierowanie do organów administracji publicznej.	NIE

[źródło: opracowanie własne]

Tabela 28 Wykaz zrealizowanych działań w zakresie ochrony przed hałasem drogowym innych niż wskazane w POH DK 2019

Lp.	Opis działania	Uwagi
1	Wykonanie pomiarów hałasu drogowego w ramach Generalnego Pomiaru Hałasu przy drogach krajowych	W 2020 roku ramach GPH przeprowadzono badania w 21 przekrojach pomiarowych na terenie województwa wielkopolskiego w miejscowościach: Daniszew (A2) Przyborowo (S5), Hanulin (S8), Kórnik (S11), Zakrzewo (S11c), Chodzież (DK11), Śmitowo (DK10), Ostrzeszów (DK11), Kowanówko (DK11), Kościelna Wieś (DK12), Gniezno (DK15 i DK15Aa), Daleszynek (DK24), Skalmierzyce (DK25), Wolsztyn (DK32), Krotoszyn (DK36), Mroczeń (DK39), Turek (DK72), Słupca (DK92), Tarnowo Podgórne (DK92), Baranowo (DK92)

Lp.	Opis działania	Uwagi
2	Wykonanie przeglądu ekologicznego oraz ekspertyzy technicznej dot. realizacji ekranów akustycznych wzdłuż autostrady A2	W oparciu o pismo MWW z dnia 5 lutego 2020 r. znak DSR-II-1.7032.7.2013 wykonano aktualizację przeglądu ekologicznego dot. oddziaływania akustycznego odcinka autostrady A2 od km 257+560 do km 303+145, tj. od węzła Modła do węzła Dąbie („Aktualizacja przeglądu ekologicznego dla autostrady A2 Konin – Dąbie od km 257+560 do km 303+145”, BAASA Acoustics sp. j., luty 2020 r.) W 2022 roku zlecono wykonanie „Ekspertyzy technicznej możliwości realizacji ekranów akustycznych wynikających z obliczeń akustycznych na autostradzie A2 od km 257+560 do km 303+145”. Ponadto, pismem znak DSK-III.7032.1.2021 MWW zwrócił się do zarządzającego drogą o przekazanie zweryfikowanego przeglądu ekologicznego pod kątem uwag zamieszczonych w Ekspertyzie, a także o zaproponowanie etapów realizacji działania oraz wskazanie czasu realizacji poszczególnych jego etapów. Zadanie uwzględnione w POH w ramach działania HD87.

[źródło: opracowanie własne]

POH AWSA 2018

Informacje dotyczące stopnia realizacji zadań z zakresu ochrony przed hałasem wskazanych do realizacji w POH AWSA 2018 przedstawione zostały w opracowaniu „Raport z realizacji Programu ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracją miasta Poznań, na których poziom hałasu przekracza poziom dopuszczalny, położonych wzdłuż autostrady A2 od km 107+900 do km 257+219, obejmującego aktualizację Programu ochrony środowiska przed hałasem dla dwóch odcinków autostrady A2” z dnia 29.03.2023 r., a także w piśmie AWSA z dnia 07.02.2024 r., znak AWSA/AKR/0154/2024. Stopień realizacji poszczególnych zadań przedstawiono w poniższych tabelach.

Tabela 29 Wykaz zrealizowanych działań w zakresie ochrony przed hałasem drogowym wskazanych w POH AWSA 2018

Lp.	Opis działania	Uwagi
1	Monitoring hałasu pochodzącego od autostrady A2 w dotychczasowych lokalizacjach	Monitoring hałasu zrealizowano w ramach dwóch zadań: a) monitoring w 4 punktach w ramach analizy porealizacyjnej po przebudowie odcinka od węzła „Poznań Zachód” do węzła „Poznań Krzesiny” (patrz Tabela 31 p. 3) b) monitoring w 10 punktach w ramach ww. analizy. Dalsze pomiary planuje się m.in. w roku 2024.
2	Wykonanie pomiarów w miejscach wskazanych działań naprawczych, przed ich wdrożeniem	Wykonano pomiary hałasu w 8 punktach pomiarowych, w celu oceny stanu klimatu akustycznego, a także walidacji i kalibracji modelu obliczeniowego, który jest podstawą doboru rozwiązań przeciwhałasowych.
3	Budowa lub przedłużenie ekranów akustycznych – obszar 01, Gozdowo	Wykonano ekran akustyczny po stronie północnej w ok. km 216+800 o powierzchni 2786,5 m ² oraz dwa ekrany akustyczne po stronie południowej w ok. km 217+200 o łącznej powierzchni 3875,0 m ² .
4	Budowa lub przedłużenie ekranów akustycznych – obszar 02, Chwalibogowo	Wykonano ekran akustyczny po stronie południowej w ok. km 226+500 o powierzchni 1496,0 m ² .
5	Określanie dla terenów niezagospodarowanych w otoczeniu autostrady A2, w trakcie sporządzania nowych MPZP, przeznaczenia innego sposobu zagospodarowania niż tereny podlegające ochronie akustycznej w myśl Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.	AWSA na bieżąco wydaje opinie do projektów uchwał dot. ustanawiania MPZP. W wydawanych opiniach wskazuje się m.in. na konieczność uwzględniania, przy sporządzaniu nowych MPZP, ustaleń wynikających ze strategicznych map hałasu (art. 73 p. 1,2b ustawy POŚ), a tym samym nieprzeznaczanie terenów przy drodze pod zabudowę mieszkaniową oraz niewydawanie tamże decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu.

[źródło: opracowanie własne]

Tabela 30 Wykaz niezrealizowanych działań w zakresie ochrony przed hałasem drogowym wskazanych w POH AWSA 2018

Lp.	Opis działania	Przyczyna braku realizacji	Konieczność uwzględnienia w obecnym POH
1	Wykonanie pomiarów hałasu w miejscach wystąpienia skarg	Zarządzający przeprowadził ocenę stanu akustycznego we wszystkich lokalizacjach, których dotyczyły skargi na hałas złożone w okresie obowiązywania Programu. Na skargi udzielone zostały odpowiedzi i wyjaśnienia (patrz p. 3 Tabela 31).	NIE
2	Wykonanie pomiarów w miejscach wskazanych działań naprawczych, po ich wdrożeniu	Działanie planowane do realizacji.	NIE
3	Budowa lub przedłużenie ekranów akustycznych – obszar 03, Chwalibogowo	W przeprowadzonej na zlecenie AWSA „Analizie naukowo-technicznej w zakresie wyboru rozwiązań redukujących poziom hałasu pochodzącego od ruchu pojazdów po autostradzie płatnej A2 na odcinku 1.1 w km 209+138 – 228+467 oraz 1.3 w km 243+853 – 257+560” wykonanej przez Ekkom Sp. z o.o., nie stwierdzono naruszenia standardów akustycznych w środowisku w przedmiotowych lokalizacjach i w związku z tym wskazano na brak konieczności zastosowania dodatkowych urządzeń ochrony środowiska w postaci ekranów akustycznych.	NIE Działanie nie obejmuje obszarów z 10% największych wartości wskaźnika N_{HA} .
4	Budowa lub przedłużenie ekranów akustycznych – obszar 04, Sługocinek	W przeprowadzonej na zlecenie AWSA „Analizie naukowo-technicznej w zakresie wyboru rozwiązań redukujących poziom hałasu pochodzącego od ruchu pojazdów po autostradzie płatnej A2 na odcinku 1.1 w km 209+138 – 228+467 oraz 1.3 w km 243+853 – 257+560” wykonanej przez Ekkom Sp. z o.o., nie stwierdzono naruszenia standardów akustycznych w środowisku w przedmiotowych lokalizacjach i w związku z tym wskazano na brak konieczności zastosowania dodatkowych urządzeń ochrony środowiska w postaci ekranów akustycznych.	NIE Działanie nie obejmuje obszarów z 10% największych wartości wskaźnika N_{HA} .

[źródło: opracowanie własne]

Tabela 31 Wykaz zrealizowanych działań w zakresie ochrony przed hałasem drogowym innych niż wskazane w POH AWSA 2018

Lp.	Opis działania	Uwagi
1	Dobudowa trzeciego pasa ruchu i wzmocnienie konstrukcji nawierzchni autostrady A2 na odcinku od węzła „Poznań Zachód” do węzła „Poznań Krzesiny”	Przedsięwzięcie polegało na dobudowie trzeciego pasa ruchu i wzmocnieniu konstrukcji nawierzchni autostrady A2 na odcinku od węzła „Poznań Zachód” do węzła „Poznań Krzesiny”, tj. w km 155+870 – 172+000. W ramach inwestycji zastosowano środki ochrony środowiska przed hałasem w postaci: a) budowy nowych/modernizacji istniejących ekranów akustycznych, b) przedłużenia istniejącego wału ziemnego oraz c) zastosowania warstwy ściernalnej typu SMA8. Inwestycja podlegała DŚU (decyzja RDOŚ z dnia 24 maja 2017 roku, znak DOOŚ-DŚI.4200.35.2016.mc.10), w ramach której nałożono obowiązek przeprowadzenia analizy porealizacyjnej. W ramach ww. analizy przeprowadzono m.in. pomiary hałasu drogowego w 15 lokalizacjach na terenie miejscowości Luboń oraz Komorniki.
2	Dobudowa trzeciego pasa ruchu i wzmocnienie konstrukcji nawierzchni autostrady A2 na odcinku od węzła „Poznań Krzesiny” do węzła „Poznań Wschód”	Przedsięwzięcie, które znajduje się na etapie przygotowania, polegać będzie na dobudowie trzeciego pasa ruchu i remoncie konstrukcji nawierzchni autostrady A2 na odcinku od węzła „Poznań Krzesiny” do węzła „Poznań Wschód”, tj. w km 172+000 – 179+700. W ramach zadania zastosowane zostaną środki ochrony środowiska przed hałasem, m.in. w postaci: a) budowy nowych oraz b) podwyższeniu istniejących ekranów akustycznych. Dodatkowo, po zakończeniu inwestycji wykonane zostaną pomiary poziomu hałasu w 9 punktach pomiarowych. Badania w każdej lokalizacji przeprowadzone zostaną dwukrotnie, w tym raz w warunkach sprzyjających propagacji dźwięku. Inwestycja podlega DŚU (decyzja RDOŚ z dnia 21 października 2022 roku, znak WOO-II.420.14.2022.AON.19). W niniejszym POH wskazano na kontynuację tego zadania w ramach działania HD11.

Lp.	Opis działania	Uwagi
3	Reakcja na skargi na hałas	W okresie obowiązywania Programu do zarządzającego drogą wpłynęło w sumie 11 pism/e-maili (z terenów poza granicami administracyjnymi miasta Poznania) – skarg dotyczących oddziaływania akustycznego pochodzącego z przedmiotowego odcinka autostrady A2. W treści skarg podnoszono przede wszystkim kwestię nadmiernego hałasu pochodzącego od autostrady A2, a także zwracano się z prośbą o wybudowanie/przedłużenie ekranów akustycznych lub udostępnienie wyników badań hałasu. W odpowiedzi zarządzający drogą powoływał się m.in. na ustalenia strategicznej mapy hałasu dla przedmiotowego odcinka autostrady A2 a także, w przypadku odcinka od węzła Poznań Zachód do węzła Poznań Krzesiny, na zgodność wykonanych zabezpieczeń akustycznych z wymaganiami zawartymi w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, wydanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu w dniu 28 października 2016 roku, znak WOO-II.4200.5.2014.JC.54, zmienionej decyzją Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 24 maja 2017 roku, znak DOOŚ-DŚI.4200.35.2016.mc.10 (dotyczącej przedsięwzięcia polegającego na dobudowie trzeciego pasa ruchu i wzmocnieniu konstrukcji nawierzchni autostrady A2 na odcinku od węzła „Poznań Krzesiny” do węzła „Poznań Wschód”).
4	Akcje promujące bezpieczną jazdę i ograniczenie prędkości	W ramach działania: a) w 2014 r. wprowadzono ograniczenie prędkości ruchu pojazdów do 120 km/h na odcinku autostrady A2 pomiędzy węzłami Poznań Komorniki a Poznań Krzesiny, b) w 2024 r. wprowadzono odcinkowy pomiar prędkości na ww. odcinku, c) złożono projekt zmiany Stałej Organizacji Ruchu na autostradzie A2, polegający na wprowadzeniu ograniczenia prędkości ruchu pojazdów do 120 km/h na odcinku od PPO Nagradowice do węzła Poznań Krzesiny, za wnioskiem Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Poznaniu (pismo znak Rd.I.0151.7.2021.PO z dnia 15 lutego 2021 r.), projekt ostatecznie został odrzucony (pismo GDDKiA z dnia 21.04.2022 r. znak O.PO.Z-2.4202.29.2021.1.gs).

[źródło: opracowanie własne]

POH DW 2018

Informacje dotyczące stopnia realizacji zadań z zakresu ochrony przed hałasem wskazanych do realizacji w POH DW 2018 przedstawione zostały w piśmie WZDW z dnia 29.03.2023 r., znak WZDW.WOŚ.662.3/23, a następnie uzupełnione w piśmie WZDW z dnia 23.02.2024 r., znak WZDW.WOŚ.665.2/24. Stopień realizacji poszczególnych zadań przedstawiono w tabelach 32 i 33. Ponadto, w ww. pismach opisano także stopień realizacji zadań, które przedstawiono w poprzednim wydaniu POH, tj. dokumencie „Program ochrony środowiska przed hałasem dla dróg wojewódzkich o natężeniu ruchu ponad 3 000 000 pojazdów na rok znajdujących się na terenie województwa wielkopolskiego” (uchwała nr LI/980/14 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 27 października 2014 r.), a których termin realizacji przypadł w perspektywie obowiązywania POH DW 2018. Informacje w tym zakresie przedstawiono w tabeli 34, zawierającej wykaz zrealizowanych działań w zakresie ochrony przed hałasem drogowym innych niż wskazane w POH DW 2018.

Tabela 32 Wykaz zrealizowanych działań w zakresie ochrony przed hałasem drogowym, wskazanych w POH DW 2018

Lp.	Droga wojewódzka	Kilometraż*	Opis działania*	Uwagi
1	DW 178	28+800 – 29+800 44+100 – 45+851	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Coroczna ocena stanu nawierzchni prowadzona przez Rejon Dróg Wojewódzkich
2	DW 178	81+300 – 86+500	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Coroczna ocena stanu nawierzchni prowadzona przez Rejon Dróg Wojewódzkich
3	DW 179	29+100 – 33+200	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Coroczna ocena stanu nawierzchni prowadzona przez Rejon Dróg Wojewódzkich

L.p.	Droga wojewódzka	Kilometraż*	Opis działania*	Uwagi
4	DW 182	66+900 – 69+000 (70+747 – 72+847)	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Coroczna ocena stanu nawierzchni prowadzona przez Rejony Dróg Wojewódzkich
5	DW 184	23+600 – 34+728 (20+600 – 31+728)	Zadanie trzyetapowe: Etap I: Wykonanie remontu nawierzchni drogowej na odcinkach: 23+600 – 23+820 (20+600 – 20+820) oraz 24+700 – 25+470 (21+700 – 22+470) Etap II: Wykonanie remontu nawierzchni drogowej na odcinku: 23+924 – 24+600 (21+700 – 22+470)	W 2020 r. zrealizowano remont na odcinku od 24+600 – 25+596 (21+600 – 22+596) Koszt: 3,94 mln zł. W 2021 r. zrealizowano remont na odcinku od 23+924 – 24+600 (20+924 – 21+600) Koszt: 2,5 mln zł
6	DW 184	23+600 – 34+728 (20+600 – 31+728)	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Coroczna ocena stanu nawierzchni prowadzona przez Rejony Dróg Wojewódzkich
7	DW 184	34+728 – 48+800	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Coroczna ocena stanu nawierzchni prowadzona przez Rejony Dróg Wojewódzkich
8	DW 185	12+800 – 14+600	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Coroczna ocena stanu nawierzchni prowadzona przez Rejony Dróg Wojewódzkich
9	DW 193	0+000 – 3+100	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Coroczna ocena stanu nawierzchni prowadzona przez Rejony Dróg Wojewódzkich
10	DW 196	1+700 – 17+900	Zadanie dwuetapowe: Etap I: Wykonanie remontu nawierzchni drogowej na odcinkach: 2+000 – 6+700 oraz 8+650 – 10+500	Wykonane przez PIM w zakresie od granicy miasta Poznania do zjazdu do oczyszczalni ścieków
11	DW 196	1+700 – 17+900	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Coroczna ocena stanu nawierzchni prowadzona przez Rejony Dróg Wojewódzkich
12	DW 241	115+090 – 121+280	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Coroczna ocena stanu nawierzchni prowadzona przez Rejony Dróg Wojewódzkich
13	DW 260	0+000 – 3+600	Remont nawierzchni drogowej na całym odcinku	W 2022 r. wykonano remont nawierzchni drogi wojewódzkiej nr 260 wzdłuż ul. Witkowskiej w Gnieźnie – etap I od wlotu Ronda Olimpijczyków do skrzyżowania z ul. Słoneczną (1+800 – 2+670) W 2023 r. wykonano remont nawierzchni drogi wojewódzkiej nr 260 wzdłuż ul. Witkowskiej w Gnieźnie – etap II (odc. od ul. Słonecznej do ul. Wolności) (2+670 – 3+600) W latach 2020 – 2021 przeprowadzono rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 260 wraz z wiaduktem nad linią kolejową nr 353 Poznań Wschód – Skandawa oraz linią kolejową nr 281 Oleśnica – Chojnice w m. Gnieźno (1+450 – 1+600)
14	DW 260	0+000 – 3+600	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Coroczna ocena stanu nawierzchni prowadzona przez Rejony Dróg Wojewódzkich
15	DW 266	86+826 – 96+125	Ograniczenie prędkości a) do 40 km/h na odcinku 86+826 – 87+500 b) do 60 km/h na odcinku 87+500 – 96+125	Wprowadzono ograniczenie prędkości do 60 km/h od km 89+660 do km 90+050 w 2023 r.

Lp.	Droga wojewódzka	Kilometraż*	Opis działania*	Uwagi
16	DW 266	86+826 – 96+125	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Coroczna ocena stanu nawierzchni prowadzona przez Rejony Dróg Wojewódzkich
17	DW 305	0+000 – 2+000 5+800 – 9+600	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Coroczna ocena stanu nawierzchni prowadzona przez Rejony Dróg Wojewódzkich
18	DW 306	0+000 – 3+203	Ograniczenie prędkości do 40 km/h na odcinkach 27+400 – 29+700 oraz 31+900 – 32+500	Wprowadzono w 2023 r.
19	DW 306	0+000 – 3+203	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Coroczna ocena stanu nawierzchni prowadzona przez Rejony Dróg Wojewódzkich
20	DW 307	6+200 – 28+588	Wykonanie remontu nawierzchni drogowej na odcinku: 19+780 – 20+200 (od ul. Akacjowej do ul. Szkolnej)	Wykonano w ramach przebudowy drogi wojewódzkiej nr 307 w m. Niepruszewo, df. przebudowy 1,67 km, wartość całkowita: 2,8 mln zł (w tym chodnik + nawierzchnia na ½ szerokości drogi)
21	DW 307	6+200 – 28+588	Ograniczenie prędkości a) do 40 km/h na odcinku 7+400 – 7+700 b) do 60 km/h na odcinkach 11+700 – 12+550, 13+800 – 14+400, 15+800 – 16+900, 20+400 – 22+150 oraz 27+600 – 28+588	Wprowadzono częściowo: do 60 km/h na odcinku: - od km 13+800 do km 14+400, - od km 15+800 do km 16+900, - od km 20+400 do km 22+150. Dodatkowo w km 21+130 – 21+520 wprowadzono ograniczenie do 40 km/h.
22	DW 307	6+200 – 28+588	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Coroczna ocena stanu nawierzchni prowadzona przez Rejony Dróg Wojewódzkich
23	DW 307	28+558 – 34+300	Ograniczenie prędkości a) do 40 km/h na odcinku 30+400 – 31+500 b) do 60 km/h na odcinku 31+500 – 34+300	Wprowadzono częściowo: a) do 40 km/h na odcinku: - od km 30+400 do km 31+500 – wprowadzono w km 31+120-31+320. b) do 60 km/h na odcinku: - od km 31+500 do km 34+300 – wprowadzono ograniczenie prędkości do 50 km/h w km 32+040 – 32+500 (w obrębie przejazdu PKP)
24	DW 307	28+558 – 34+300	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Coroczna ocena stanu nawierzchni prowadzona przez Rejony Dróg Wojewódzkich
25	DW 310	5+200 – 6+100 (7+680 – 8+580)	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Coroczna ocena stanu nawierzchni prowadzona przez Rejony Dróg Wojewódzkich
26	DW 430	4+100 – 16+100	Wykonanie remontu nawierzchni drogowej na odcinkach: 3+850 – 4+500, 4+950 – 5+530, 6+830 – 7+450, 8+900 – 9+200	Wykonano przebudowę drogi od km 7+330 – 8+300 (inwestor PKP)
27	DW 430	4+100 – 16+100	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Coroczna ocena stanu nawierzchni prowadzona przez Rejony Dróg Wojewódzkich
28	DW 430	4+100 – 16+100	Ograniczenie prędkości do 50 km/h na odcinku 9+700 – 9+900	W 2019 r. wprowadzono zmianę stałej organizacji ruchu
29	DW 431	18+800 – 28+100 (5+750 – 15+050)	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Coroczna ocena stanu nawierzchni prowadzona przez Rejony Dróg Wojewódzkich

L.p.	Droga wojewódzka	Kilometraż*	Opis działania*	Uwagi
30	DW 432	39+900 – 53+000	Ograniczenie prędkości a) do 40 km/h na odcinku 49+600 – 50+100 b) do 60 km/h na odcinkach 39+900 – 40+800 oraz 45+700 – 45+950	W 2020 r. wprowadzono oznakowanie obszaru zabudowanego (ograniczenie do 50 km/h) na odcinku od 39+900 do km 40+800.
31	DW 432	39+900 – 53+000	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Coroczna ocena stanu nawierzchni prowadzona przez Rejon Dróg Wojewódzkich
32	DW 434	53+000 – 74+600 (24+050 – 45+650)	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Coroczna ocena stanu nawierzchni prowadzona przez Rejon Dróg Wojewódzkich
33	DW 434	81+300 – 99+000 (52+350 – 70+050)	Ograniczenie prędkości a) do 40 km/h na odcinkach 81+300 – 82+100, 83+900 – 85+000, 85+000 – 88+100, 88+100 – 90+850 oraz 97+500 – 98+000 b) do 60 km/h na odcinku 94+800 – 95+980	W 2021 r. wprowadzono ograniczenie prędkości do 40 km/h na odcinku od 81+300 – 82+100 (52+350 – 53+150)
34	DW 434	81+300 – 99+000 (52+350 – 70+050)	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Coroczna ocena stanu nawierzchni prowadzona przez Rejon Dróg Wojewódzkich
35	DW 445	8+200 – 12+800	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Coroczna ocena stanu nawierzchni prowadzona przez Rejon Dróg Wojewódzkich
36	DW 449	23+600 – 25+300	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Coroczna ocena stanu nawierzchni prowadzona przez Rejon Dróg Wojewódzkich
37	DW 470	17+100 – 21+500	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Coroczna ocena stanu nawierzchni prowadzona przez Rejon Dróg Wojewódzkich
38	DW 470	45+400 – 58+400	Wykonanie remontu nawierzchni drogowej na odcinkach: 48+800 – 49+400 oraz 50+600 – 51+500	W roku 2018 wykonano remont nawierzchni: od km 50+660 do km 53+200 za kwotę 1 881 863,57 zł oraz od km 49+385 do km 50+660 za kwotę 889 141,35 zł; W roku 2021 wykonano remont nawierzchni: od km 46+460 do km 48+950 za kwotę 2 311 914,42 zł; W roku 2023 wykonano rozbudowę drogi: od km 45+471 do km 46+460 za kwotę 5 576 978,39 zł
39	DW 470	45+400 – 58+400	Wykonanie remontu nawierzchni drogowej na odcinkach: 48+800 – 49+400 oraz 50+600 – 51+500	Zadanie zrealizowano w 2022 r.
40	DW 470	45+400 – 58+400	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Coroczna ocena stanu nawierzchni prowadzona przez Rejon Dróg Wojewódzkich
41	DW 473	0+000 – 1+000	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Coroczna ocena stanu nawierzchni prowadzona przez Rejon Dróg Wojewódzkich

[źródło: opracowanie własne]

* W nawiasach podano zmiany kilometrażu drogi, jeśli taka zmiana nastąpiła w trakcie obowiązywania POH DW 2018

Tabela 33 Wykaz niezrealizowanych działań w zakresie ochrony przed hałasem drogowym, wskazanych w POH DW 2018

Lp.	Droga wojewódzka	Kilometraż*	Opis działania*	Przyczyna braku realizacji*	Konieczność uwzględnienia w obecnym POH
1	DW 178	28+800 – 29+800 44+100 – 45+851	Ograniczenie prędkości do 40 km/h na całym odcinku	Brak informacji dot. przyczyn braku realizacji zadania.	NIE Obszar uwzględniony w POH w ramach działania HD99.
2	DW 178	28+800 – 29+800 44+100 – 45+851	Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Brak danych	NIE
3	DW 178	28+800 – 29+800 44+100 – 45+851	Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Brak danych	NIE
4	DW 178	81+300 – 86+500	Ograniczenie prędkości do 40 km/h na odcinku 81+300 – 81+800 oraz 83+500 – 84+600	Brak informacji dot. przyczyn braku realizacji zadania.	NIE Odcinek od DW187 (ul. Łukowska i ul. Lipowa w Obornikach) do DW178 (ul. Czarnkowska i ul. Wroniecka w Obornikach) – obszar uwzględniony w POH w ramach działania HD107. Odcinek w ciągu ul. Czarnkowskiej w Obornikach do m. Dąbrówka Leśna – obszar poza zakresem POH.
5	DW 178	81+300 – 86+500	Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Brak danych	NIE
6	DW 178	81+300 – 86+500	Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Brak danych	NIE
7	DW 179	29+100 – 33+200	Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Brak danych	NIE
8	DW 179	29+100 – 33+200	Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Brak danych	NIE
9	DW 182	66+900 – 69+000 (70+747 – 72+847)	Ograniczenie prędkości do 40 km/h na odcinku 67+900 – 68+550 (71+747 – 72+397)	Brak informacji dot. przyczyn braku realizacji zadania.	NIE Dla obszaru z 10% największych wartości wskaźnika N_{HA} uwzględniono w POH w ramach działania HD56.
10	DW 182	66+900 – 69+000 (70+747 – 72+847)	Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Brak danych	NIE

L.p.	Droga wojewódzka	Kilometraż*	Opis działania*	Przyczyna braku realizacji*	Konieczność uwzględnienia w obecnym POH
11	DW 182	66+900 – 69+000 (70+747 – 72+847)	Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Brak danych	NIE
12	DW 184	23+600 – 34+728 (20+600 – 31+728)	Zadanie trzyetapowe: Etap I: Wykonanie remontu nawierzchni drogowej na odcinkach: 23+600 – 23+820 (20+600 – 20+820) oraz 24+700 – 25+470 (21+700 – 22+470) Etap II: Wykonanie remontu nawierzchni drogowej na odcinku: 23+924 – 24+600 (21+700 – 22+470)	Nie zrealizowano działania na odcinku 24+700 – 25+470 (21+700 – 22+470). Zadanie niezrealizowane ze względu na nieuregulowane zapisy dot. własności gruntów.	NIE Odcinek od Piaskowa do Szamotuł – obszar uwzględniony w POH w ramach działania HD14. Odcinek od Piaskowa do granicy powiatów szamotulskiego i poznańskiego – działanie nie obejmuje obszarów z 10% największych wartości wskaźnika N_{HA} .
13	DW 184	23+600 – 34+728 (20+600 – 31+728)	Ograniczenie prędkości a) do 40 km/h na odcinku 23+600 – 24+700 (20+600 – 21+700) oraz 24+700 – 26+000 (21+700 – 23+000) b) do 60 km/h na odcinku 27+200 – 28+000 (24+200 – 25+000) oraz 31+400 – 32+800 (28+400 – 29+800)	Wykonano projekt zmiany organizacji ruchu do 60 km/h na odc. 27+200 do 28+000 (24+200 – 25+000), m. Kąsinowo – negatywna opinia Policji, na chwilę obecną nie przedstawiono do zatwierdzenia	NIE Odcinek od Piaskowa do Szamotuł – obszar uwzględniony w POH w ramach działania HD14. Odcinek od Piaskowa do granicy powiatów szamotulskiego i poznańskiego – działanie nie obejmuje obszarów z 10% największych wartości wskaźnika N_{HA} .
14	DW 184	23+600 – 34+728 (20+600 – 31+728)	Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Brak danych	NIE
15	DW 184	23+600 – 34+728 (20+600 – 31+728)	Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Brak danych	NIE

L.p.	Droga wojewódzka	Kilometraż*	Opis działania*	Przyczyna braku realizacji*	Konieczność uwzględnienia w obecnym POH
16	DW 184	34+728 – 48+800	Ograniczenie prędkości a) do 40 km/h na odcinku 36+100 – 38+100 (33+100 – 35+100), 40+600 – 41+500 (37+600 – 38+500), 42+600 – 43+300 (39+600 – 40+300) oraz 44+800 – 48+800 (41+800 – 45+800) b) do 60 km/h na odcinku 34+728 – 36+100 (31+728 – 33+100), 38+100 – 40+600 (35+100 – 37+600) oraz 43+300 – 44+800 (40+300 – 41+800)	Nie wprowadzono. wykonano projekt zmiany organizacji ruchu do 60 km/h: 1) na odc. 34+728 do 36+100 m. Cerekwica 2) na odc. 31+400 do 32+800 m. Pamiątkowo 3) na odc. 38+100 do 40+600 m. Mrowino – Napachanie – negatywna opinia Policji, na chwilę obecną nie przedstawiono do zatwierdzenia. Odcinki 42+600 – 43+300, (39+600 – 40+300), 44+800 do km 48+800 (41+800 – 45+800) oraz 43+300 – 44+800 (40+300 – 41+800) przekazane do ZDPPO	NIE Działanie nie obejmuje obszarów z 10% największych wartości wskaźnika N_{10A} .
17	DW 184	34+728 – 48+800	Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Brak danych	NIE
18	DW 184	34+728 – 48+800	Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Brak danych	NIE
19	DW 185	12+800 – 14+600	Ograniczenie prędkości do 40km/h na całym odcinku	Brak informacji dot. przyczyn braku realizacji zadania.	NIE Obszar uwzględniony w POH w ramach działania HD14.
20	DW 185	12+800 – 14+600	Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Brak danych	NIE
21	DW 185	12+800 – 14+600	Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Brak danych	NIE
22	DW 193	0+000 – 3+100	Ograniczenie prędkości do 40km/h na całym odcinku	Projekt zmiany organizacji w trakcie wykonywania i uzgodnienia. Planowane wprowadzenie nowej organizacji ruchu w lipcu 2024 r.	NIE Dla obszarów z 10% największych wartości wskaźnika N_{10A} uwzględniono w POH w ramach działania HD55.
23	DW 193	0+000 – 3+100	Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Brak danych	NIE
24	DW 193	0+000 – 3+100	Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Brak danych	NIE
25	DW 196	1+700 – 17+900	Zadanie dwuetapowe: Etap I: Wykonanie remontu nawierzchni drogowej na odcinkach: 2+000 – 6+700 (aktualny km 19+020 – 23+720) oraz 8+650 – 10+500 (aktualny km 25+670 – 27+520)	W latach 2023-2024 wykonywany jest remont nawierzchni na odcinku 21+780 – 22+580 (wg aktualnego kilometrażu)	NIE Dla obszarów z 10% największych wartości wskaźnika N_{10A} uwzględniono w POH w ramach działań HD82, HD83 i HD84.

L.p.	Droga wojewódzka	Kilometraż*	Opis działania*	Przyczyna braku realizacji*	Konieczność uwzględnienia w obecnym POH
26	DW 196	1+700 – 17+900	Ograniczenie prędkości a) do 40 km/h na odcinkach 2+000 – 6+700 oraz 8+650 – 10+500 b) do 60 km/h na odcinkach 7+000 – 8+500, 10+500 – 11+600 oraz 11+800 – 12+500	Wykonano projekt zmiany organizacji ruchu do 60 km/h na odc. 7+000 do 8+500 – negatywna opinia Policji, na chwilę obecną nie przedstawiono do zatwierdzenia - wykonano projekt zmiany organizacji ruchu na odc. 10+500 do 12+500 – negatywna opinia Policji, w planach do wprowadzenia w roku 2024	NIE Dla obszarów z 10% największych wartości wskaźnika N_{HA} uwzględniono w POH w ramach działań HD82, HD83 i HD84.
27	DW 196	1+700 – 17+900	Nalożenie obowiązku sporządzenia i przedłożenia przeglądu ekologicznego przez zarządzającego drogą na odcinkach 7+000 – 8+500 oraz 10+500 – 12+500	Brak danych dot. stopnia realizacji przeglądu ekologicznego	NIE Dla obszarów z 10% największych wartości wskaźnika N_{HA} uwzględniono w POH w ramach działań HD82, HD83 i HD84.
28	DW 196	1+700 – 17+900	Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Brak danych	NIE
29	DW 196	1+700 – 17+900	Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Brak danych	NIE
30	DW 241	115+090 – 121+280	Ograniczenie prędkości do 40 km/h na odcinkach 115+890 – 116+152 oraz 116+690 – 117+190	Wykonano projekt zmiany organizacji ruchu do 40 km/h na odc. 116+690 do 118+400 (obwodnica Wągrowca) – negatywna opinia Policji,	NIE Działanie nie obejmuje obszarów z 10% największych wartości wskaźnika N_{HA} .
31	DW 241	115+090 – 121+280	Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Brak danych	NIE
32	DW 241	115+090 – 121+280	Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Brak danych	NIE
33	DW 260	0+000 – 3+600	Nalożenie obowiązku sporządzenia i przedłożenia przeglądu ekologicznego przez zarządzającego drogą na odcinku 0+000 – 3+600	Brak danych dot. stopnia realizacji przeglądu ekologicznego	NIE Obszar poza zakresem POH.
34	DW 260	0+000 – 3+600	Remont nawierzchni drogowej na całym odcinku	Nie zrealizowano działania na odcinku 0+000 – 1+450 oraz 1+600 – 1+800. W ocenie zarządzającego nawierzchnia drogi aktualnie nie wymaga remontu.	NIE Obszar poza zakresem POH.
35	DW 260	0+000 – 3+600	Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Brak danych	NIE
36	DW 260	0+000 – 3+600	Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Brak danych	NIE
37	DW 266	86+826 – 96+125	Ograniczenie prędkości a) do 40 km/h na odcinku 86+826 – 87+500 b) do 60 km/h na odcinku 87+500 – 96+125	Nie wprowadzono ograniczenia prędkości do 40 km/h na odcinku 86+826 – 87+500 oraz 60 km/h na odcinkach 87+500 – 89+660 i 90+050 – 96+125. Brak informacji dot. przyczyn braku realizacji zadania.	NIE Obszar poza zakresem POH.

L.p.	Droga wojewódzka	Kilometraż*	Opis działania*	Przyczyna braku realizacji*	Konieczność uwzględnienia w obecnym POH
38	DW 266	86+826 – 96+125	Nalożenie obowiązku sporządzenia i przedłożenia przeglądu ekologicznego przez zarządzającego drogą na odcinku 86+826 – 96+125	Brak danych dot. stopnia realizacji przeglądu ekologicznego	NIE Obszar poza zakresem POH.
39	DW 266	86+826 – 96+125	Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Brak danych	NIE
40	DW 266	86+826 – 96+125	Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Brak danych	NIE
41	DW 305	0+000 – 2+000 5+800 – 9+600	Ograniczenie prędkości do 40 km/h na odcinku 3+600 – 5+400	Brak informacji dot. przyczyn braku realizacji zadania.	NIE Odcinek na południe od autostrady A2 – działanie nie obejmuje obszarów z 10% największych wartości wskaźnika N_{HA} . Odcinek na północ od autostrady A2 – obszar poza zakresem POH.
42	DW 305	0+000 – 2+000 5+800 – 9+600	Nalożenie obowiązku sporządzenia i przedłożenia przeglądu ekologicznego przez zarządzającego drogą na odcinku 3+600 – 5+400	Brak danych dot. stopnia realizacji przeglądu ekologicznego	NIE Odcinek na południe od autostrady A2 – działanie nie obejmuje obszarów z 10% największych wartości wskaźnika N_{HA} . Odcinek na północ od autostrady A2 – obszar poza zakresem POH.
43	DW 305	0+000 – 2+000 5+800 – 9+600	Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Brak danych	NIE
44	DW 305	0+000 – 2+000 5+800 – 9+600	Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Brak danych	NIE
45	DW 306	0+000 – 3+203	Nalożenie obowiązku sporządzenia i przedłożenia przeglądu ekologicznego przez zarządzającego drogą na odcinku 27+400 – 29+700	Brak danych dot. stopnia realizacji przeglądu ekologicznego	Odcinek w ciągu ul. Jana Pawła II w Buku – działanie nie obejmuje obszarów z 10% największych wartości wskaźnika N_{HA} . Odcinki w ciągu ul. Bohaterów Bukowskich, ul. Wielowiejskiej, ul. Świętego Rocha oraz ul. Dobieżyńskiej – obszar poza zakresem POH.
46	DW 306	0+000 – 3+203	Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Brak danych	NIE

L.p.	Droga wojewódzka	Kilometraż*	Opis działania*	Przyczyna braku realizacji*	Konieczność uwzględnienia w obecnym POH
47	DW 306	0+000 – 3+203	Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Brak danych	NIE
48	DW 307	6+200 – 28+588	Ograniczenie prędkości a) do 40 km/h na odcinku 7+400 – 7+700 b) do 60 km/h na odcinkach 11+700 – 12+550, 13+800 – 14+400, 15+800 – 16+900, 20+400 – 22+150 oraz 27+600 – 28+588	Nie wprowadzono ograniczenia prędkości do 40 km/h na odcinku 7+400 – 7+700 oraz 60 km/h na odcinkach 11+700 – 12+550 i 27+600 – 28+588. Brak informacji dot. przyczyn braku realizacji zadania.	NIE Dla obszarów z 10% największych wartości wskaźnika N_{HA} uwzględniono w POH w ramach działań HD61 i HD62.
49	DW 307	6+200 – 28+588	Nalożenie obowiązku sporządzenia i przedłożenia przeglądu ekologicznego przez zarządzającego drogą na odcinku 13+800 – 14+400	Brak danych dot. stopnia realizacji przeglądu ekologicznego.	NIE Dla obszarów z 10% największych wartości wskaźnika N_{HA} uwzględniono w POH w ramach działań HD61 i HD62.
50	DW 307	6+200 – 28+588	Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Brak danych	NIE
51	DW 307	6+200 – 28+588	Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Brak danych	NIE
52	DW 307	28+558 – 34+300	Ograniczenie prędkości a) do 40 km/h na odcinku 30+400 – 31+500 b) do 60 km/h na odcinku 31+500 – 34+300	Nie wprowadzono ograniczenia prędkości: a) do 40 km/h na odcinkach od km 30+400 do km 31+120 oraz od km 31+320 do km 31+500, b) do 60 km/h na odcinkach od km 31+500 do km 32+040 oraz od km 32+500 do km 34+300. Brak informacji dot. przyczyn braku realizacji zadania.	NIE Dla obszaru z 10% największych wartości wskaźnika N_{HA} uwzględniono w POH w ramach działania HD60.
53	DW 307	28+558 – 34+300	Nalożenie obowiązku sporządzenia i przedłożenia przeglądu ekologicznego przez zarządzającego drogą na odcinku 30+400 – 31+500	Brak danych dot. stopnia realizacji przeglądu ekologicznego	NIE Dla obszaru z 10% największych wartości wskaźnika N_{HA} uwzględniono w POH w ramach działania HD60.
54	DW 307	28+558 – 34+300	Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Brak danych	NIE
55	DW 307	28+558 – 34+300	Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Brak danych	NIE
56	DW 310	5+200 – 6+100 (7+680 – 8+580)	Ograniczenie prędkości do 40 km/h na całym odcinku	Brak informacji dot. przyczyn braku realizacji zadania.	NIE Obszar uwzględniony w POH w ramach działania HD102.
57	DW 310	5+200 – 6+100 (7+680 – 8+580)	Nalożenie obowiązku sporządzenia i przedłożenia przeglądu ekologicznego przez zarządzającego drogą na odcinku 5+200 – 6+100 (7+680 – 8+580)	Brak danych dot. stopnia realizacji przeglądu ekologicznego.	NIE Obszar uwzględniony w POH w ramach działania HD102.

L.p.	Droga wojewódzka	Kilometraż*	Opis działania*	Przyczyna braku realizacji*	Konieczność uwzględnienia w obecnym POH
58	DW 310	5+200 – 6+100 (7+680 – 8+580)	Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Brak danych	NIE
59	DW 310	5+200 – 6+100 (7+680 – 8+580)	Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Brak danych	NIE
60	DW 430	4+100 – 16+100	Wykonanie remontu nawierzchni drogowej na odcinkach: 3+850 – 4+500, 4+950 – 5+530, 6+830 – 7+450, 8+900 – 9+200	Nie zrealizowano działania na odcinkach 3+850 – 4+500, 4+950 – 5+530, 6+830 – 7+450 oraz 8+900 – 9+200. W ocenie zarządzającego nawierzchnia drogi aktualnie nie wymaga remontu. W ramach potrzeb wykonywane są remonty cząstkowe.	NIE Dla obszaru z 10% największych wartości wskaźnika N_{10k} uwzględniono w POH w ramach działania HD69.
61	DW 430	4+100 – 16+100	Ograniczenie prędkości do 40 km/h na odcinku 4+100 – 7+500	Brak informacji dot. przyczyn braku realizacji zadania.	NIE Dla obszaru z 10% największych wartości wskaźnika N_{10k} uwzględniono w POH w ramach działania HD69.
62	DW 430	4+100 – 16+100	Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Brak danych	NIE
63	DW 430	4+100 – 16+100	Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Brak danych	NIE
64	DW 431	18+800 – 28+100 (5+750 – 15+050)	Remont nawierzchni drogowej na odcinku 19+400 – 19+680 (ul. Krotowskiego) oraz 19+700 – 20+450 (Szosa Poznańska)	W ocenie zarządzającego nawierzchnia drogi aktualnie nie wymaga remontu. W ramach potrzeb wykonywane są remonty cząstkowe.	NIE Dla obszarów z 10% największych wartości wskaźnika N_{10k} uwzględniono w POH w ramach działań HD67 i HD68.
65	DW 431	18+800 – 28+100 (5+750 – 15+050)	Zadanie dwuetapowe: Etap I: Wykonanie remontu nawierzchni drogowej na odcinku: 23+400 – 24+900	W ocenie zarządzającego nawierzchnia drogi aktualnie nie wymaga remontu. W ramach potrzeb wykonywane są remonty cząstkowe.	NIE Dla obszarów z 10% największych wartości wskaźnika N_{10k} uwzględniono w POH w ramach działań HD67 i HD68.
66	DW 431	18+800 – 28+100 (5+750 – 15+050)	Ograniczenie prędkości do 40 km/h na odcinkach 18+800 – 20+800 oraz 23+400 – 24+900	Brak informacji dot. przyczyn braku realizacji zadania.	NIE Dla obszarów z 10% największych wartości wskaźnika N_{10k} uwzględniono w POH w ramach działań HD67 i HD68.
67	DW 431	18+800 – 28+100 (5+750 – 15+050)	Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Brak danych	NIE
68	DW 431	18+800 – 28+100 (5+750 – 15+050)	Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Brak danych	NIE

L.p.	Droga wojewódzka	Kilometraż*	Opis działania*	Przyczyna braku realizacji*	Konieczność uwzględnienia w obecnym POH
69	DW 434	39+900 – 53+000	Ograniczenie prędkości a) do 40 km/h na odcinku 49+600 – 50+100 b) do 60 km/h na odcinkach 39+900 – 40+800 oraz 45+700 – 45+950	Nie wprowadzono ograniczenia prędkości do 40 km/h na odcinku 49+600 – 50+100 oraz 60 km/h na odcinku 45+700 – 45+950. Brak informacji dot. przyczyn braku realizacji zadania.	NIE Obszar uwzględniony w POH w ramach działania HD103.
70	DW 434	39+900 – 53+000	Wykonanie przeglądu ekologicznego na odcinku: 49+600 – 50+100	Brak danych dot. stopnia realizacji przeglądu ekologicznego.	NIE Obszar uwzględniony w POH w ramach działania HD103.
71	DW 434	39+900 – 53+000	Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Brak danych	NIE
72	DW 434	39+900 – 53+000	Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Brak danych	NIE
73	DW 434	53+000 – 74+600 (24+050 – 45+650)	Ograniczenie prędkości a) do 40 km/h na odcinkach 66+900 – 68+100 oraz 72+300 – 74+600 b) do 60 km/h na odcinkach 63+200 – 64+800, 68+100 – 69+200, 69+200 – 71+300 oraz 71+300 – 72+300	Wykonano projekt zmiany organizacji ruchu do 60 km/h: 1) na odc. 39+900 do 40+800 (Kórnik – Mościenica) 2) na odc. 64+200 do 64+800 (Grzymysław – Borgowo); 3) na odc. 45+700 do 45+950; 4) na odc. 68+100 do 69+200 m. Drzonek; 5) na odc. 69+200 do km 71+300 (odc. Drzonek – Dolsk); 6) na odc. 71+300 do 72+300 m. Drzonek; negatywna opinia Policji, na chwilę obecną nie przedstawiono do zatwierdzenia	NIE Działanie nie obejmuje obszarów z 10% największych wartości wskaźnika N_{HA} . Uwzględniono częściowo w POH w ramach działań HD100 i HD103.
74	DW 434	53+000 – 74+600 (24+050 – 45+650)	Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Brak danych	NIE
75	DW 434	53+000 – 74+600 (24+050 – 45+650)	Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Brak danych	NIE

L.p.	Droga wojewódzka	Kilometraż*	Opis działania*	Przyczyna braku realizacji*	Konieczność uwzględnienia w obecnym POH
76	DW 434	81+300 – 99+000 (52+350 – 70+050)	Ograniczenie prędkości a) do 40 km/h na odcinkach 81+300 – 82+100, 83+900 – 85+000, 85+000 – 88+100, 88+100 – 90+850 oraz 97+500 – 98+000 b) do 60 km/h na odcinku 94+800 – 95+980	Odcinki od km 85+000 do km 88+100 oraz od km 88+100 do km 90+850 (aktualnie odcinki te zawierają się w km 56+800 – 62+900) przekazane zostały do powiatu gostyńskiego po wybudowaniu obwodnicy m. Gostyń; Wykonano projekt zmiany organizacji ruchu do 60 km/h na odc. 94+800 do 95+980 – negatywna opinia Policji, na chwilę obecną nie przedstawiono do zatwierdzenia	NIE Odcinek od Kunowa do Gostynia – działanie nie obejmuje obszarów z 10% największych wartości wskaźnika N_{HA} . Przeście przez miasto Gostyń – w okresie pomiędzy opracowaniem SMH DW 2022 a niniejszym POH ukończona została obwodnica Gostynia w ciągu DW 434. Odcinek od Gostynia do Krobii – poza zakresem opracowania POH.
77	DW 434	81+300 – 99+000 (52+350 – 70+050)	Nałożenie obowiązku sporządzenia i przedłożenia przeglądu ekologicznego przez zarządzającego drogą na odcinkach 81+300 – 82+100 oraz 97+500 – 98+000	Brak danych dot. stopnia realizacji przeglądu ekologicznego.	NIE Odcinek od Kunowa do Gostynia – działanie nie obejmuje obszarów z 10% największych wartości wskaźnika N_{HA} . Przeście przez miasto Gostyń – w okresie pomiędzy opracowaniem SMH DW 2022 a niniejszym POH ukończona została obwodnica Gostynia w ciągu DW 434. Odcinek od Gostynia do Krobii – poza zakresem opracowania POH.
78	DW 434	81+300 – 99+000 (52+350 – 70+050)	Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Brak danych	NIE
79	DW 434	81+300 – 99+000 (52+350 – 70+050)	Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Brak danych	NIE
80	DW 445	8+200 – 12+800	Ograniczenie prędkości do 40 km/h na odcinkach 8+200 – 10+900 oraz 10+900 – 12+800	Brak informacji dot. przyczyn braku realizacji zadania.	NIE Poza zakresem opracowania POH.
81	DW 445	8+200 – 12+800	Nałożenie obowiązku sporządzenia i przedłożenia przeglądu ekologicznego przez zarządzającego drogą na odcinku 10+900 – 12+800	Brak danych dot. stopnia realizacji przeglądu ekologicznego.	NIE Poza zakresem opracowania POH.
82	DW 445	8+200 – 12+800	Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Brak danych	NIE

L.p.	Droga wojewódzka	Kilometraż*	Opis działania*	Przyczyna braku realizacji*	Konieczność uwzględnienia w obecnym POH
83	DW 445	8+200 – 12+800	Nałożenie obowiązku sporządzenia i przedłożenia przeglądu ekologicznego przez zarządzającego drogą na odcinkach 81+300 – 82+100 oraz 97+500 – 98+000	Brak danych	NIE
84	DW 449	23+600 – 25+300	Ograniczenie prędkości do 40 km/h na całym odcinku	Brak informacji dot. przyczyn braku realizacji zadania.	NIE Poza zakresem opracowania POH.
85	DW 449	23+600 – 25+300	Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Brak danych	NIE
86	DW 449	23+600 – 25+300	Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Brak danych	NIE
87	DW 470	17+100 – 21+500	Ograniczenie prędkości do 40 km/h na odcinku 18+650 – 21+500	Brak informacji dot. przyczyn braku realizacji zadania.	NIE Działanie nie obejmuje obszarów z 10% największych wartości wskaźnika N_{10A} .
88	DW 470	17+100 – 21+500	Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Brak danych	NIE
89	DW 470	17+100 – 21+500	Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Brak danych	NIE
90	DW 470	45+400 – 58+400	Ograniczenie prędkości a) do 40 km/h na odcinkach 48+900 – 49+500 oraz 54+300 – 55+100 b) do 50 km/h na odcinku 56+020 – 58+400 c) do 60 km/h na odcinku 50+700 – 52+300	Wykonano projekt zmiany organizacji ruchu do 60 km/h na odc. 50+700 do 52+300 – negatywna opinia Policji, na chwilę obecną nie przedstawiono do zatwierdzenia.	NIE Dla obszaru z 10% największych wartości wskaźnika N_{10A} uwzględniono w POH w ramach działania HD76.
91	DW 470	45+400 – 58+400	Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Brak danych	NIE
92	DW 470	45+400 – 58+400	Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Brak danych	NIE
93	DW 473	0+000 – 1+000	Ograniczenie prędkości do 40 km/h na całym odcinku	Brak informacji dot. przyczyn braku realizacji zadania.	NIE Obszar uwzględniony w POH w ramach działania HD78.
94	DW 473	0+000 – 1+000	Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Brak danych	NIE
95	DW 473	0+000 – 1+000	Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Brak danych	NIE

[źródło: opracowanie własne]

* W nawiasach podano zmiany kilometrażu drogi, jeśli taka zmiana nastąpiła w trakcie obowiązywania POH DW 2018

Tabela 34 Wykaz zrealizowanych działań w zakresie ochrony przed hałasem drogowym innych niż wskazane w POH DW 2018

Lp.	Droga wojewódzka	Kilometraż	Zadanie	Uwagi
1	DW 307	32+050 – 32+500	Ograniczenie prędkości do 50 km/h na odcinku od km 32+050 do km 32+500.*	W roku 2019 wprowadzono zmianę w stałej organizacji ruchu
2	DW 310	16+700 – 17+000	Ograniczenie prędkości do 50 km/h na odcinku od km 16+700 do km 17+000.*	W roku 2019 wprowadzono zmianę w stałej organizacji ruchu
3	DW 430	9+700 – 9+900	Ograniczenie prędkości do 50 km/h na odcinku od km 9+700 do km 9+900.*	W roku 2019 wprowadzono zmianę w stałej organizacji ruchu
4	DW 432	65+400 – 66+500 66+482 – 66+886	Remont nawierzchni drogowej na odcinku od km 65+400 do km 66+500. Remont drogi wojewódzkiej nr 432 – ul. Gnieźnińska w m. Środa Wlkp. (od km 66+482 do km 66+886)*	Zrealizowano w 2021 r. na odcinku od km 66+482 do km 66+886
5	DW 466	0+000 – 1+000	Zadanie dwuetapowe: Etap I: Wykonanie remontu nawierzchni drogowej na odcinku od km 0+000 do km 1+000.*	Zrealizowano w 2021 r. na odc. Słupca – węzeł autostradowy A2 Słupca
6	DW 470	17+100 – 21+500	W roku 2022 wykonano budowę ekranów akustycznych na odcinku od km 19+764,00 do km 19+860,00	Brak
7	DW434	54+100 – 61+800	Budowa obwodnicy Gostynia w ciągu DW 434	Zrealizowano pomiędzy opracowaniem SMH DW 2022 a niniejszym POH.

[źródło: opracowanie własne]

* Działanie wskazane do realizacji w poprzednim programie ochrony środowiska przed hałasem.

POH DPPO 2018

Informacje dotyczące stopnia realizacji zadań z zakresu ochrony przed hałasem wskazanych do realizacji w POH DPPO 2018 przedstawione zostały w sprawozdaniach z realizacji przedmiotowego programu za lata 2019 – 2023. Stopień realizacji poszczególnych zadań przedstawiono w poniższych tabelach.

Tabela 35 Wykaz zrealizowanych działań w zakresie ochrony przed hałasem drogowym, wskazanych w POH DPPO 2018

Lp.	Droga powiatowa	Opis działania	Uwagi
1	2387P	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Przekazano informację z oceny stanu nawierzchni przeprowadzonej w 2023 r., w której stwierdzono następującą ocenę jakości drogi: 36% - stan dobry 47% - stan zadowalający 10% - stan niezadowalający 7% - stan zły
2	2390P	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Przekazano informację z oceny stanu nawierzchni przeprowadzonej w 2023 r., w której stwierdzono następującą ocenę jakości drogi: 50% - stan dobry 47% - stan zadowalający 3% - stan niezadowalający 0% - stan zły
3	2401P	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Przekazano informację z oceny stanu nawierzchni przeprowadzonej w 2023 r., w której stwierdzono następującą ocenę jakości drogi: 39% - stan dobry 53% - stan zadowalający 7% - stan niezadowalający 1% - stan zły

Lp.	Droga powiatowa	Opis działania	Uwagi
4	2405P	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Przekazano informację z oceny stanu nawierzchni przeprowadzonej w 2023 r., w której stwierdzono następującą ocenę jakości drogi: 20% - stan dobry 51% - stan zadowalający 21% - stan niezadowalający 8% - stan zły
5	2406P	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Przekazano informację z oceny stanu nawierzchni przeprowadzonej w 2023 r., w której stwierdzono następującą ocenę jakości drogi: 31% - stan dobry 64% - stan zadowalający 5% - stan niezadowalający 0% - stan zły
6	2407P	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Przekazano informację z oceny stanu nawierzchni przeprowadzonej w 2023 r., w której stwierdzono następującą ocenę jakości drogi: 53% - stan dobry 39% - stan zadowalający 6% - stan niezadowalający 2% - stan zły
7	2410P	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Przekazano informację z oceny stanu nawierzchni przeprowadzonej w 2023 r., w której stwierdzono następującą ocenę jakości drogi: 46% - stan dobry 31% - stan zadowalający 12% - stan niezadowalający 11% - stan zły
8	2420P	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Przekazano informację z oceny stanu nawierzchni przeprowadzonej w 2023 r., w której stwierdzono następującą ocenę jakości drogi: 63% - stan dobry 28% - stan zadowalający 8% - stan niezadowalający 1% - stan zły
9	2424P	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Przekazano informację z oceny stanu nawierzchni przeprowadzonej w 2023 r., w której stwierdzono następującą ocenę jakości drogi: 69% - stan dobry 8% - stan zadowalający 17% - stan niezadowalający 6% - stan zły
10	2431P	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Przekazano informację z oceny stanu nawierzchni przeprowadzonej w 2023 r., w której stwierdzono następującą ocenę jakości drogi: 26% - stan dobry 36% - stan zadowalający 28% - stan niezadowalający 10% - stan zły
11	2501P	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Przekazano informację z oceny stanu nawierzchni przeprowadzonej w 2023 r., w której stwierdzono następującą ocenę jakości drogi: 31% - stan dobry 51% - stan zadowalający 16% - stan niezadowalający 2% - stan zły

Lp.	Droga powiatowa	Opis działania	Uwagi
12	2503P	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Przekazano informację z oceny stanu nawierzchni przeprowadzonej w 2023 r., w której stwierdzono następującą ocenę jakości drogi: 73% - stan dobry 19% - stan zadowalający 4% - stan niezadowalający 4% - stan zły
13	2507P	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Przekazano informację z oceny stanu nawierzchni przeprowadzonej w 2023 r., w której stwierdzono następującą ocenę jakości drogi: 0% - stan dobry 0% - stan zadowalający 60% - stan niezadowalający 40% - stan zły
14	2512P	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Przekazano informację z oceny stanu nawierzchni przeprowadzonej w 2023 r., w której stwierdzono następującą ocenę jakości drogi: 21% - stan dobry 34% - stan zadowalający 12% - stan niezadowalający 33% - stan zły
15	2489P	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Przekazano informację z oceny stanu nawierzchni przeprowadzonej w 2023 r., w której stwierdzono następującą ocenę jakości drogi: 44% - stan dobry 32% - stan zadowalający 15% - stan niezadowalający 9% - stan zły

[źródło: opracowanie własne]

Tabela 36 Wykaz niezrealizowanych działań w zakresie ochrony przed hałasem drogowym, wskazanych w POH DPPO 2018

Lp.	Droga powiatowa	Opis działania	Przyczyna braku realizacji	Konieczność uwzględnienia w obecnym POH
1	2387P	Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Brak danych	NIE
2	2387P	Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Brak danych	NIE
3	2390P	Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Brak danych	NIE
4	2390P	Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Brak danych	NIE
5	2401P	Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Brak danych	NIE
6	2401P	Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Brak danych	NIE
7	2405P	Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Brak danych	NIE
8	2405P	Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Brak danych	NIE

L.p.	Droga powiatowa	Opis działania	Przyczyna braku realizacji	Konieczność uwzględnienia w obecnym POH
9	2405P	Zadanie dwuetapowe – Etap 1: Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o zredukowanej hałaśliwości ZH na odcinku - od km 0+000 do km 1+900 (do ul. Rzemieślnicza).	Na odcinku km 0+000 – km 1+900 opracowany został projekt na wymianę nawierzchni o zredukowanej hałaśliwości, w 2024 r. ZDPPO zawnioskuje o budżet na ten cel.	NIE Działanie nie obejmuje obszarów z 10% największych wartości wskaźnika N_{HA} .
10	2406P	Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Brak danych	NIE
11	2406P	Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Brak danych	NIE
12	2407P	Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Brak danych	NIE
13	2407P	Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Brak danych	NIE
14	2407P	Zadanie dwuetapowe – Etap 1: Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o zredukowanej hałaśliwości ZH na odcinku - od km 18+778 do km 19+476.	Dla odcinka drogi 2407P odcinek km 18+490 – km 19+476 ZDPPO zlecił opracowanie dokumentacji projektowej w zakresie przebudowy/rozbudowy dróg powiatowych nr 2407P/2489P (ul. Polna i ul. Cieszkowskiego w Swarzędzu), na odcinku od ul. Grudzińskiego do wiaduktu kolejowego. Dokumentacja jest aktualnie na etapie opracowania, przewidywane zakończenie projektu w 2024 r.	NIE Obszar uwzględniony w POH w ramach działania HD85.
15	2410P	Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Brak danych	NIE
16	2410P	Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Brak danych	NIE
17	2420P	Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Brak danych	NIE
18	2420P	Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Brak danych	NIE
19	2420P	Zadanie dwuetapowe – Etap 1: Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o zredukowanej hałaśliwości ZH na odcinku - od km 0+000 do km 0+895.	Na odcinku km 0+000 – km 0+895 opracowano projekt na wymianę nawierzchni o zredukowanej hałaśliwości, w 2024 r. ZDPPO zawnioskuje o budżet na ten cel.	NIE Działanie nie obejmuje obszarów z 10% największych wartości wskaźnika N_{HA} .
20	2424P	Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Brak danych	NIE
21	2424P	Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Brak danych	NIE
22	2431P	Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Brak danych	NIE
23	2431P	Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Brak danych	NIE
24	2501P	Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Brak danych	NIE

L.p.	Droga powiatowa	Opis działania	Przyczyna braku realizacji	Konieczność uwzględnienia w obecnym POH
25	2501P	Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Brak danych	NIE
26	2501P	Zadanie dwuetapowe – Etap 1: Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o zredukowanej hałaśliwości ZH na odcinku - od km 0+918 do km 1+981.	Wykonano częściowo – przeprowadzono remont nawierzchni na ul. Poznańskiej na dł. 165mb na odcinku wskazanym w Programie nawierzchni o zredukowanej hałaśliwości.	NIE Działanie poza zakresem POH.
27	2503P	Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Brak danych	NIE
28	2503P	Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Brak danych	NIE
29	2507P	Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Brak danych	NIE
30	2507P	Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Brak danych	NIE
31	2512P	Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Brak danych	NIE
32	2512P	Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Brak danych	NIE
33	2512P	Budowa ekranów akustycznych na odcinkach: - od km 1+850 do km 1+970 (od ul. Bliskiej do wjazdu ul. Kaczeńcowej) – strona prawa, - od km 1+920 do km 1+995 (chroniący posesję Rabowicka 21 oraz 23) – strona lewa.	Dla drogi 2512P ZDPPO zlecił opracowanie dokumentacji projektowej „Rozbudowa drogi powiatowej nr 2512P Jasin, ul. Rabowicka, gm. Swarzędz”. Aktualnie trwa proces uzyskiwania DŚU. Burmistrz gminy Swarzędz postanowieniem WOS.6620.1.15.2022-17 nałożył obowiązek opracowania ROŚ dla tego przedsięwzięcia, które jest aktualnie opracowywane, przewidywane zakończenie w 2024 r.	NIE Działanie poza zakresem POH.
34	2489P	Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Brak danych	NIE
35	2489P	Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Brak danych	NIE

[źródło: opracowanie własne]

Dla dróg powiatowych na terenie powiatu poznańskiego nie zrealizowano innych działań niż wskazane w POH DPPO 2018 w zakresie ochrony środowiska przed hałasem.

POH Konin 2019

Informacje dotyczące stopnia realizacji zadań z zakresu ochrony przed hałasem wskazanych do realizacji w POH Konin 2019 przedstawione zostały w piśmie Urzędu Miejskiego w Koninie, Wydziału Ochrony Środowiska z dnia 30.03.2023 r., znak OŚ.6250.1.2023. Stopień realizacji poszczególnych zadań przedstawiono w poniższych tabelach.

Tabela 37 Wykaz zrealizowanych działań w zakresie ochrony przed hałasem drogowym wskazanych w POH Konin 2019

L.p.	Opis działania	Uwagi
1	Rozbudowa ul. Kleczewskiej w Koninie	Inwestycja zakończona 27.05.2021 r.

L.p.	Opis działania	Uwagi
2	Budowa połączenia ul. I. Paderewskiego z ul. Wyzwolenia w Koninie, w związku z modernizacją linii kolejowej E-20	Inwestycja zakończona 20.05.2021 r.
3	Przebudowa i remont ul. Przemysłowej (droga krajowa nr 25)	16.11.2020 r. zakończono modernizację odcinka ul. Przemysłowej od ul. Brunatnej w kierunku północnym, pozostała część inwestycji została przeniesiona na lata 2024 - 2030 i jest uzależniona od posiadanych środków finansowych.
4	skrzyżowanie ul. Warszawskiej z ul. Kolską w Koninie	Inwestycja zakończona 19.06.2019 r. W ramach wykonanej we wrześniu 2020 r. analizy porealizacyjnej nie wykazano przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, pochodzącego od całości badanego układu komunikacyjnego.
5	Przebudowa ulicy Europejskiej i Świętojańskiej (droga nr 72)	30.12.2022 r. zakończono remont ul. Świętojańskiej na odcinku od ul. Brzozowej do granicy miasta, pozostała część inwestycji została przesunięta na kolejne lata i jest uzależniona od posiadanych środków finansowych.
6	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej oraz remontów nawierzchni w ramach aktualnych potrzeb	Działanie prowadzone jest regularnie, w ramach corocznych przeglądów okresowych oraz objazdów dróg.
7	Prowadzenie akcji edukacyjnych, prowadzących do zwiększenia świadomości mieszkańców Konina w zakresie ich wpływu na klimat akustyczny panujący w mieście.	W dniu 22 września zwalnianie z opłat za przejazdy pasażerów komunikacji miejskiej w ramach europejskiego dnia bez samochodu.
8	Właściwe planowanie przestrzenne, uwzględniające ochronę przed hałasem	Miasto Konin regularnie opracowuje uchwały nowych MPZP, w których uwzględniane są zapisy związane z ochroną środowiska przed hałasem. Działanie długofalowe. Do realizacji etapami w ramach zmian lub tworzenia nowych MPZP.

[źródło: opracowanie własne]

Tabela 38 Wykaz niezrealizowanych działań w zakresie ochrony przed hałasem drogowym wskazanych w POH Konin 2019

L.p.	Opis działania	Przyczyna braku realizacji	Konieczność uwzględnienia w obecnym POH
1	Monitoring hałasu pochodzącego od poszczególnych odcinków dróg	W piśmie Urzędu Miejskiego w Koninie, Wydziału Ochrony Środowiska z dnia 30.03.2023 r., znak OŚ.6250.1.2023, wskazano zakładane działania naprawcze – monitoring poziomu hałasu w ramach procedur związanych z bieżącą oceną i kontrolą klimatu akustycznego.	NIE
2	Wykonanie pomiarów hałasu w miejscach wystąpienia skarg	W piśmie Urzędu Miejskiego w Koninie, Wydziału Ochrony Środowiska z dnia 30.03.2023 r., znak OŚ.6250.1.2023, wskazano zakładane działania naprawcze – monitoring poziomu hałasu w ramach procedur związanych z bieżącą oceną i kontrolą klimatu akustycznego.	NIE
3	Nowy przebieg DK25 w granicach miasta Konina na odcinku od ul. Poznańskiej do ul. Przemysłowej	Realizacja działania została przeniesiona na kolejne lata i jest uzależniona od posiadanych środków finansowych. Planowany termin realizacji – do 2030 r.	TAK Zadanie uwzględnione w POH w ramach działania HD104.
4	Przebudowa i remont ul. Przemysłowej (DK25)	Zrealizowane częściowo – 16.11.2020 r. zakończono modernizację odcinka ul. Przemysłowej od ul. Brunatnej w kierunku północnym, pozostała część inwestycji została przeniesiona na lata 2024 – 2030 i jest uzależniona od posiadanych środków finansowych.	NIE Działanie nie obejmuje obszarów z 10% największych wartości wskaźnika N_{HA} .
5	Budowa łącznika pomiędzy ulicami Poznańska – Rumiankowa – Zakładowa w Koninie	Realizacja działania została przeniesiona na kolejne lata i jest uzależniona od posiadanych środków finansowych.	NIE Działanie nie obejmuje obszarów z 10% największych wartości wskaźnika N_{HA} .

L.p.	Opis działania	Przyczyna braku realizacji	Konieczność uwzględnienia w obecnym POH
6	Budowa ulicy Przemysłowej od ul. Matejki do skrzyżowania z DK25 w Malińcu wraz ze ścieżką rowerową	Wykonana dokumentacja na przebudowę ul. Przemysłowej w lipcu 2019 r. Planowany termin realizacji – lata 2024 – 2030.	NIE Działanie nie obejmuje obszarów z 10% największych wartości wskaźnika N_{HA} .
7	Budowa ronda na skrzyżowaniu ulic: Jana Pawła II, Grójeckiej, Rudzickiej w Koninie	Realizacja działania została przeniesiona na kolejne lata i jest uzależniona od posiadanych środków finansowych. Planowany termin realizacji – do 2030 r.	NIE Działanie nie obejmuje obszarów z 10% największych wartości wskaźnika N_{HA} .
8	Przebudowa ul. Jana Pawła II – odcinek od ul. Popieluski do mostu na kanale Warta – Gopło	Realizacja działania została przeniesiona na kolejne lata i jest uzależniona od posiadanych środków finansowych. Planowany termin realizacji – lata 2023 – 2024.	TAK Zadanie uwzględnione w POH w ramach działania HD18.
9	Przebudowa i remont ul. I. Paderewskiego	Wykonana dokumentacja na przebudowę odcinka. Przyznano dofinansowanie z RFRD.	TAK Zadanie uwzględnione w POH w ramach działania HD19.
10	Remont (przebudowa) ul. Trasa Warszawska wraz z mostami i wiaduktami	Realizacja działania została przeniesiona na kolejne lata i jest uzależniona od posiadanych środków finansowych. Planowany termin realizacji – lata 2023 – 2025.	TAK Zadanie uwzględnione w POH w ramach działania HD20.
11	Przebudowa i remont ul. Kolskiej – droga krajowa nr 92	Realizacja działania została przeniesiona na kolejne lata i jest uzależniona od posiadanych środków finansowych.	NIE Działanie nie obejmuje obszarów z 10% największych wartości wskaźnika N_{HA} .
12	Przebudowa ulicy Europejskiej i Świętojańskiej (droga nr 72)	Zrealizowane częściowo – 30.12.2022 r. zakończono remont ul. Świętojańskiej na odcinku od ul. Brzozowej do granicy miasta, pozostała część inwestycji została przesunięta na kolejne lata i jest uzależniona od posiadanych środków finansowych.	NIE Działanie nie obejmuje obszarów z 10% największych wartości wskaźnika N_{HA} .
13	Zastosowanie w ciągu ul. Przemysłowej na odcinku od ul. Matejki do ul. Okólnej (pas neutralny) - urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego w postaci wysp drogowych.	Realizacja zadania została przesunięta na kolejne lata.	NIE Działanie nie obejmuje obszarów z 10% największych wartości wskaźnika N_{HA} .
14	Zastosowanie w ciągu ul. Szpitalnej na odcinku od ronda Kamińskiego do ul. Solnej dwóch malowań poziomych z informacją o dopuszczalnej prędkości.	Realizacja zadania została przesunięta na lata kolejne.	NIE Działanie nie obejmuje obszarów z 10% największych wartości wskaźnika N_{HA} .
15	Zastosowanie w ciągu ul. Kaliskiej na odcinku od ul. Solnej do ul. Dąbrowskiego dwóch malowań poziomych z informacją o dopuszczalnej prędkości.	Realizacja zadania została przesunięta na lata kolejne.	NIE Działanie nie obejmuje obszarów z 10% największych wartości wskaźnika N_{HA} .

[źródło: opracowanie własne]

Tabela 39 Wykaz zrealizowanych działań w zakresie ochrony przed hałasem drogowym innych niż wskazane w POH Konin 2019

L.p.	Opis działania	Uwagi
1	Budowa ścieżki rowerowej na ul. Jana Pawła II na odcinku od mostu na kanale Warta – Gopło do ul. Staromorzyńskiej	Inwestycja zakończona 27.10.2021 r.

[źródło: opracowanie własne]

POH Leszno 2019

Informacje dotyczące stopnia realizacji zadań z zakresu ochrony przed hałasem wskazanych do realizacji w POH Leszno 2019 przedstawione zostały w piśmie Prezydenta Miasta Leszna z dnia 30.03.2023 r., znak OS.621.2.2023. Stopień realizacji poszczególnych zadań przedstawiono w poniższych tabelach.

Tabela 40 Wykaz zrealizowanych działań w zakresie ochrony przed hałasem drogowym wskazanych w POH Leszno 2019

L.p.	Opis działania	Uwagi
1	Pomiary hałasu wraz z pomiarami ruchu na drogach krajowych DK5 i DK12 w granicach Leszna	Pomiary zostały wykonane w 2022 r. przy opracowywaniu SMH Leszno 2022 przy ul. Szybowników 71 w Lesznie.
2	Realizacja działań remontowych związanych z trwającą przebudową DK12 w Lesznie	Inwestycja zakończona w 2022 r.
3	Pomiary weryfikacyjne po przebudowie DK12 w Lesznie	Pomiary zostały wykonane w 2022 r. przy okazji opracowywania SMH Leszno 2022.
4	Prowadzenie remontów i modernizacji nawierzchni, wynikających z realizowanych corocznych przeglądów stanu nawierzchni drogowej	Działanie prowadzone jest regularnie, w ramach corocznych przeglądów stanu nawierzchni drogowej.
5	Działania z zakresu egzekwowania dopuszczalnej prędkości ruchu	W 2021 r. na ul. 17 stycznia zamontowano stacjonarny radar pomiaru prędkości.
6	Działania z zakresu egzekwowania dopuszczalnego poziomu hałasu zewnętrznego pojazdów	W 2022 r. na terenie miasta Leszna przeprowadzono 7 kontroli stacji diagnostycznych, podczas których nie wykryto nieprawidłowości w ich funkcjonowaniu.
7	Właściwe planowanie przestrzenne, uwzględniające ochronę przed hałasem	Miasto Leszno regularnie opracowuje uchwały nowych MPZP, w których uwzględniane są zapisy związane z ochroną środowiska przed hałasem. W 2022 r. uchwalone zostały 4 takie uchwały. Działanie długofalowe. Do realizacji etapami w ramach zmian lub tworzenia nowych MPZP.
8	Prowadzenie działań z zakresu edukacji ekologicznej społeczeństwa	W Lesznie znajduje się 62,7 km tras rowerowych, zaś w 2022 r. zamontowano 20 nowych stojaków na rowery. Dodatkowo w Lesznie zamontowane są 4 samoobsługowe stacje napraw rowerów. W 2022 r. miasto Leszno po raz czwarty uczestniczyło w rywalizacji o puchar Rowerowej Stolicy Polski organizowanej przez miasto Bydgoszcz.

[źródło: opracowanie własne]

Tabela 41 Wykaz niezrealizowanych działań w zakresie ochrony przed hałasem drogowym wskazanych w POH Leszno 2019

L.p.	Opis działania	Przyczyna braku realizacji	Konieczność uwzględnienia w obecnym POH
1	Monitoring hałasu w obszarach zagrożonych zidentyfikowanych w ramach kolejnej mapy akustycznej.	Działanie potencjalnie do wskazania w ramach niniejszego Programu.	TAK Zadanie uwzględnione w POH w ramach działania HD86.
2	Wykonanie pomiarów hałasu w miejscach występowania skarg mieszkańców po stwierdzeniu zasadności tych skarg w wyniku wizji lokalnej.	W okresie od 1 stycznia 2022 r. do 31 grudnia 2022 r. do Urzędu Miasta Leszna nie wpłynęły skargi mieszkańców związane z nadmiernym hałasem.	NIE

[źródło: opracowanie własne]

Tabela 42 Wykaz zrealizowanych działań w zakresie ochrony przed hałasem drogowym innych niż wskazane w POH Leszno 2019

L.p.	Opis działania	Uwagi
1	Budowa wiaduktu nad linią kolejową E59 w ciągu ul. Wilkowieckiej w Lesznie.	Inwestycja zakończona 09.07.2020 r. stanowi alternatywne połączenie drogowe dla wiaduktu im. gen. Stefana Grot-Roweckiego w ciągu drogi krajowej nr 12, mającej swój przebieg w obrębie miasta Leszna.

[źródło: opracowanie własne]

4 Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych do opracowania Programu

W kolejnych podrozdziałach poddano analizie aktualnie obowiązujące dokumenty i opracowania, przytaczając zawarte w nich zapisy o charakterze istotnym dla niniejszego Programu.

4.1 Polityki, strategie, plany lub programy

Pełna analiza ustanowionych polityk, strategii, planów i programów, zarówno szczebla krajowego jak i wojewódzkiego, wraz z wnioskami formułowanymi w odniesieniu do działań naprawczych, przedstawiono w tomie 1 niniejszego Programu.

4.2 Obowiązujące wojewódzkie, powiatowe i gminne programy ochrony środowiska

Analizę zapisów „Programu Ochrony Środowiska dla Województwa Wielkopolskiego do roku 2030” przedstawiono w rozdziale 3.5 w tomie I.

Ponadto, na terenie województwa wielkopolskiego obowiązują powiatowe i gminne programy ochrony środowiska. Listę dokumentów, wraz z analizą zawartych w nich zapisów z zakresu ochrony środowiska przed ponadnormatywnym oddziaływaniem hałasu drogowego, przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 43 Zestawienie powiatowych i gminnych programów ochrony środowiska obowiązujących na terenie województwa wielkopolskiego, wraz z analizą zawartych w nich zapisów z zakresu ochrony środowiska przed hałasem drogowym

obszar obowiązywania	powiat gnieźnieński
nazwa programu	Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Gnieźnieńskiego przyjęty uchwałą nr LV/372/2014 Rady Powiatu Gnieźnieńskiego z dnia 6 listopada 2014 r.
zadania	– Eliminowanie ruchu tranzytowego z obszarów o gęstej zabudowie np. poprzez budowę obwodnic, – Promowanie proekologicznych środków transportu (transportu kolejowego) – Ochrona mieszkańców przed hałasem komunikacyjnym np. poprzez budowę ekranów akustycznych i pasów zwartej zieleni ochronnej w miejscach newralgicznych. – Przestrzeganie wartości dopuszczalnych poziomów hałasu w odniesieniu do nowo zagospodarowywanych terenów: stosowanie w planowaniu przestrzennym zasady strefowania
obszar obowiązywania	powiat gnieźnieński
nazwa programu	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu gnieźnieńskiego przyjęty uchwałą nr XXVI/169/2016 z dnia 27 czerwca 2016 roku.
zadania	– Działania miękkie, uświadamiające mieszkańców na temat korzyści wynikających z korzystania ze wszystkich zrównoważonych środków transportu m. in. komunikacji zbiorowej – Obniżanie kosztów przewozów zbiorowych, które wpływa na ich atrakcyjność dla mieszkańców powiatu gnieźnieńskiego

obszar obowiązywania	Miasto Gniezno
nazwa programu	Program Ochrony Środowiska dla Miasta Gniezna na lata 2022 - 2030
zadania	– Rozwój i modernizacja transportu zbiorowego w kierunku transportu przyjaznego dla środowiska i wspieranie ekologicznych form transportu – Zmniejszenie uciążliwości hałasu komunikacyjnego poprzez stosowanie zieleni osłonowej, izolacyjnej – Stosowanie tzw. cichych nawierzchni podczas remontów i przebudowy istniejącej sieci drogowej – Modernizację nawierzchni dróg – Budowa i rozbudowa ścieżek rowerowych, kładek i traktów pieszo-rowerowych – Prowadzenie kontroli prędkości ruchu pojazdów przez odpowiednie służby – Zwiększanie świadomości ekologicznej mieszkańców i zmiana ich zachowań na proekologiczne
obszar obowiązywania	gmina Gniezno
nazwa programu	Program Ochrony Środowiska dla Gminy Gniezno na lata 2019 – 2022 z perspektywą do roku 2026
zadania	– Uwzględnianie w dokumentach planistycznych lokalizacji źródeł hałasu oraz stref ich oddziaływania – Uwzględnianie w MPZP i SUIKZP przepisów dotyczących dotrzymania standardów akustycznych dla poszczególnych terenów z uwzględnieniem ich funkcji – Budowa i montaż ekranów dźwiękochłonnych
obszar obowiązywania	gmina Łubowo
nazwa programu	Program ochrony środowiska dla gminy Łubowo na lata 2019-2022 z perspektywą do 2026 roku.
zadania	– Rozwój komunikacji publicznej w oparciu o nowoczesny niskoemisyjny tabor mający na celu przesiadkę z indywidualnych samochodów na rzecz transportu zbiorowego
obszar obowiązywania	powiat jarociński
nazwa programu	Program ochrony środowiska powiatu jarocińskiego do roku 2030
zadania	– Podnoszenie świadomości ekologicznej mieszkańców i zmiana ich zachowań na proekologiczne – Działania administracyjno-kontrolne w zakresie ochrony przed hałasem – Ograniczenie emisji hałasu komunikacyjnego
obszar obowiązywania	gmina Jarocin
nazwa programu	Program ochrony środowiska dla gminy Jarocin na lata 2022 – 2025 z perspektywą na lata 2026 - 2029
zadania	– Wzmocnienie wojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich na obszarze oddziaływania Aglomeracji Poznańskiej poprzez zwiększenie ilości połączeń kolejowych – Dofinansowanie Poznańskiej Kolei Metropolitalnej (PKM) – zwiększanie ilości połączeń kolejowych – Prowadzenie badań monitorujących poziom hałasu drogowego – Rozbudowa i modernizacja dróg powiatowych – Rozbudowa i modernizacja dróg wojewódzkich – Budowa drogi ekspresowej S11 na odcinku Kórnik – Ostrów Wlkp. – Tworzenie zabezpieczeń przed oddziaływaniem hałasu komunikacyjnego poprzez wprowadzenie odpowiednich zapisów SIWZ uwzględniających m. in. montowanie dźwiękoszczelnych okien, kładzenie cichej nawierzchni i budowę ekranów akustycznych – Wprowadzenie nasadzeń ochronnych i w razie konieczności ekranów akustycznych wzdłuż ciągów komunikacyjnych – Wprowadzenie do MPZP zapisów sprzyjających ograniczeniu zagrożenia hałasem i egzekwowanie tych zapisów
obszar obowiązywania	gmina Kotlin
nazwa programu	Program ochrony środowiska dla gminy Kotlin na lata 2023 – 2026 z perspektywą do roku 2030
zadania	– Stosowanie tzw. cichych nawierzchni, – Stosowanie barier akustycznych na etapie realizacji konkretnych inwestycji drogowych – Uwzględnianie zapisów dotyczących standardów akustycznych dla poszczególnych terenów w dokumentach planistycznych

	– Podnoszenie świadomości ekologicznej mieszkańców i zmiana ich zachowań na proekologiczne
obszar obowiązywania	Powiat koniński
nazwa programu	Program ochrony środowiska dla powiatu konińskiego na lata 2021 – 2024 z perspektywą do roku 2028
zadania	– Budowa zabezpieczeń akustycznych wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych – Prowadzenie pomiarów hałasu komunikacyjnego i przemysłowego – Prowadzenie działań edukacyjno-informacyjnych promujących transport zbiorowy oraz alternatywny – Uwzględnianie w procesie planowania przestrzennego wymogów ochrony akustycznej terenów
obszar obowiązywania	gmina Golina
nazwa programu	Program ochrony środowiska dla gminy Golina na lata 2022 - 2028
zadania	– Modernizacja nawierzchni dróg, stosowanie cichych nawierzchni podczas remontów i przebudowy istniejącej sieci drogowej – Promowanie wykorzystania rowerów jako środków transportu – Uwzględnianie obszarów zagrożenia hałasem w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego
obszar obowiązywania	miasto Konin
nazwa programu	Program ochrony środowiska dla Miasta Konina na lata 2021 – 2024 z perspektywą na lata 2025 - 2028
zadania	– Rozwój infrastruktury i promocja transportu zbiorowego i transportu przyjaznego środowisku – Budowa i modernizacja dróg/ścieżek rowerowych – Budowa ekranów akustycznych – Budowa parkingów <i>Park & Ride</i> – Rozbudowa transportu publicznego (niskoemisyjnego) – Budowa i rozbudowa infrastruktury transportu publicznego – Wyprowadzenie ruchu ciężkiego poza teren zabudowany – Przebudowa ulic i pomiary hałasu
obszar obowiązywania	powiat nowotomyski
nazwa programu	Program ochrony środowiska dla powiatu nowotomyskiego na lata 2022 - 2030
zadania	– Modernizacje, przebudowy i remonty dróg – Budowa i modernizacja infrastruktury dla ruchu pieszego i rowerowego (drogi rowerowe, chodniki) – Wdrażanie rozwiązań w zakresie rozwoju elektromobilności (np. budowa stacji ładowania pojazdów) – Organizacja, finansowanie i rozwój systemu transportu publicznego (zbiorowego) na terenie powiatu – Budowa zabezpieczeń akustycznych wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych – Uwzględnienie w procesie planowania przestrzennego wymogów ochrony akustycznej terenów – Prowadzenie działań edukacyjno-informacyjnych promujących transport zbiorowy oraz alternatywny
obszar obowiązywania	gmina Nowy Tomyśl
nazwa programu	Aktualizacja programu ochrony środowiska dla gminy Nowy Tomyśl na lata 2017 – 2020 z perspektywą na lata 2021 - 2024
zadania	– Integrowanie opracowań planistycznych z problemami zagrożenia hałasem – Wprowadzenie do miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego zasad kształtowania komfortu akustycznego dla obszaru – Wzmocnienie działalności kontrolnej organów samorządowych w porozumieniu z WIOŚ w zakresie emisji hałasu przez podmioty korzystające ze środowiska – Ograniczenie emisji hałasu pochodzącego od środków transportu np. na terenach zabudowy mieszkaniowej – Dokonanie rozpoznania klimatu akustycznego ze wskazaniem terenów szczególnie narażonych na emisję hałasu – Monitorowanie natężenia ruchu i poziomu hałasu wzdłuż głównych szlaków komunikacyjnych przechodzących przez teren Gminy – Monitoring klimatu akustycznego na terenie gminy

obszar obowiązywania	Gmina Opalenica
nazwa programu	Program Ochrony Środowiska dla Gminy Opalenica na lata 2021 – 2024 z perspektywą do 2028 roku
zadania	– Prowadzenie monitoringu hałasu w środowiska – Modernizacja dróg gminnych
obszar obowiązywania	powiat ostrowski
nazwa programu	Program ochrony Środowiska dla Powiatu Ostrowskiego do roku 2030
zadania	– Edukacja ekologiczna mieszkańców – Tworzenie zabezpieczeń przed oddziaływaniem hałasu komunikacyjnego – Modernizacja nawierzchni dróg – Nadzór nad stacjami kontroli pojazdów – Prowadzenie akcji promocyjno-edukacyjnych w zakresie ochrony powietrza w tym gospodarki niskoemisyjnej oraz promowanie rozwiązań przyczyniających się do redukcji emisji zanieczyszczeń. Informowanie o korzyściach z korzystania ze zbiorowych systemów komunikacji lub transportu
obszar obowiązywania	Gmina Ostrów Wielkopolski
nazwa programu	Aktualizacja programu ochrony środowiska dla Gminy Ostrów Wielkopolski do 2030 roku
zadania	– Integrowanie opracowań planistycznych z problemami zagrożenia hałasem – Budowa, rozbudowa oraz modernizacja układu drogowego na terenie gminy – Budowa oraz modernizacja układu ścieżek rowerowych na terenie gminy – Rozwój systemu transportu publicznego oraz alternatywnych niskoemisyjnych środków transportu – Minimalizacja emisji hałasu komunikacyjnego poprzez budowę zabezpieczeń akustycznych wzdłuż tras komunikacyjnych gdzie występują przekroczenia standardów akustycznych
obszar obowiązywania	miasto Ostrów Wielkopolski
nazwa programu	Aktualizacja programu ochrony środowiska dla Gminy Miasto Ostrów Wielkopolski na lata 2014 – 2017 w perspektywie na lata 2018 - 2021
zadania	– Uwzględnienie w planach zagospodarowania przestrzennego wymagań ochrony środowiska i gospodarki wodnej, w tym gminnego programu ochrony środowiska i opracowań ekofizjograficznych – Budowa i modernizacja sieci drogowej z towarzyszącą infrastrukturą w warunkach pełnej ochrony obszarów cennych przyrodniczo oraz rozwój alternatywnych rodzajów transportu
obszar obowiązywania	Gmina Raszków
nazwa programu	Program ochrony środowiska dla Gminy i Miasta Raszków na lata 2023-2026 z perspektywą do roku 2029
zadania	– Uwzględnienie w MPZP i SUiKZP przepisów dotyczących dotrzymania standardów akustycznych dla poszczególnych terenów z uwzględnieniem ich funkcji – Wspieranie ruchu rowerowego poprzez likwidację barier technicznych oraz tworzenie ścieżek rowerowych – Edukacja ekologiczna w zakresie zapobiegania nadmiernej emisji hałasu
obszar obowiązywania	Powiat Pleszewski
nazwa programu	Program ochrony środowiska dla powiatu pleszewskiego na lata 2014 – 2017 z perspektywą na lata 2018 - 2021
zadania	– Zmniejszenie uciążliwości hałasu komunikacyjnego poprzez budowę ekranów akustycznych zarówno sztucznych, jak i naturalnych (nasadzenia drzew) – Budowa i przebudowa dróg w ramach Programu Rozwoju Dróg Powiatowych w Powiecie Pleszewskim w latach 2013-2020 – Rozbudowa sieci dróg (budowa obwodnic), które przyczynią się do zmniejszenia ruchu tranzytowego na obszarach o gęstej zabudowie – Stworzenie odpowiednich warunków do korzystania z komunikacji zbiorowej oraz transportu rowerowego poprzez budowę ścieżek rowerowych
obszar obowiązywania	Gmina Pleszew
nazwa programu	Program Ochrony Środowiska dla Miasta i Gminy Pleszew na lata 2020 – 2023 z perspektywą do roku 2027
zadania	– Modernizacja systemu komunikacyjnego – Budowa infrastruktury rowerowej – Poprawa jakości transportu zbiorowego i jego promocja

	– Wprowadzenie do MPZP zapisów sprzyjających ograniczeniu zagrożenia hałasem (rozgraniczanie terenów o zróżnicowanej funkcji)
obszar obowiązywania	Powiat poznański
nazwa programu	Program ochrony środowiska dla Powiatu Poznańskiego na lata 2021 – 2025
zadania	– Uwzględnianie rozwiązań ograniczających emisję hałasu z dróg - Budowa ekranów akustycznych w ramach inwestycji „Budowa wiaduktu kolejowego/tunelu drogowego w ul. Swarzędzkiej w Kobylnicy w ciągu drogi powiatowej 2407P Koziegłowy - Swarzędz” – Uwzględnianie rozwiązań ograniczających emisję hałasu z dróg - Budowa ekranów akustycznych w ramach inwestycji „Przebudowa/rozbudowa drogi powiatowej nr 2512P w m. Jasin, ul. Rabowicka w rejonie ul. Bliskiej, gm. Swarzędz, powiat poznański, woj. wielkopolskie”
obszar obowiązywania	Gmina Buk
nazwa programu	Program ochrony środowiska dla Miasta i Gminy Buk na lata 2021 – 2024 z perspektywą do roku 2028
zadania	Brak zadań związanych bezpośrednio z hałasem drogowym
obszar obowiązywania	Gmina Dopiewo
nazwa programu	Program ochrony środowiska dla Gminy Dopiewo na lata 2022 – 2025 z perspektywą na lata 2026 - 2029
zadania	– Pomoc finansowa dla województwa wielkopolskiego z przeznaczeniem na zadania pn. „Wzmocnienie wojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich na obszarze Aglomeracji Poznańskiej poprzez zwiększenie ilości połączeń kolejowych – dofinansowanie Poznańskiej Kolei Metropolitalnej (PKM)” – rozbudowa systemu ścieżek pieszo-rowerowych w obrębie miejscowości położonych na terenie gminy – poprawa stanu technicznego infrastruktury – budowa i przebudowa dróg powiatowych i gminnych w obrębie miejscowości położonych na terenie gminy – Świadczenie usług transportowych - zapewnienie mieszkańcom dostępu do komunikacji zbiorowej – Budowa/przebudowa węzłów przesiadkowych wraz z systemami <i>Park&Ride</i>, <i>Bike&Ride</i> oraz infrastruktura towarzysząca – Współpraca z PKP S.A. (zwiększenie liczby połączeń) – Zakup niskoemisyjnego sprzętu transportowego do celów komunalnych
obszar obowiązywania	Gmina Kostrzyn
nazwa programu	Program ochrony środowiska Gminy Kostrzyn
zadania	Brak zadań związanych bezpośrednio z hałasem drogowym
obszar obowiązywania	Gmina Kórnik
nazwa programu	Program ochrony środowiska dla Miasta i Gminy Kórnik na lata 2022 - 2026
zadania	– Budowa, przebudowa, modernizacja i remonty dróg w celu zwiększenia dostępności komunikacyjnej gminy oraz ograniczenia wtórej emisji zanieczyszczeń – Rozbudowa systemu ścieżek rowerowych na terenie gminy – Rozwój niskoemisyjnego systemu transportu na terenie gminy – Pomoc finansowa dla województwa wielkopolskiego z przeznaczeniem na zadania pn. „Wzmocnienie wojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich na obszarze Aglomeracji Poznańskiej poprzez zwiększenie ilości połączeń kolejowych – dofinansowanie Poznańskiej Kolei Metropolitalnej (PKM)” – Uwzględnianie w procesie planowania przestrzennego wymogów ochrony akustycznej terenów
obszar obowiązywania	Gmina Pobiedziska
nazwa programu	Program ochrony środowiska gminy Pobiedziska na lata 2004 – 2007 z perspektywą na lata 2008 - 2011
zadania	– Uwzględnienie w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego wymagań z zakresu ochrony przed hałasem i innymi zanieczyszczeniami – Zabieganie u Zarządów Dróg o przeprowadzenie inwentaryzacji odcinków dróg o największej emisji hałasu w obszarach zamieszkałych
obszar obowiązywania	Gmina Swarzędz
nazwa programu	Program ochrony środowiska dla Gminy Swarzędz na lata 2020-2023
zadania	– Wzmocnienie wojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich na obszarze oddziaływania Aglomeracji Poznańskiej poprzez zwiększenie ilości połączeń kolejowych – dofinansowanie Poznańskiej Kolei Metropolitalnej (PKM)

	– Budowa obwodnicy Swarzędza, Etap I - Budowa ronda – ul. Śródka w Rabowicach w ciągu drogi powiatowej nr 2410P – Przebudowa i modernizacja ulic w Rabowicach, Gruszczynie, Janikowie, Paczkowie, Sokolnikach Gwiazdowskich, Swarzędzu, Zalasewie, Garbach, Jasinie, Łowęcinie, Bogucinie, Kobylnicy, Wierzenicy, Wierzonce – Projektowanie przebudowy ulic i dróg gminnych – Wprowadzenie do miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego zapisów uwzględniających ochronę przed hałasem, rozgraniczenie terenów o różnicowanej funkcji
obszar obowiązywania	Powiat słupecki
nazwa programu	Program ochrony środowiska dla powiatu słupeckiego na lata 2017 – 2020 z perspektywą na lata 2021 - 2025
zadania	– Modernizacje, przebudowy i rozbudowy dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych na terenie powiatu – Ograniczenie propagacji hałasu poprzez zastosowanie obudów, ekranów akustycznych itp.
obszar obowiązywania	gmina Słupca
nazwa programu	Program ochrony środowiska dla Gminy Słupca na lata 2018-2024
zadania	– Redukcja i utrzymanie na niskim poziomie uciążliwości hałasu
obszar obowiązywania	gmina Strzałkowo
nazwa programu	Program ochrony środowiska dla Gminy Strzałkowo na lata 2019 – 2022 z perspektywą na lata 2023-2027
zadania	– Współpraca z instytucjami prowadzącymi nadzór nad monitoringiem; – Zabezpieczenie najbardziej narażonych miejsc przez hałasem
obszar obowiązywania	Powiat średzki
nazwa programu	Program ochrony środowiska dla powiatu średzkiego na lata 2021 - 2024
zadania	– Budowa i modernizacja dróg powiatowych w oparciu o technologie ograniczające emisję zanieczyszczeń do atmosfery – Budowa drogi powiatowej stanowiącej wschodnią obwodnicę Środy Wielkopolskiej – Modernizacja i przebudowa istniejących dróg powiatowych zlokalizowanych na terenie powiatu – Budowa ścieżek rowerowych wzdłuż dróg powiatowych nr 2411P oraz 3724P – Dofinansowanie transportu publicznego (kolejowego) Poznańskiej Kolei Metropolitalnej
obszar obowiązywania	gmina Środa Wielkopolska
nazwa programu	Program Ochrony Środowiska dla gminy Środa Wielkopolska na lata 2022-2025
zadania	– Przebudowa i modernizacja nawierzchni dróg gminnych – Budowa ścieżek pieszo-rowerowych
obszar obowiązywania	gmina Nowe Miasto nad Wartą
nazwa programu	Program Ochrony Środowiska dla gminy Nowe Miasto nad Wartą na lata 2019 – 2022
zadania	– Ograniczenie emisji hałasu i utrzymanie jak najlepszej jakości stanu akustycznego środowiska
obszar obowiązywania	gmina Krzykosy
nazwa programu	Program Ochrony Środowiska dla gminy Krzykosy
zadania	– Wspieranie inwestycji ograniczających ujemny wpływ hałasu na środowisko przez budowę ekranów akustycznych, tworzenia pasów zwartej zieleni ochronnej, wymianę stolarki otworowej na bardziej szczelną. – Integrowanie planów zagospodarowania przestrzennego z problemami zagrożenia hałasem komunikacyjnym (osłonięcie osiedli, wsi przed niekorzystnym oddziaływaniem zakładów przemysłowych, obiektów gospodarki hodowlanej, dróg i kolei). – Wprowadzanie ograniczeń w poruszaniu się samochodów ciężarowych na najbardziej zagrożonych hałasem odcinkach dróg gminnych i powiatowych. – Wprowadzenie ograniczeń prędkości na niektórych odcinkach dróg
obszar obowiązywania	Powiat wrzesiński
nazwa programu	Program ochrony środowiska dla Powiatu Wrzesińskiego na lata 2017 – 2020 z perspektywą na lata 2021 - 2024

zadania	– przebudowa drogi powiatowej nr 2162P na odcinku Gutowo Małe – Grzybowo – budowa ciągu pieszo-rowerowego – przebudowa drogi powiatowej nr 2153P – budowa ciągu pieszo-rowerowego w m. Nekla – przebudowa drogi powiatowej nr 2948P Września – Gozdowo - Graboszewo w m. Września – przebudowa drogi powiatowej nr 2159P Czarniejewo – Września wraz z budową kanalizacji deszczowej Września – Psary Polskie – przebudowa drogi powiatowej nr 2930P Grzymysławice – Chwalibogowo – Osowo – przebudowa drogi powiatowej Kołaczkowo – Łągowniki – przebudowa drogi powiatowej nr 2162P Witkowo – gr. powiatu – Września w m. Września – Opracowywanie MPZP uwzględniających negatywne oddziaływanie hałasu
obszar obowiązywania	Gmina Września
nazwa programu	Program Ochrony Środowiska na lata 2020 – 2023 z perspektywą na lata 2024 - 2027 dla Miasta i Gminy Września
zadania	– stosowanie ECODRIVING – Modernizacja układu komunikacyjnego (remonty i odnowienia nawierzchni, utwardzanie dróg gruntowych, budowa chodników i ścieżek rowerowych, modernizacja oświetlenia ulicznego) oraz utrzymanie czystości na drogach – Budowa obwodnic oraz nowych ciągów komunikacyjnych na terenie Gminy Września – Wprowadzenie zabezpieczeń w miejscach gdzie jest to ekonomicznie i przestrzennie możliwe (nasadzenia zielenie izolacyjnej, zmiany w MPZP, ekrany akustyczne) – Stosowanie tzw. cichych nawierzchni podczas remontów i przebudów istniejącej sieci drogowej – Promocja transportu multimodalnego i komunikacji zbiorowej – Dofinansowanie kolejowych przewozów pasażerskich – dofinansowanie Poznańskiej Kolei Metropolitarnej przez Gminę Września – Monitorowanie poziomów dźwięku w powietrzu
obszar obowiązywania	Gmina Nekla
nazwa programu	Program Ochrony Środowiska dla Gminy Nekla na lata 2022-2025 z perspektywą na lata 2026- 2029
zadania	– Budowa ścieżek pieszo-rowerowych – Zachęcanie mieszkańców gminy do korzystania z publicznego transportu zbiorowego i transportu rowerowego i środków transportu wykorzystujących napędy przyjazne środowisku – Wzmocnienie wojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich na obszarze oddziaływania Aglomeracji Poznańskiej poprzez zwiększenie ilości połączeń kolejowych - dofinansowanie Poznańskiej Kolei Metropolitarnej (PKM) – Realizacja inwestycji drogowych ograniczających emisję hałasu (m.in. „ciche” nawierzchnie, ekrany akustyczne, wały ziemne, upłynnienie ruchu, strefa ograniczonej prędkości, odpowiednie zapisy w SIWZ) – Przebudowa i modernizacja dróg gminnych wraz z infrastrukturą towarzyszącą

4.3 Przepisy prawa, w tym prawa miejscowego, mające wpływ na stan akustyczny środowiska

Na etapie opracowywania strategicznych map hałasu wykonana została klasyfikacja akustyczna całego obszaru objętego poszczególnymi opracowaniami. Klasyfikacja akustyczna została wykonana na podstawie analizy zapisów obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Dla terenów faktycznie zagospodarowanych, na których nie obowiązują miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, klasyfikacja terenów została wykonana przez właściwe organy administracyjne. Informacje o miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego oraz pismach właściwych organów administracji zestawiono w części opisowej poszczególnych SMH.

Ponadto, w okresie pomiędzy stworzeniem poszczególnych SMH a realizacją niniejszego POH, uchwalane były miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, z których część

była dodatkowo opiniowana przez zarządzających odcinkami dróg. Poniżej podano informacje dotyczące opiniowania planowanych bądź uchwalenia nowych MPZP w otoczeniu analizowanych odcinków dróg, w zdefiniowanym powyżej okresie czasu.

Tabela 44 Zestawienie informacji dot. opiniowania planowanych MPZP w otoczeniu autostrady A2 na odcinku Nowy Tomysł – Konin przez spółkę AWSA, w okresie od realizacji SMH AWSA 2022

L.p.	Data	Obszar objęty MPZP	Wystąpienie	Komentarz
1.	21.02.2022	obręb Niepruszewo gmina Buk, teren położony przy węźle Buk	Zawiadomienie GP.6721.12.2021 o Uchwale Rady Miasta i Gminy Buk nr XXXIV/299/2021 o przystąpieniu do sporządzenia MPZP	Brak informacji o uchwaleniu zmiany MPZP, w projekcie tereny w sąsiedztwie A2 przeznaczone pod obiekty produkcyjne, składy, magazyny oraz zabudowę usługową
2.	21.02.2022	obręb Wysoczka i Niepruszewo gmina Buk, tereny położone przy węźle Buk	Zawiadomienie GP.6721.11.2021 o Uchwale Rady Miasta i Gminy Buk nr XXXIV/298/2021 o przystąpieniu do sporządzenia MPZP	Brak informacji o uchwaleniu zmiany MPZP, w projekcie tereny w sąsiedztwie A2 przeznaczone pod obiekty produkcyjne, składy, magazyny oraz zabudowę usługową
3.	02.03.2022	obręb Kąty, Kotunia i Wierzbocice gmina Słupca, teren położony w sąsiedztwie A2 i węzła Słupca	Pismo GP.6722.5.2019 z prośbą o uzgodnienie projektu zmian MPZP	Brak informacji o uchwaleniu zmiany MPZP, w projekcie tereny w sąsiedztwie A2 przeznaczone pod obiekty produkcyjne, składy, magazyny oraz zabudowę usługową
4.	08.02.2023	obręb Niepruszewo, gmina Komorniki, park przemysłowy w Niepruszewie w sąsiedztwie A2	Zawiadomienie GP.6721.9.2022 o Uchwale Rady Miasta i Gminy Buk nr XLVII/418/2022 o przystąpieniu do sporządzenia MPZP	Brak informacji
5.	04.10.2023	obręb Żerniki, Chocicza i Chocicza Wielka gmina Września	Wystąpienie do GDDKiA z prośbą o opinię do projektu MPZP	Brak informacji o uchwaleniu zmiany MPZP, w projekcie tereny w sąsiedztwie A2 przeznaczone pod usługi lub produkcję
6.	04.01.2024	obręb Cieśle działki numer 54/30 i 112 gmina Buk	Wystąpienie do GDDKiA z prośbą o uwagi w związku z przystąpieniem przez gminę do sporządzenia projektu MPZP	Brak informacji

[źródło: opracowanie własne na podstawie pisma spółki AWSA z dnia 07.02.2024 r., znak AWSA/AKR/0154/2024]

Tabela 45 Zestawienie informacji dot. uchwalenia nowych MPZP na terenie miasta Leszna, w okresie od realizacji SMH Leszno 2022 (źródło: pismo Prezydenta Miasta Leszna z dnia 06.02.2024 r., znak OS.038.14.2024)

L.p.	Data	Uchwała MPZP
1.	13.05.2021	Uchwała Nr XXXVIII/504/2021 Rady Miejskiej Leszna z dnia 13 maja 2021 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie ul. Ewarysta Estkowskiego, Alei Konstytucji 3 Maja, Ludwika Zamenhofa oraz granic miasta Leszna (Dz. U. Woj. Wlkp. z 24.05.2021 r., poz. 4195)
2.	13.05.2021	Uchwała Nr XXXVIII/504/2021 Rady Miejskiej Leszna z dnia 13 maja 2021 roku w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie ulicy Antonińskiej w Lesznie (Dz. U. Woj. Wlkp. z dnia 24 maja 2021 r., poz. 4196)
3.	20.10.2022	Uchwała Nr LVII/732/2022 Rady Miejskiej Leszna z dnia 20 października 2022 roku w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie ulic: Okrężnej, Alei Konstytucji 3 Maja, ulicy Meliorantów oraz torów kolejowych w Lesznie (Dz. U. Woj. Wlkp. z dnia 4 listopada 2022 r., poz. 7714)
4.	30.11.2023	Uchwała Nr LXX/910/2023 Rady Miejskiej Leszna z dnia 30 listopada 2023 roku w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie ulic Kresowej i ks. Jerzego Popiełuszki w Lesznie (Dz. U. Woj. Wlkp. z dnia 22 grudnia 2023 r., poz. 12336)

[źródło: opracowanie własne]

4.4 Dokumenty, w których określono działania w zakresie ochrony przed hałasem jako wiążące dla realizacji programu

Poniżej, w tabeli 46, wymienione zostały prawomocne decyzje określające warunki korzystania ze środowiska, w których określono dopuszczalne poziomy hałasu, oraz inne dokumenty i materiały sporządzone dla potrzeb postępowań administracyjnych prowadzonych w stosunku do podmiotów korzystających ze środowiska, których działalność ma negatywny wpływ na stan akustyczny środowiska, dotyczące odcinków dróg objętych niniejszym POH.

Tabela 46 Zestawienie prawomocnych decyzji administracyjnych dotyczących ograniczenia oddziaływania na środowisko w odniesieniu do dróg ujętych w poszczególnych strategicznych mapach hałasu

Lp.	Organ wydający decyzję	Numer decyzji	Zakres decyzji
1	MWW	Decyzja z dnia 4 listopada 2022 r., znak DSK-III.7033.5.2021	Decyzja nakładająca obowiązek budowy nowych i modernizacji istniejących ekranów akustycznych w obrębie drogi ekspresowej S11 – obwodnicy Jarocina
2	MWW	Decyzja z dnia 28 września 2023 r., znak DSK-III.7033.2.2022	Decyzja nakładająca obowiązek ograniczenia oddziaływania akustycznego drogi ekspresowej S5 (odcinek Radomicko (bez węzła) – Kaczkowo (bez węzła)), na nieruchomości zlokalizowane w obwodzie ewidencyjnym Henrykowo gm. Świąciechowa.
3	MWW	Decyzja z dnia 27 marca 2024 r., znak DSK-III.7033.1.2024	Decyzja nakładająca obowiązek ograniczenia oddziaływania akustycznego drogi ekspresowej S5 na odcinku pomiędzy węzłem Poznań Zachód a węzłem Lipno (d. Radomicko).

[źródło: opracowanie własne]

4.5 Planowane inwestycje ograniczające emisję hałasu oraz ograniczające rozprzestrzenianie się hałasu

Zamierzenia inwestycyjne z zakresu ograniczania hałasu drogowego w środowisku zostały określone na etapie sporządzania strategicznych map hałasu. Lista tych zamierzeń przedstawiona została w rozdziale 2.4, zaś dodatkowo, poprzez uzyskaną korespondencję od zarządców dróg, zweryfikowano informacje zamieszczone w poszczególnych SMH względem realnych planów. Ostatecznie, na podstawie informacji przekazanych od zarządzających poszczególnymi źródłami hałasu drogowego na terenie województwa wielkopolskiego, w kontekście działań których efektem będzie poprawa klimatu akustycznego w otoczeniu dróg, planowane są następujące inwestycje:

- w obrębie dróg krajowych w ciągu 5 lat:
 - budowa drogi ekspresowej S11 Kępno – Olesno, odc. Kępno – granica województwa opolskiego⁶,
 - budowa drogi ekspresowej S10 Szczecin – Piła, odc. granica województwa – Piła (poza zakresem opracowania),
- w obrębie dróg krajowych w ciągu 6 – 10 lat:
 - budowa obwodnicy Leszna w ciągu drogi krajowej nr 12,

⁶ Inwestycja w trakcie realizacji, w opracowaniu przez opolski oddział GDDKiA, źródło: <https://www.gov.pl/web/gddkia-opole/coraz-blizej-do-realizacji-kolejnych-odcinkow-s11-na-poludnie-od-kepna> (dostęp dnia 29.02.2024 r.).

- budowa obwodnicy m. Jaraczewo i m. Łobez w ciągu drogi krajowej nr 12 (poza zakresem opracowania),
- budowa obwodnicy m. Lamki i m. Franklinów (Ostrów Wielkopolski) w ciągu drogi krajowej nr 36,
- budowa obwodnicy Krotoszyna w ciągu drogi krajowej nr 36,
- budowa obwodnicy miasta Turek w ciągu drogi krajowej nr 72,
- budowa drogi ekspresowej S10 Wyrzysk – Bydgoszcz⁷,
- budowa łącznika DK12 z planowaną S11 - obwodnica Pleszewa,
- w obrębie autostrady A2 na odcinku Nowy Tomyśl – Konin:
 - dobudowa trzeciego pasa ruchu i wzmocnienie konstrukcji nawierzchni autostrady A2 na odcinku od węzła „Poznań Krzesiny” do węzła „Poznań Wschód”, planowany termin realizacji 2025 r.,
- w obrębie dróg wojewódzkich w ciągu 5 lat :
 - budowa obwodnicy Rogoźna w ciągu drogi wojewódzkiej nr 241,
 - budowa obwodnicy Szamotuł w ciągu dróg wojewódzkich nr 184 i 187,
 - budowa obwodnicy m. Kościan w ciągu drogi wojewódzkiej nr 308 (poza zakresem opracowania),
 - budowa nowego przebiegu DW305 na odcinku od ul. Kolejowej do ul. Celnej w Nowym Tomyślu,
 - budowa wschodniej obwodnicy Środy Wielkopolskiej w ciągu DW432 (inwestycja realizowana przez powiat średzki),
- w obrębie dróg wojewódzkich w ciągu 6 – 10 lat:
 - budowa obwodnicy Czempinia w ciągu drogi wojewódzkiej nr 310,
 - budowa obwodnicy Dolska w ciągu drogi wojewódzkiej nr 434,
 - nowy przebieg DW 473 w m. Dąbie,
 - budowa obwodnicy Trzcianki w ciągu DW 178 (inwestycja planowana do realizacji przez gminę Trzcianka),
 - budowa obwodnicy Śremu w ciągu DW 432 (brak wpływu planowanej inwestycji na ustalenia Programu),
 - rozbudowa DW 434 odc. Kórnik – Śrem,
- w obrębie dróg powiatowych na terenie powiatu poznańskiego (działania zaplanowane na lata 2024 – 2029):
 - remont drogi powiatowej nr 2465P ul. Główna w Krośnie, odcinek od granicy m. Mosina do marketu Mrówka,
 - budowa drogi powiatowej Borówiec – Koninko – Lotnisko Poznań – Krzesiny,
 - przebudowa drogi powiatowej nr 2387P granica powiatu – Komorniki na odcinku Plewiska – Komorniki,
 - rozbudowa drogi powiatowej nr 2489P ul. Sportowa w Tulcach,
 - przebudowa/rozbudowa drogi powiatowej nr 2401P Dopiewo – Poznań w m. Dąbrówka na odcinku od ul. Kolejowej do ul. Słonecznej,

⁷ Inwestycja planowana do realizacji, w opracowaniu przez kujawsko-pomorski oddział GDDKiA, źródło: <https://www.gov.pl/web/gddkia-bydgoszcz/blizej-do-s10-wyrzysk-bydgoszcz> (dostęp dnia 29.02.2024 r.).

- Mosina – przebudowa skrzyżowania dróg powiatowych nr 2463P, 2465P i 2466P – ul. Mostowa i Śremska,
- w obrębie dróg zlokalizowanych na terenie miasta Konina w ciągu 5 lat:
 - przebudowa ul. Jana Pawła II (rozpoczęto przebudowę w 2023 r., planowane zakończenie IV kwartał 2024 r.),
 - przebudowa i remont ul. I. Paderewskiego,
 - przebudowa ul. Trasa Warszawska (droga krajowa nr 92) w Koninie, w tym rozbiórka i odbudowa 7 obiektów mostowych,
 - budowa ul. Przemysłowej od ul. Matejki do skrzyżowania z planowaną drogą DK nr 25 w Malińcu wraz ze ścieżką rowerową,
 - budowa skrzyżowania typu rondo na DW nr 264 w Koninie (kontynuacja zadania: budowa drogi – łącznik od ul. Przemysłowej do Kleczewskiej w Koninie),
- w obrębie dróg zlokalizowanych na terenie miasta Konina w ciągu 6 – 10 lat:
 - nowy przebieg drogi krajowej nr 25 w granicach miasta Konina na odcinku od ul. Poznańskiej do ul. Przemysłowej,
 - rozbudowa ulic Trasa Warszawska – Wojska Polskiego w Koninie,
 - przebudowa (remont) ul. Europejskiej w Koninie,
 - przebudowa (remont) ul. Kolskiej (DK nr 92) w Koninie,
 - przebudowa ul. Wyzwolenia w Koninie (od ul. Sosnowej do ul. Kard. Stefana Wyszyńskiego).

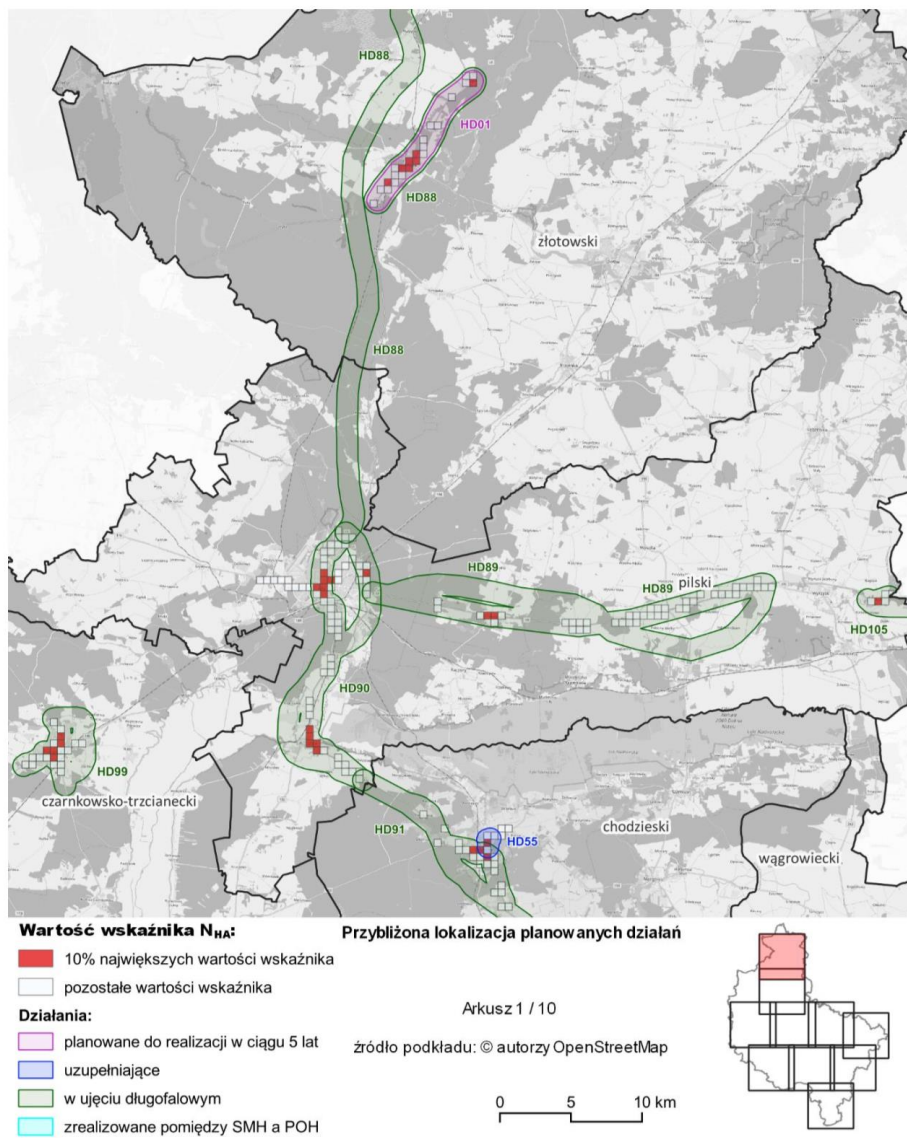
5 Działania w zakresie ochrony środowiska przed hałasem – POH

W POH wskazano działania dla dróg głównych na terenie województwa wielkopolskiego w zakresie ochrony przed hałasem. Na poniższych mapach (rysunki 33 - 42) przedstawiono przybliżoną lokalizację planowanych działań na terenie województwa, na tle 10% największych wartości wskaźnika N_{HA} ⁸. Działania podzielono na:

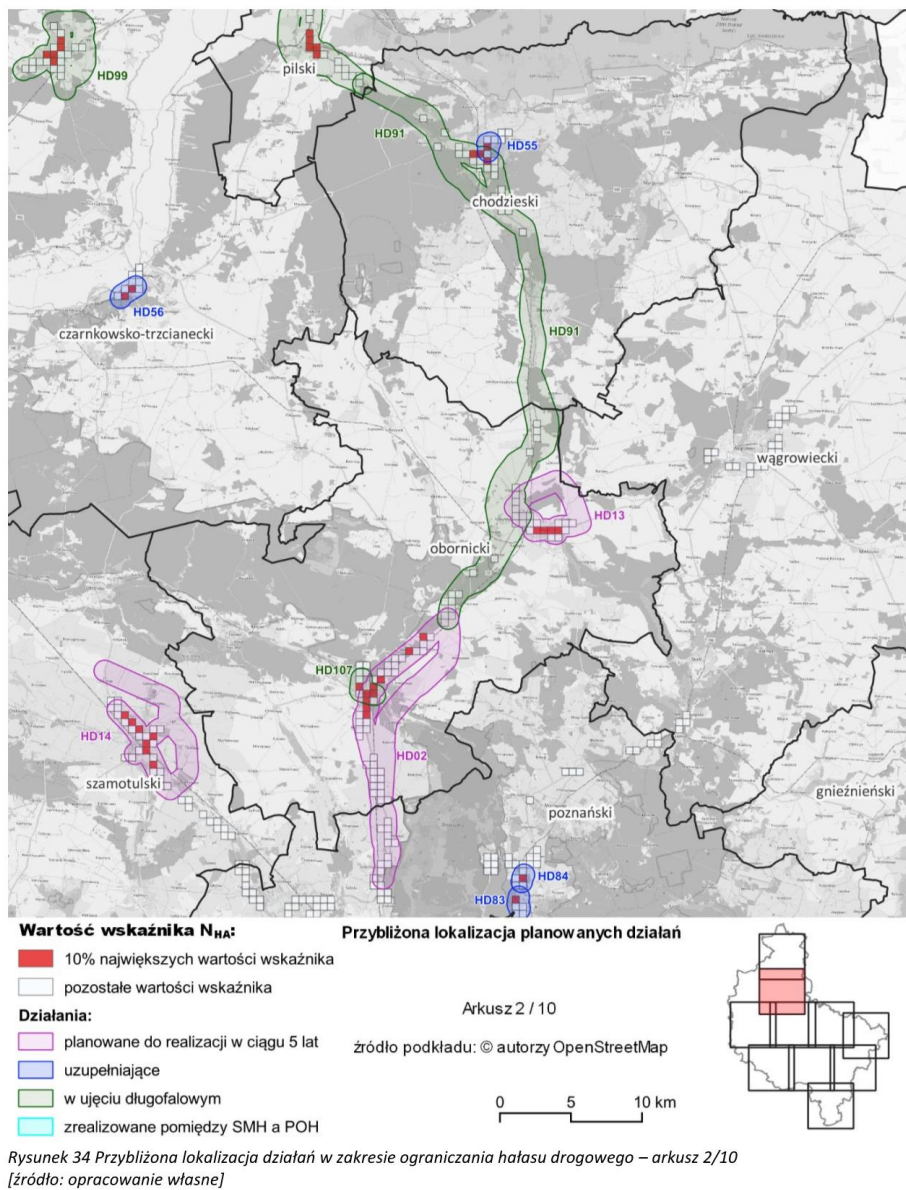
- działania planowane do realizacji w ciągu 5 lat,
- działania uzupełniające,
- działania w ujęciu długofalowym.

Ponadto, na mapach przedstawiono przybliżoną lokalizację działań zrealizowanych pomiędzy opracowaniem poszczególnych strategicznych map hałasu a niniejszym POH.

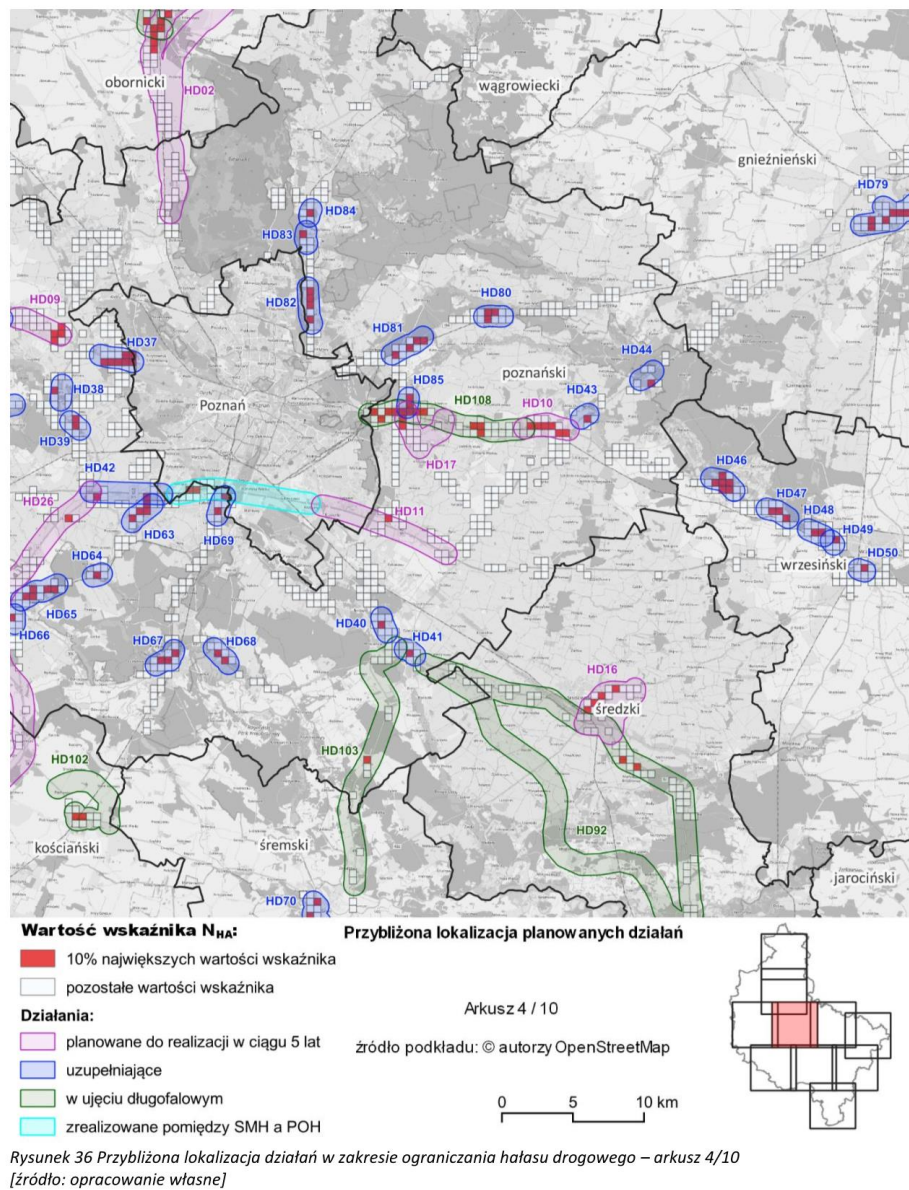
⁸ Zgodnie z wytycznymi zawartymi w opracowaniu „Dobre praktyki wykonywania programów ochrony środowiska przed hałasem” (Główny Inspektor Ochrony Środowiska, Warszawa 2023 r.), działania i harmonogram POH powinny obejmować swoim zakresem przynajmniej 10% najbardziej narażonych obszarów jednostkowych znajdujących w zakresie opracowania, uszeregowanych według otrzymanych w ich obrębie wartości wskaźnika N_{HA} .

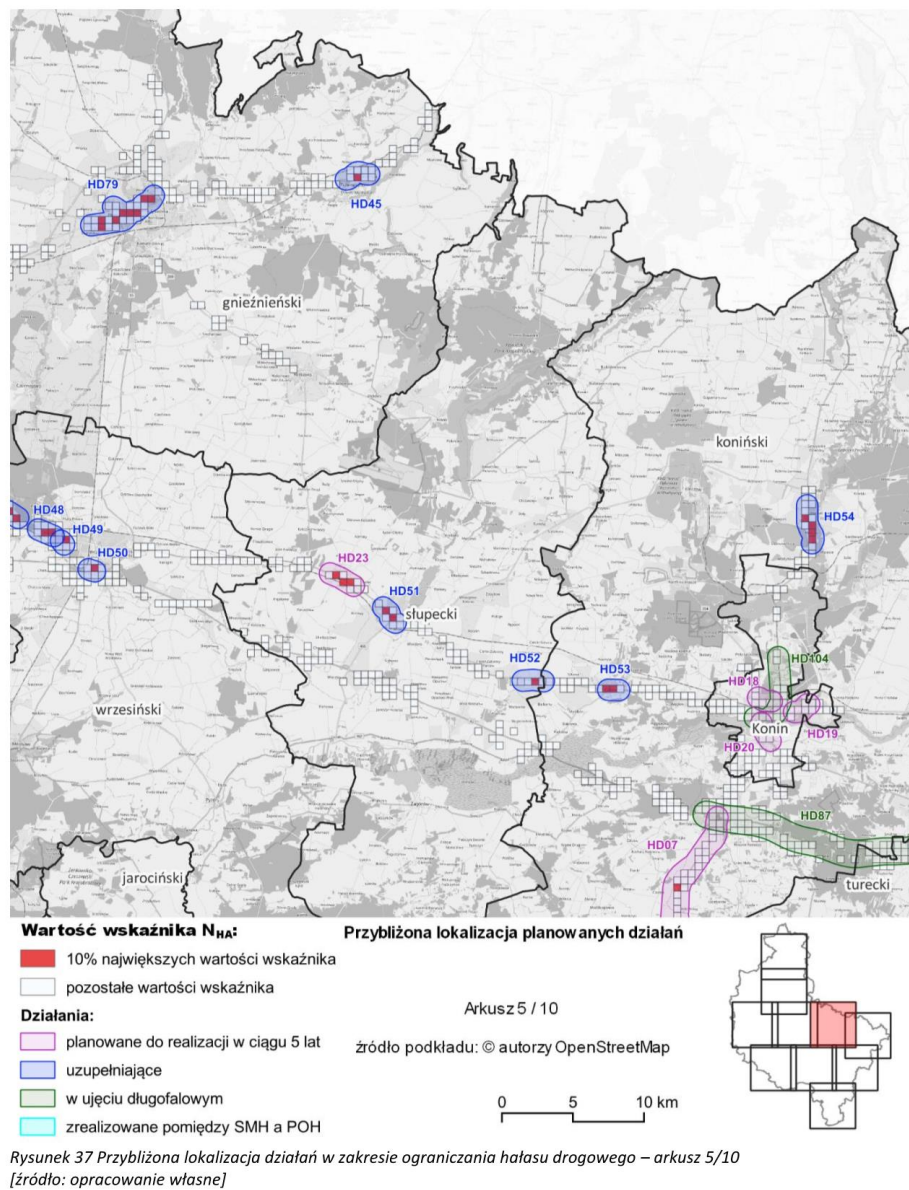


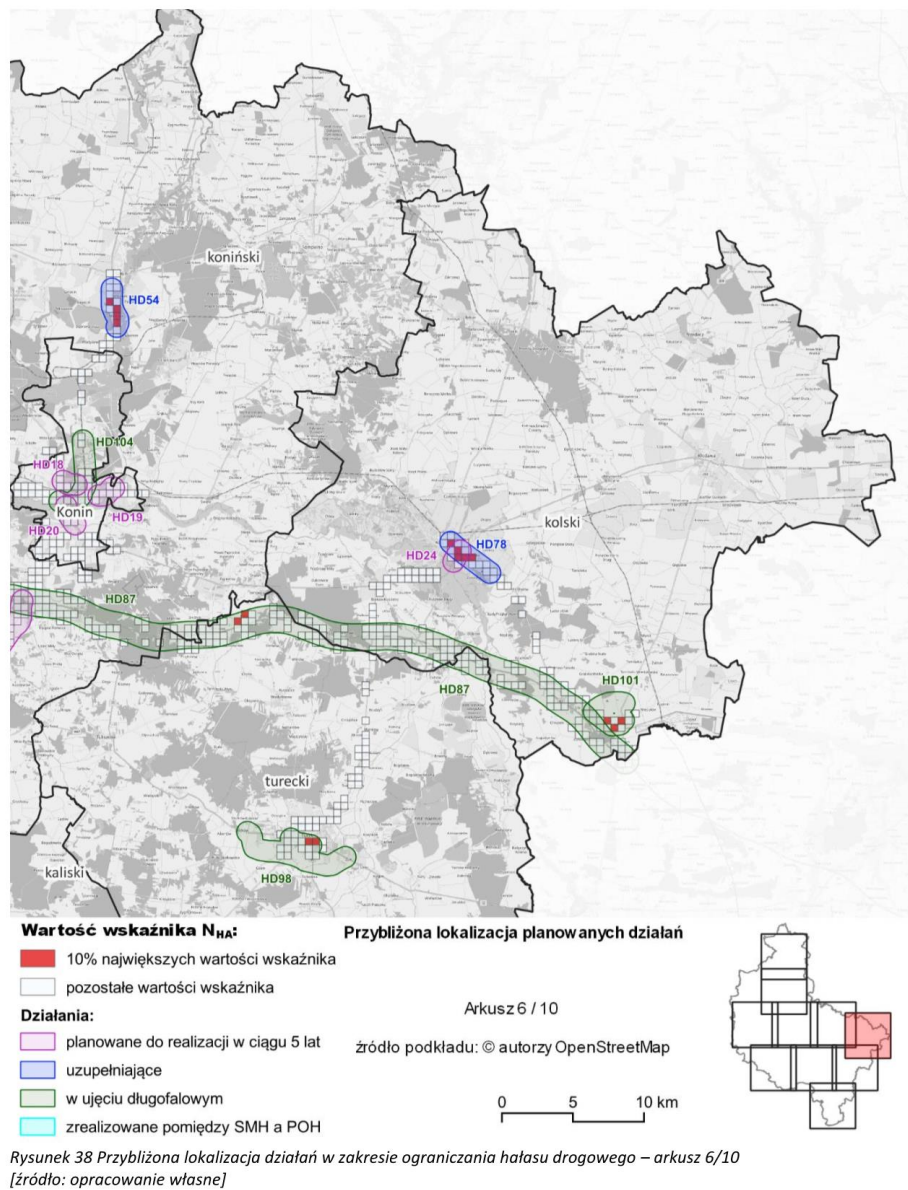
Rysunek 33 Przybliżona lokalizacja działań w zakresie ograniczania hałasu drogowego – arkusz 1/10
[źródło: opracowanie własne]

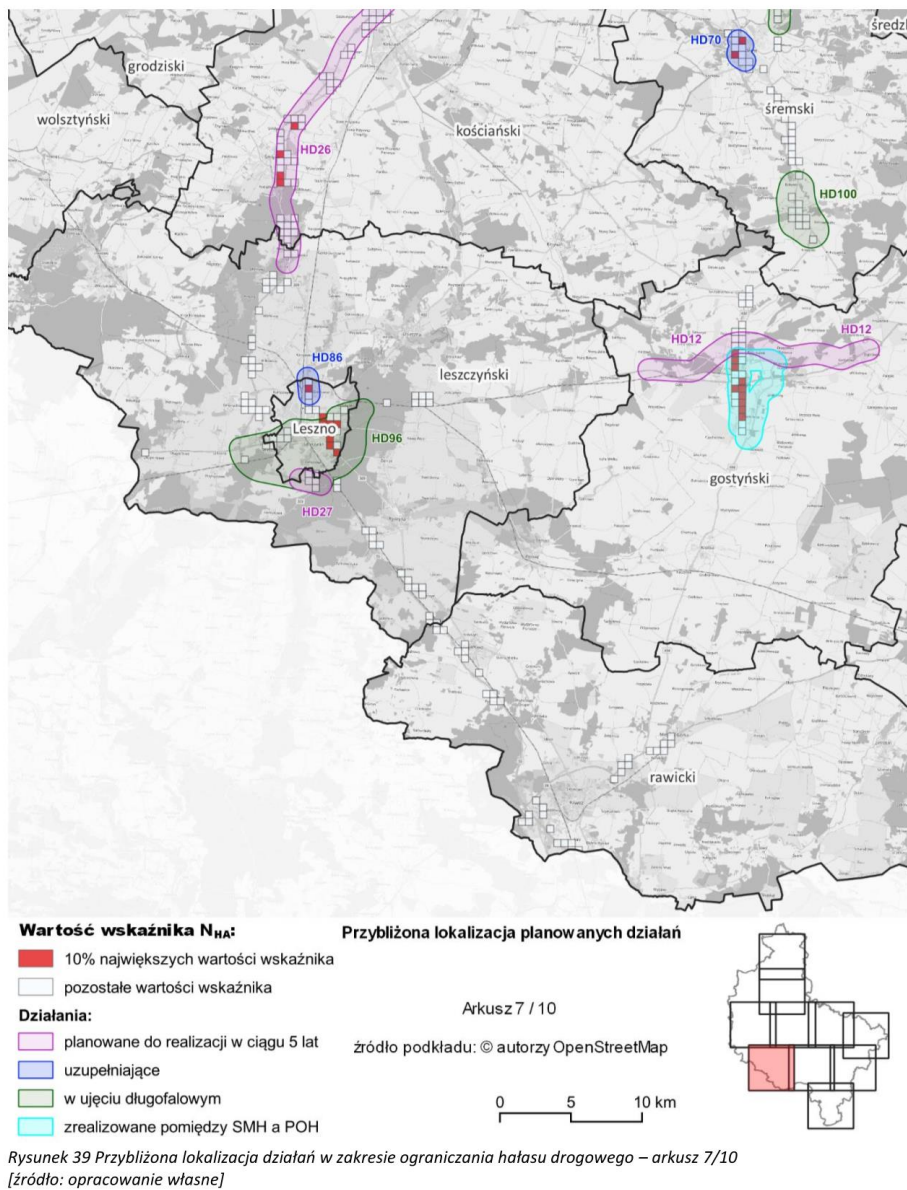


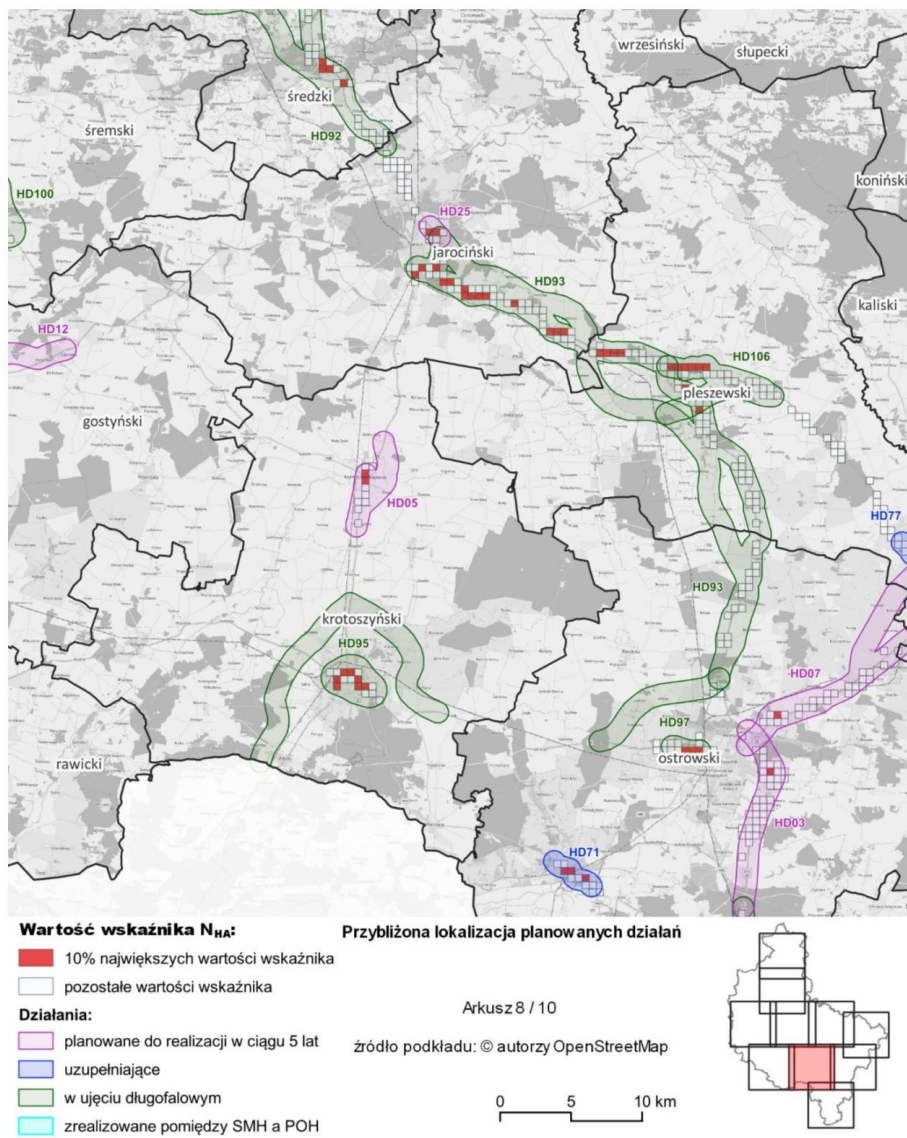




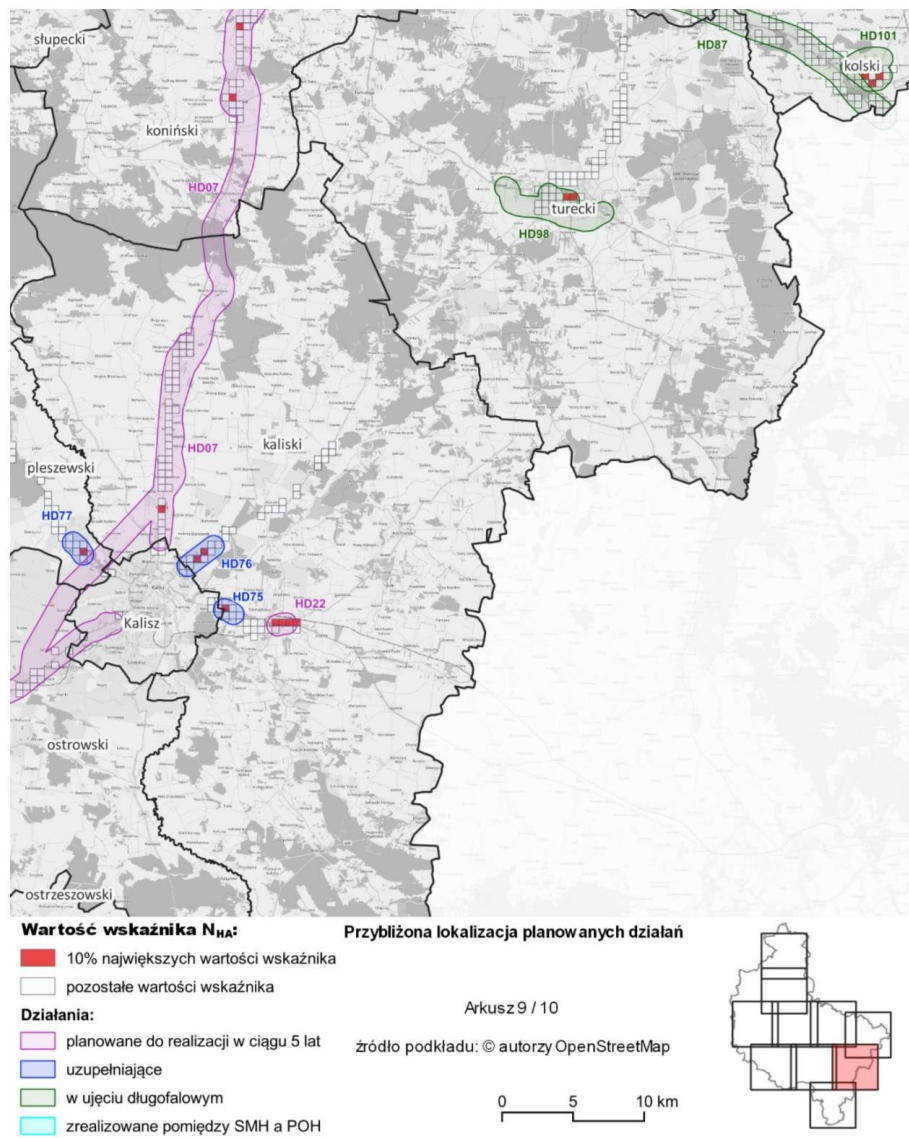




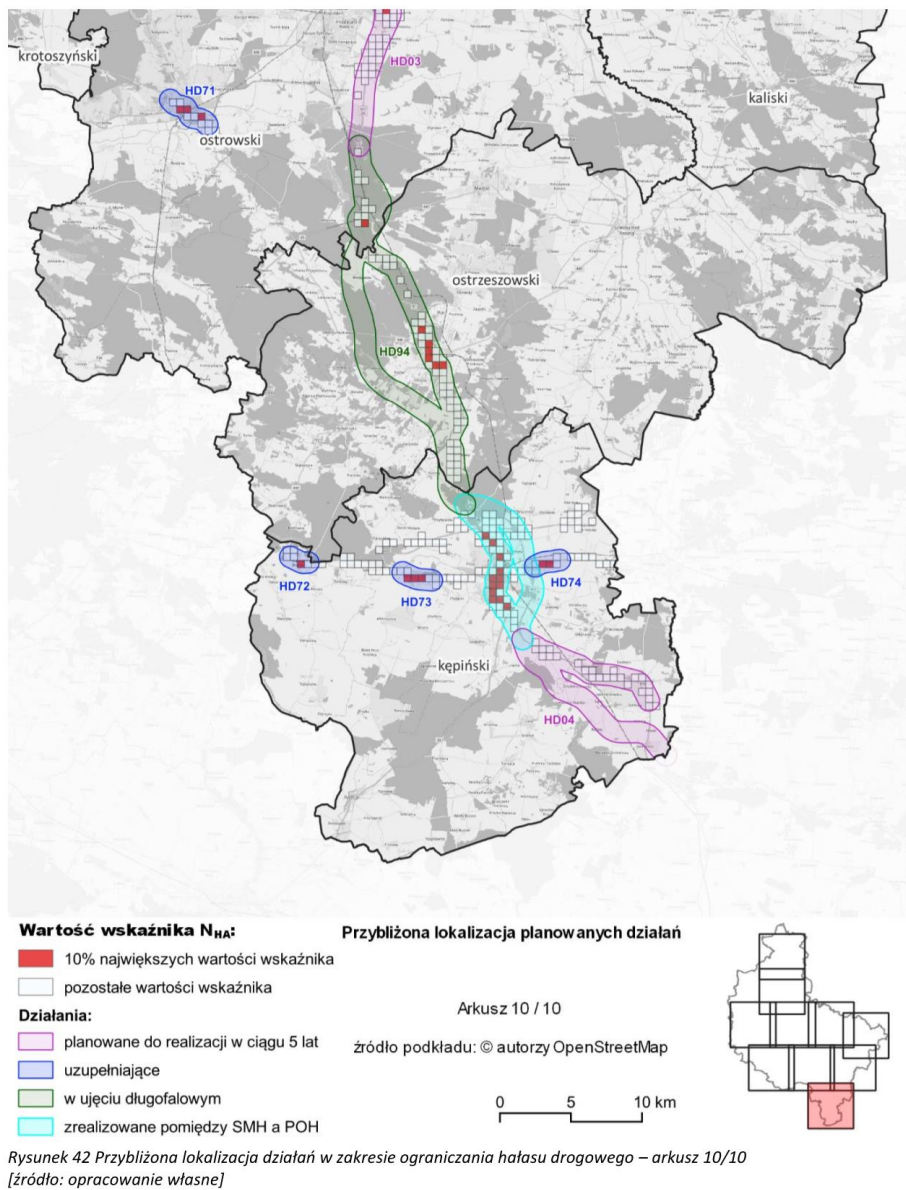




Rysunek 40 Przybliżona lokalizacja działań w zakresie ograniczania hałasu drogowego – arkusz 8/10
[źródło: opracowanie własne]



Rysunek 41 Przybliżona lokalizacja działań w zakresie ograniczania hałasu drogowego – arkusz 9/10
[źródło: opracowanie własne]



5.1 Działania planowane do realizacji w ciągu 5 lat od roku uchwalenia POH

W tabeli 47 zestawiono działania w zakresie hałasu drogowego, planowane do realizacji w perspektywie krótkookresowej, tj. w ciągu 5 lat licząc od roku uchwalenia POH (lata 2024 - 2029). Przybliżona lokalizacja działań została przedstawiona na rysunkach 33 ÷ 42.

Tabela 47 Działania do podjęcia w ciągu 5 lat od roku uchwalenia POH

Lp.	Kod w opracowaniu	Działanie	Oznaczenie działania z katalogu (TOM I, pkt 3.6)	Podmiot lub organ odpowiedzialny za realizację
1	HD01	przebudowa/rozbudowa DK11 Podgaje – Jastrowie obejmująca zastosowanie nawierzchni o zmniejszonej hałaśliwości	D.1, D.10, D.13	zarządzający drogą
2	HD02	budowa drogi ekspresowej S11 Poznań – Oborniki wraz z obwodnicą Obornik i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	D.16, D.17, D.31	zarządzający drogą
3	HD03	budowa nowych / modernizacja istniejących ekranów akustycznych w obrębie drogi ekspresowej S11 – obwodnicy Ostrowa Wielkopolskiego, zgodnie z wynikami analizy porealizacyjnej	D.20	zarządzający drogą
4	HD04	budowa drogi ekspresowej S11 odc. Kępno – Olesno i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	D.16, D.17, D.31	zarządzający drogą
5	HD05	budowa obwodnicy Koźmina Wielkopolskiego i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	D.16, D.17, D.31	zarządzający drogą
6	HD06	budowa obwodnicy Kamionnej i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	D.16, D.17, D.31	zarządzający drogą
7	HD07	rozbudowa drogi krajowej DK25 na odcinku Ostrów Wielkopolski – Kalisz – Konin	D.20, D.31	zarządzający drogą
8	HD08	budowa obwodnicy Strykowa i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	D.16, D.17, D.31	zarządzający drogą
9	HD09	rozbudowa DK92 na odcinku Tarnowo Podgórne – Swadzim wraz z budową ekranów akustycznych	D.20	zarządzający drogą
10	HD10	budowa ekranów akustycznych w ciągu DK92 w miejscowości Kostrzyn	D.20	zarządzający drogą
11	HD11	Dobudowa trzeciego pasa ruchu i wzmocnienie konstrukcji nawierzchni autostrady A2 na odcinku od węzła „Poznań Krzesiny” do węzła „Poznań Wschód”	D.20	zarządzający drogą
12	HD12	budowa obwodnicy Gostynia w ciągu DK12*	D.16, D.17, D.31	zarządzający drogą
13	HD13	budowa obwodnicy Rogoźna w ciągu drogi wojewódzkiej nr 241	D.16, D.17, D.31	zarządzający drogą
14	HD14	budowa obwodnicy Szamotuł w ciągu dróg wojewódzkich nr 184 i 187	D.16, D.17, D.31	zarządzający drogą
15	HD15	budowa nowego przebiegu DW305 na odcinku od ul. Kolejowej do ul. Celnej w Nowym Tomyślu	D.16, D.17, D.31	zarządzający drogą
16	HD16	budowa obwodnicy Środy Wielkopolskiej w ciągu DW432	D.16, D.17, D.31	inwestycja realizowana przez powiat
17	HD17	budowa obwodnicy miasta Swarzędza	D.16, D.17, D.31	zarządzający drogą
18	HD18	przebudowa ul. Jana Pawła II	D.1, D.13	zarządzający drogą
19	HD19	przebudowa i remont ul. I. Paderewskiego	D.1, D.13	zarządzający drogą
20	HD20	przebudowa ul. Trasa Warszawska (droga krajowa 92) w Koninie, w tym rozbiórka i odbudowa 7 obiektów mostowych	D.1	zarządzający drogą
21	HD21	Przeprowadzenie przeglądu ekologicznego – DK32 od km 113+800 do km 115+100, m. Rostarzewo	D.1, D.8, D.10, D.20	zarządzający drogą

Lp.	Kod w opracowaniu	Działanie	Oznaczenie działania z katalogu (TOM I, pkt 3.6)	Podmiot lub organ odpowiedzialny za realizację
22	HD22	Przeprowadzenie przeglądu ekologicznego – DK12 od km 282+380 do km 283+100, m. Opatówek	D.1, D.8, D.10, D.20	zarządzający drogą
23	HD23	Przeprowadzenie przeglądu ekologicznego – DK92 od km 017+800 do km 019+700, m. Strzałkowo	D.1, D.8, D.10, D.20	zarządzający drogą
24	HD24	Przeprowadzenie przeglądu ekologicznego – DK92 od km 303+200 do km 304+112, m. Koło	D.1, D.8, D.10, D.20	zarządzający drogą
25	HD25	Budowa nowych / modernizacja istniejących ekranów akustycznych w obrębie drogi ekspresowej S11 – obwodnicy Jarocina	D.20	zarządzający drogą
26	HD26	Ograniczenie oddziaływania akustycznego drogi ekspresowej S5 na odcinku pomiędzy węzłem Poznań Zachód a węzłem Lipno (d. Radomicko)	D.20	zarządzający drogą
27	HD27	Ograniczenie oddziaływania akustycznego drogi ekspresowej S5 (odcinek Radomicko (bez węzła) – Kaczkowo (bez węzła)), na nieruchomości zlokalizowane w obwodzie ewidencyjnym Henrykowo gm. Świąciechowa	D.20	zarządzający drogą

[źródło: opracowanie własne]

* Inwestycja, wraz ze zrealizowaną pomiędzy opracowaniem SMH DW 2022 a niniejszym POH obwodnicą Gostynia w ciągu DW 434 (patrz Tabela 34 l.p.7), umożliwi całkowite wyprowadzenie ruchu tranzytowego z dawnego przebiegu drogi 434 na obszarze miasta Gostynia (obecnie droga powiatowa), tj. od km 56+800 do km 62+900, a tym samym spowoduje poprawę warunków akustycznych w otoczeniu ww. odcinka drogi.

W przypadku odcinków dróg, w otoczeniu których stwierdzono występowanie obszarów jednostkowych o 10% najwyższych wartościach wskaźnika N_{HA} , a dla których nie przewidziano działań inwestycyjnych zarówno w perspektywie krótkookresowej (Tabela 47) jak i długookresowej (Tabela 50, rozdział 5.3), w ramach niniejszego Programu proponowane są działania uzupełniające. W ramach tych działań przewiduje się:

- przeprowadzenie pomiarów hałasu na najbliższych terenach podlegających ochronie przed hałasem, pozwalających na wyznaczenie wartości krótkookresowych wskaźników oceny hałasu, wykorzystywanych do ustalania i kontroli warunków korzystania ze środowiska, pomiary powinny uwzględniać także pomiar parametrów ruchu (natężenie i prędkość ruchu pojazdów) na poszczególnych odcinkach dróg; pomiary należy wykonać zgodnie z metodyką opisaną w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem; wyniki pomiarów powinny być przekazywane Marszałkowi Województwa Wielkopolskiego w ciągu 2 miesięcy od daty przeprowadzenia pomiaru,
- realizację analizy akustycznej w oparciu o uzyskane wartości krótkookresowych wskaźników oceny hałasu oraz parametry ruchu samochodowego, pozwalającej na dobór właściwych i możliwych do podjęcia rozwiązań z zakresu ograniczania hałasu drogowego.

W tabeli 48 zestawiono obszary, dla których przewidziano podjęcie działań wspomagających w zakresie hałasu drogowego.

Tabela 48 Lokalizacja działań uzupełniających proponowanych do podjęcia w ciągu 5 lat od roku uchwalenia POH

Lp.	Kod w opracowaniu	Obszar	Podmiot lub organ odpowiedzialny za realizację
1	HD28	DK32, m. Wolsztyn	zarządzający drogą
2	HD29	DK32, m. Rakoniewice	zarządzający drogą
3	HD30	DK32, m. Granowo	zarządzający drogą
4	HD31	DK24, m. Kwilcz	zarządzający drogą
5	HD32	DK24, m. Daleszynek	zarządzający drogą
6	HD33	DK92, m. Pniewy	zarządzający drogą
7	HD34	DK92, m. Bytyń	zarządzający drogą
8	HD35	DK92, m. Gaj Wielki	zarządzający drogą
9	HD36	DK92, m. Tarnowo Podgórne	zarządzający drogą
10	HD37	DK92, m. Baranowo i Przeźmierowo	zarządzający drogą
11	HD38	S11, m. Zakrzewo	zarządzający drogą
12	HD39	S11, m. Dąbrowa i Dąbrówka	zarządzający drogą
13	HD40	S11, m. Skrzynki	zarządzający drogą
14	HD41	S11, m. Kórnik	zarządzający drogą
15	HD42	A2, pomiędzy węzłami „Poznań Zachód” (z węzłem) a „Poznań Komorniki”	zarządzający drogą
16	HD43	S5, m. Iwno	zarządzający drogą
17	HD44	S5, m. Wagowo	zarządzający drogą
18	HD45	DK15, m. Trzemeszno	zarządzający drogą
19	HD46	DK92, m. Nekla	zarządzający drogą
20	HD47	DK92, m. Zasutowo	zarządzający drogą
21	HD48	DK92, m. Psary Małe	zarządzający drogą
22	HD49	DK92, m. Przyborki	zarządzający drogą
23	HD50	DK92, m. Września	zarządzający drogą
24	HD51	DK92, m. Słupca	zarządzający drogą
25	HD52	DK92, m. Wilczna	zarządzający drogą
26	HD53	DK92, m. Golina	zarządzający drogą
27	HD54	DK25, m. Ślesin	zarządzający drogą
28	HD55	DW193, m. Chodzież	zarządzający drogą
29	HD56	DW181, m. Czarnków	zarządzający drogą
30	HD57	DW187, m. Pniewy	zarządzający drogą
31	HD58	DW308, m. Paproć	zarządzający drogą
32	HD59	DW305, m. Boruja Kościelna	zarządzający drogą
33	HD60	DW307, m. Wojnowice	zarządzający drogą
34	HD61	DW307, m. Niepruszewo	zarządzający drogą
35	HD62	DW307, m. Sierosław	zarządzający drogą
36	HD63	DW311, m. Komorniki	zarządzający drogą
37	HD64	DW311, m. Rosnówko	zarządzający drogą
38	HD65	DW311, m. Stęszew	zarządzający drogą
39	HD66	DW311, m. Zamysławo	zarządzający drogą

Lp.	Kod w opracowaniu	Obszar	Podmiot lub organ odpowiedzialny za realizację
40	HD67	DW431, m. Mosina	zarządzający drogą
41	HD68	DW431, m. Rogalinek	zarządzający drogą
42	HD69	DW430, m. Luboń	zarządzający drogą
43	HD70	DW310, m. Śrem	zarządzający drogą
44	HD71	DW444, m. Odolanów	zarządzający drogą
45	HD72	DW482, m. Słupia pod Bralinem	zarządzający drogą
46	HD73	DW482, m. Bralin	zarządzający drogą
47	HD74	DW482, m. Olszowa	zarządzający drogą
48	HD75	DK12, m. Zduny	zarządzający drogą
49	HD76	DW470, m. Szosa Turecka i Pólko	zarządzający drogą
50	HD77	DK12, m. Kościelna Wieś	zarządzający drogą
51	HD78	DW473, m. Koło	zarządzający drogą
52	HD79	DW194 i DW190, m. Gniezno	zarządzający drogą
53	HD80	DW194, m. Biskupice	zarządzający drogą
54	HD81	DW194, m. Kobylnica	zarządzający drogą
55	HD82	DW196, m. Czerwonak	zarządzający drogą
56	HD83	DW196, m. Owińska	zarządzający drogą
57	HD84	DW196, m. Bolechowo Osiedle	zarządzający drogą
58	HD85	2407P, m. Swarzędz	zarządzający drogą
59	HD86	ul. Poznańska od granicy miasta Leszna do ul. Wilkowickiej	zarządzający drogą

[źródło: opracowanie własne]

5.2 Zakładane efekty działań wskazanych w POH

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 26 lipca 2021 r. w sprawie programu ochrony środowiska przed hałasem (t.j. Dz. U. 2024 poz. 271) zakładane efekty działań opisane są zmianą liczby osób dotkniętych szkodliwymi skutkami hałasu. Zmianę tą wyznacza się jako różnicę (R_{HA} , R_{HSD} lub R_{IHD}) pomiędzy wartością wskaźnika oszacowanej dla sytuacji aktualnej, uzyskanej ze strategicznej mapy hałasu (N_{HA}^{SMH} , N_{HSD}^{SMH} lub N_{IHD}^{SMH}) oraz wartością wskaźnika oszacowanej dla sytuacji przyszłej z uwzględnieniem realizacji działania (N_{HA}^{POH} , N_{HSD}^{POH} lub N_{IHD}^{POH}). Zgodnie z ww. rozporządzeniem, efekty działań prezentuje się osobno dla poszczególnych powiatów.

W tabeli 49 zestawiono zakładane efekty działań wskazanych w POH w zakresie ograniczania hałasu drogowego.

Tabela 49 Zakładane efekty planowanych działań

Lp.	KOD w opracowaniu	powiat	$N^{SMH}_{.....} \text{ wojowy}$	$N^{POH}_{.....} \text{ wojowy}$	$R_{HA,drogowy}$	$N^{SMH}_{.....} \text{ drogowy}$	$N^{POH}_{.....} \text{ drogowy}$	$R_{HSD,drogowy}$	$N^{SMH}_{.....} \text{ drogowy}$	$N^{POH}_{.....} \text{ drogowy}$	$R_{HJD,drogowy}$
1	HD01	złotowski	358	232	126	122	87	35	0	0	0
2	HD02	obornicki	543	263	280	141	72	69	1	0	1
3	HD02	poznański	41	15	26	9	3	6	0	0	0
4	HD03	ostrowski	283	279	4	76	75	1	0	0	0
5	HD04	kępiński	116	64	52	33	19	14	0	0	0
6	HD05	krotoszyński	166	119	47	51	34	17	0	0	0
7	HD06	międzychodzki	48	30	18	16	9	7	0	0	0
8	HD07	kaliski	180	133	47	55	43	12	0	0	0
9	HD07	koniński	248	192	56	74	58	16	0	0	0
10	HD07	ostrowski	161	118	43	44	34	10	0	0	0
11	HD07	Kalisz	1	1	0	0	0	0	0	0	0
12	HD08	poznański	71	48	23	23	17	6	0	0	0
13	HD09	poznański	210	189	21	71	65	6	0	0	0
14	HD10	poznański	315	295	20	79	75	4	0	0	0
15	HD11	poznański	14	11	3	3	2	1	0	0	0
16	HD12	gostyński	423	340	83	169	134	35	1	0	1
17	HD13	obornicki	236	145	91	68	44	24	0	0	0
18	HD14	szamotulski	303	198	105	77	50	27	0	0	0
18	HD15	nowotomyski	83	60	23	28	17	11	0	0	0
20	HD16	średzki	222	150	72	70	44	26	0	0	0
21	HD17	poznański	104	80	24	26	22	4	0	0	0
22	HD18	Konin	10	9	1	0	0	0	0	0	0
23	HD19	Konin	20	15	5	5	4	1	0	0	0
24	HD20	Konin	3	3	0	1	2	-1	0	0	0
25	HD21	grodziski	184	122	62	64	46	18	0	0	0
26	HD22	kaliski	160	111	49	56	40	16	0	0	0
27	HD23	stuspecki	136	108	28	39	33	6	0	0	0
28	HD24	kolski	96	87	9	29	26	3	0	0	0
29	HD25	jarociński	59	59	0	14	14	0	0	0	0
30	HD26	kościański	354	353	1	83	83	0	0	0	0
31	HD26	leszczyński	6	6	0	1	1	0	0	0	0
32	HD26	poznański	75	75	0	16	16	0	0	0	0
33	HD27	leszczyński	23	23	0	3	3	0	0	0	0
34	HD27	Leszno	1	1	0	0	0	0	0	0	0

[źródło: opracowanie własne]

5.3 Strategia długofalowa – POH

5.3.1 Działania w strategii długofalowej

W poniższej tabeli zestawiono działania mające przyczynić się do redukcji oddziaływania akustycznego pochodzącego od dróg, planowane do podjęcia w ujęciu długofalowym, wraz z informacją o jednostce odpowiedzialnej za realizację działania. Przybliżona lokalizacja działań została przedstawiona została na rysunkach 33 - 42.

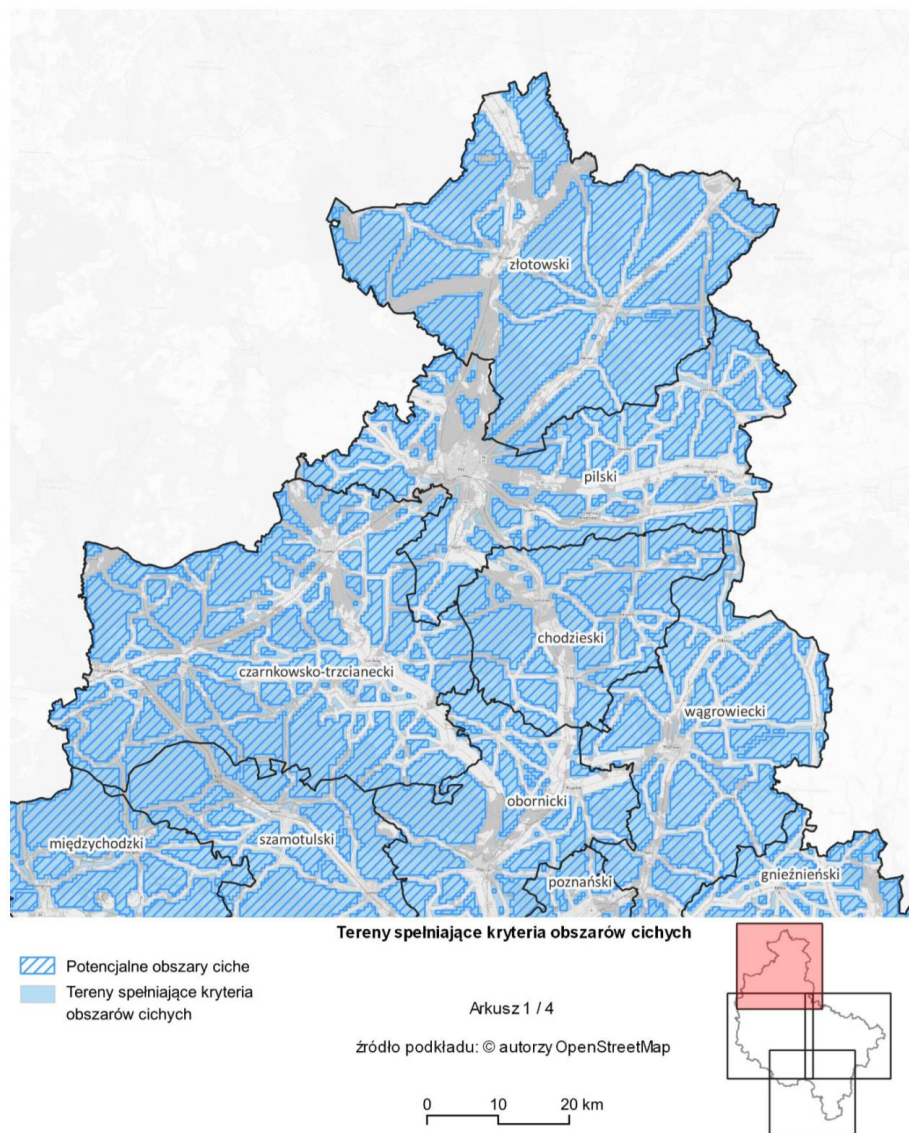
Tabela 50 Działania do podjęcia w ujęciu długofalowym POH

L.p.	Kod w opracowaniu	Działanie	Oznaczenie działania z katalogu (TOM I, pkt 3.6)	Podmiot lub organ odpowiedzialny za realizację
1	HD87	Zmiana parametrów wynikająca z planowanych konsekwencji przeglądu ekologicznego	D.20	zarządzający drogą
2	HD88	budowa drogi ekspresowej S11 odc. Szczecinek – Piła i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	D.16, D.17, D.31	zarządzający drogą
3	HD89	budowa drogi ekspresowej S10 odc. Piła – Wyrzysk i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	D.16, D.17, D.31	zarządzający drogą
4	HD90	budowa obwodnicy Piły i Ujścia (S11) i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	D.16, D.17, D.31	zarządzający drogą
5	HD91	budowa S11 odc. Ujście – Oborniki i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	D.16, D.17, D.31	zarządzający drogą
6	HD92	Budowa S11 odc. Kórnik – Jarocin i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	D.16, D.17, D.31	zarządzający drogą
7	HD93	budowa S11 odc. Jarocin – Ostrów Wlkp. i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	D.16, D.17, D.31	zarządzający drogą
8	HD94	budowa S11 odc. Ostrów Wlkp. – Kępno i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	D.16, D.17, D.31	zarządzający drogą
9	HD95	budowa obwodnicy Krotoszyńska, Zdun i Cieszkowa i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu oraz budowa obwodnicy Krotoszyńska w ciągu DK36	D.16, D.17, D.31	zarządzający drogą
10	HD96	budowa obwodnicy Leszna w ciągu drogi krajowej nr 12	D.16, D.17, D.31	zarządzający drogą
11	HD97	budowa obwodnicy m. Lamki i m. Franklinów (Ostrów Wielkopolski) w ciągu drogi krajowej nr 36	D.16, D.17, D.31	zarządzający drogą
12	HD98	budowa obwodnicy miasta Turek w ciągu drogi krajowej nr 72	D.16, D.17, D.31	zarządzający drogą
13	HD99	budowa obwodnicy Trzcianki w ciągu DW 178	D.16, D.17, D.31	inwestycja realizowana przez gminę
14	HD100	budowa obwodnicy Dolska w ciągu drogi wojewódzkiej nr 434	D.16, D.17, D.31	zarządzający drogą
15	HD101	nowy przebieg DW 473 w m. Dąbie	D.16, D.17, D.31	zarządzający drogą
16	HD102	budowa obwodnicy Czempinia w ciągu DW 310	D.16, D.17, D.31	zarządzający drogą
17	HD103	rozbudowa DW 434 odc. Kórnik – Śrem	D.1, D.20, D.31	zarządzający drogą
18	HD104	budowa nowego przebiegu drogi krajowej nr 25 w granicach miasta Konina na odcinku od ul. Poznańskiej do ul. Przemysłowej	D.16, D.17, D.31	zarządzający drogą
19	HD105	budowa drogi ekspresowej S10 odc. Wyrzysk – Bydgoszcz i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	D.16, D.17, D.31	zarządzający drogą
20	HD106	budowa łącznika DK12 z planowaną S11 - obwodnica Pleszewa	D.16, D.17, D.31	zarządzający drogą
21	HD107	Wymiana nawierzchni z betonu asfaltowego na nawierzchnię SMA	D.1	zarządzający drogą
22	HD108	realizacja postanowień przeglądu ekologicznego – budowa ekranów akustycznych w Swarzędzu, Jasinie, Paczkowie i Skałowie	D.14	zarządzający drogą

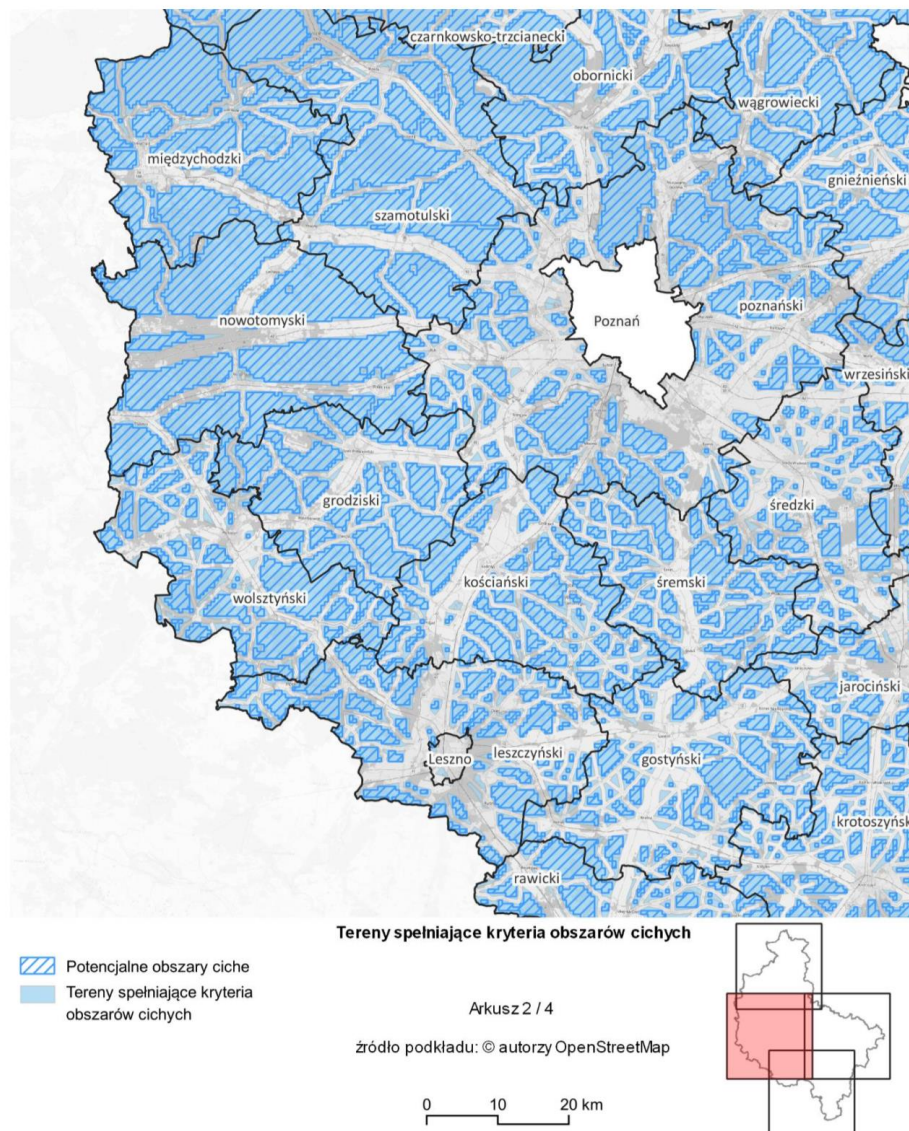
[źródło: opracowanie własne]

5.3.2 Identyfikacja obszarów, które powinny zostać wyznaczone jako obszary ciche

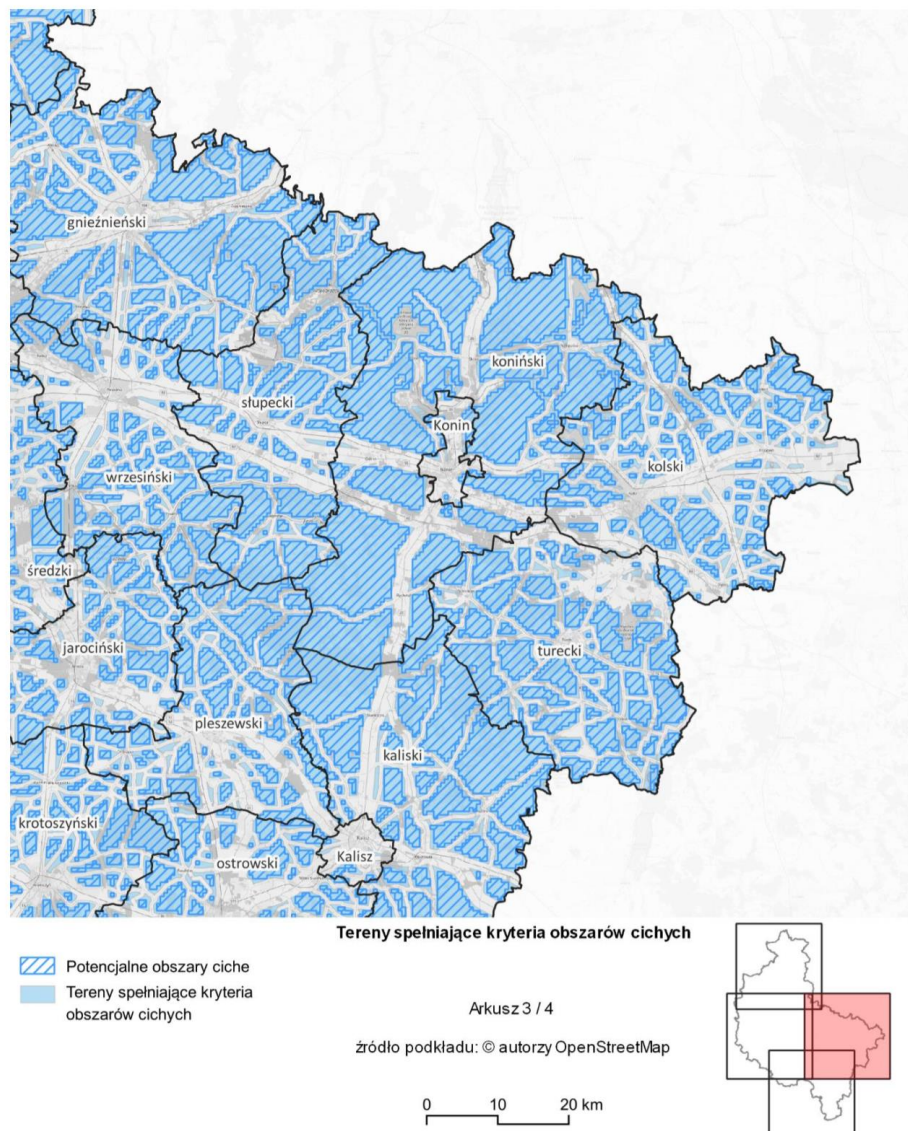
W ramach POH zidentyfikowano obszary na terenie województwa wielkopolskiego, które spełniają kryteria obszarów cichych (rozdział 5 w tomie I). Obszary te przedstawiono na rysunkach 43 ÷ 46.



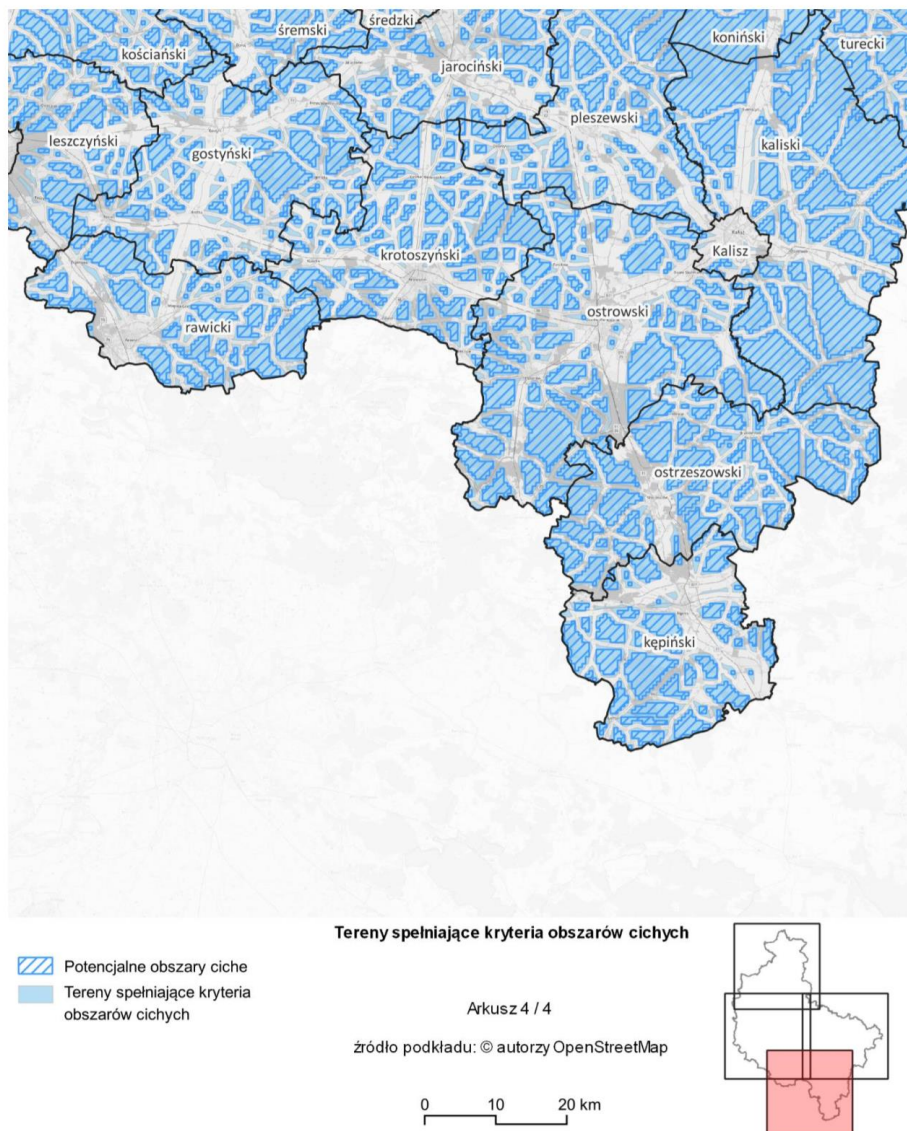
Rysunek 43 Lokalizacja obszarów, które spełniają kryteria obszarów cichych – arkusz 1/4
[źródło: opracowanie własne]



Rysunek 44 Lokalizacja obszarów, które spełniają kryteria obszarów cichych – arkusz 2/4
[źródło: opracowanie własne]



Rysunek 45 Lokalizacja obszarów, które spełniają kryteria obszarów cichych – arkusz 3/4
[źródło: opracowanie własne]



Rysunek 46 Lokalizacja obszarów, które spełniają kryteria obszarów cichych – arkusz 4/4
[źródło: opracowanie własne]

5.4 Koszty realizacji działań

W tabeli 51 przedstawiono koszty realizacji działań planowanych do realizacji w perspektywie krótkookresowej, mających na celu redukcję hałasu drogowego na terenie województwa wielkopolskiego, przedstawionych w rozdziale 5.1. W poniższej tabeli określono szacunkowe koszty realizacji poszczególnych zadań (o ile są możliwe do oszacowania).

Tabela 51 Koszty realizacji działań z zakresu ograniczania hałasu drogowego proponowanych do podjęcia w ciągu 5 lat, licząc od roku uchwalenia programu

Lp.	Kod w opracowaniu	Działanie	Koszt realizacji działania [PLN]	Jednostka odpowiedzialna
1	HD01	przebudowa/rozbudowa DK111 Podgaje – Jastrowie obejmująca zastosowanie nawierzchni o zmniejszonej hałaśliwości	brak danych	zarządzający drogą
2	HD02	budowa drogi ekspresowej S11 Poznań – Oborniki wraz z obwodnicą Obornik i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	876 277 100	zarządzający drogą
3	HD03	budowa ekranów akustycznych w obrębie drogi ekspresowej S11 – obwodnicy Ostrowa Wielkopolskiego, zgodnie z wynikami analizy porównawczej	4 443 500	zarządzający drogą
4	HD04	budowa drogi ekspresowej S11 odc. Kępno – Olesno i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	375 650 011*	zarządzający drogą
5	HD05	budowa obwodnicy Koźmina Wielkopolskiego i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	brak danych	zarządzający drogą
6	HD06	budowa obwodnicy Kamionnej i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	brak danych	zarządzający drogą
7	HD07	rozbudowa drogi krajowej DK25 na odcinku Ostrów Wielkopolski – Kalisz – Konin	brak danych	zarządzający drogą
8	HD08	budowa obwodnicy Strykowa i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	65 631 500	zarządzający drogą
9	HD09	rozbudowa DK92 na odcinku Tarnowo Podgórne – Swadzim wraz z budową ekranów akustycznych	brak danych	zarządzający drogą
10	HD10	budowa ekranów akustycznych w ciągu DK92 w miejscowości Kostrzyn	6 822 200	zarządzający drogą
11	HD11	Dobudowa trzeciego pasa ruchu i wzmocnienie konstrukcji nawierzchni autostrady A2 na odcinku od węzła „Poznań Krzesiny” do węzła „Poznań Wschód”	165 000 000	zarządzający drogą
12	HD12	budowa obwodnicy Gostynia w ciągu DK12**	brak danych	zarządzający drogą
13	HD13	budowa obwodnicy Rogoźna w ciągu drogi wojewódzkiej nr 241	brak danych	zarządzający drogą
14	HD14	budowa obwodnicy Szamotuł w ciągu dróg wojewódzkich nr 184 i 187	brak danych	zarządzający drogą
15	HD15	budowa nowego przebiegu DW305 na odcinku od ul. Kolejowej do ul. Celnej w Nowym Tomyślu	brak danych	zarządzający drogą
16	HD16	budowa obwodnicy Środy Wielkopolskiej w ciągu DW432	brak danych	inwestycja realizowana przez powiat
17	HD17	budowa obwodnicy miasta Swarzędza	brak danych	zarządzający drogą
18	HD18	przebudowa ul. Jana Pawła II	brak danych	zarządzający drogą
19	HD19	przebudowa i remont ul. I. Paderewskiego	10 295 000	zarządzający drogą
20	HD20	przebudowa ul. Trasa Warszawska (droga krajowa 92) w Koninie, w tym rozbudowa i odbudowa 7 obiektów mostowych	197 000 000	zarządzający drogą
21	HD21	Przeprowadzenie przeglądu ekologicznego – DK32 od km 113+800 do km 115+100, m. Rostarzewo	brak danych	zarządzający drogą

Lp.	Kod w opracowaniu	Działanie	Koszt realizacji działania [PLN]	Jednostka odpowiedzialna
22	HD22	Przeprowadzenie przeglądu ekologicznego – DK12 od km 282+380 do km 283+100, m. Opatówek	brak danych	zarządzający drogą
23	HD23	Przeprowadzenie przeglądu ekologicznego – DK92 od km 017+800 do km 019+700, m. Strzałkowo	brak danych	zarządzający drogą
24	HD24	Przeprowadzenie przeglądu ekologicznego – DK92 od km 303+200 do km 304+112, m. Koło	brak danych	zarządzający drogą
25	HD25	Budowa nowych / modernizacja istniejących ekranów akustycznych w obrębie drogi ekspresowej S11 – obwodnicy Jarocina	brak danych	zarządzający drogą
26	HD26	Ograniczenie oddziaływania akustycznego drogi ekspresowej S5 na odcinku pomiędzy węzłem Poznań Zachód a węzłem Lipno (d. Radomicko)	brak danych	zarządzający drogą
27	HD27	Ograniczenie oddziaływania akustycznego drogi ekspresowej S5 (odcinek Radomicko (bez węzła) – Kaczkowo (bez węzła)), na nieruchomości zlokalizowane w obwodzie ewidencyjnym Henrykowo gm. Świąciechowa	brak danych	zarządzający drogą

[źródło: opracowanie własne]

* Informacja ze strony internetowej: <https://www.gov.pl/web/gddkia-opole/coraz-blizej-do-realizacji-kolejnych-odcinkow-s11-na-poludnie-od-kepna> (dostęp dnia 29.02.2024 r.).

** Inwestycja, wraz ze zrealizowaną pomiędzy opracowaniem SMH DW 2022 a niniejszym POH obwodnicą Gostynia w ciągu DW 434 (patrz Tabela 34 l.p.7), umożliwi całkowite wyprowadzenie ruchu tranzytowego z dawnego przebiegu drogi 434 na obszarze miasta Gostynia (obecnie droga powiatowa), tj. od km 56+800 do km 62+900, a tym samym spowoduje poprawę warunków akustycznych w otoczeniu ww. odcinka drogi.

6 Harmonogram działań - POH

W tabelach 52, 53 i 54 przedstawiono harmonogram realizacji odpowiednio działań planowanych do realizacji w perspektywie krótkookresowej, działań wspomagających oraz działań do podjęcia w ujęciu długofalowym mających na celu redukcję hałasu drogowego na terenie województwa wielkopolskiego, opisanych w rozdziale 5. Kolejność realizacji działań ustalona została na podstawie wartości wskaźnika N_{HA} na analizowanych terenach.

Tabela 52 Harmonogram realizacji działań wskazanych w POH w ujęciu 5 lat

Lp.	Kod w opracowaniu	Działania	Podmiot odpowiedzialny
1	HD07	rozbudowa drogi krajowej DK25 na odcinku Ostrów Wielkopolski – Kalisz – Konin	zarządzający drogą
2	HD02	budowa drogi ekspresowej S11 Poznań – Oborniki wraz z obwodnicą Obornik i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	zarządzający drogą
3	HD26	Ograniczenie oddziaływania akustycznego drogi ekspresowej S5 na odcinku pomiędzy węzłem Poznań Zachód a węzłem Lipno (d. Radomicko)	zarządzający drogą
4	HD12	budowa obwodnicy Gostynia w ciągu DK12*	zarządzający drogą
5	HD01	przebudowa/rozbudowa DK11 Podgaje – Jastrowie obejmująca zastosowanie nawierzchni o zmniejszonej hałaśliwości	zarządzający drogą
6	HD10	budowa ekranów akustycznych w ciągu DK92 w miejscowości Kostrzyn	zarządzający drogą
7	HD14	budowa obwodnicy Szamotuł w ciągu dróg wojewódzkich nr 184 i 187	zarządzający drogą
8	HD03	budowa ekranów akustycznych w obrębie drogi ekspresowej S11 – obwodnicy Ostrowa Wielkopolskiego, zgodnie z wynikami analizy porealizacyjnej	zarządzający drogą
9	HD13	budowa obwodnicy Rogoźna w ciągu drogi wojewódzkiej nr 241	zarządzający drogą

Lp.	Kod w opracowaniu	Działania	Podmiot odpowiedzialny
10	HD16	budowa obwodnicy Środy Wielkopolskiej w ciągu DW432	inwestycja realizowana przez powiat
11	HD09	rozbudowa DK92 na odcinku Tarnowo Podgórne – Swadzim wraz z budową ekranów akustycznych	zarządzający drogą
12	HD21	Przeprowadzenie przeglądu ekologicznego – DK32 od km 113+800 do km 115+100, m. Rostarzewo	zarządzający drogą
13	HD05	budowa obwodnicy Koźmina Wielkopolskiego i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	zarządzający drogą
14	HD22	Przeprowadzenie przeglądu ekologicznego – DK12 od km 282+380 do km 283+100, m. Opatówek	zarządzający drogą
15	HD23	Przeprowadzenie przeglądu ekologicznego – DK92 od km 017+800 do km 019+700, m. Strzałkowo	zarządzający drogą
16	HD04	budowa drogi ekspresowej S11 odc. Kępno – Olesno i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	zarządzający drogą
17	HD17	budowa obwodnicy miasta Swarzędza	zarządzający drogą
18	HD24	Przeprowadzenie przeglądu ekologicznego – DK92 od km 303+200 do km 304+112, m. Koło	zarządzający drogą
19	HD15	budowa nowego przebiegu DW305 na odcinku od ul. Kolejowej do ul. Celnej w Nowym Tomysłu	zarządzający drogą
20	HD08	budowa obwodnicy Strykowa i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	zarządzający drogą
21	HD25	Budowa nowych / modernizacja istniejących ekranów akustycznych w obrębie drogi ekspresowej S11 – obwodnicy Jarocina	zarządzający drogą
22	HD06	budowa obwodnicy Kamionnej i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	zarządzający drogą
23	HD27	Ograniczenie oddziaływania akustycznego drogi ekspresowej S5 (odcinek Radomicko (bez węzła) – Kaczkowo (bez węzła)), na nieruchomości zlokalizowane w obwodzie ewidencyjnym Henrykowo gm. Świąciechowa	zarządzający drogą
24	HD19	przebudowa i remont ul. I. Paderewskiego	zarządzający drogą
25	HD11	Dobudowa trzeciego pasa ruchu i wzmocnienie konstrukcji nawierzchni autostrady A2 na odcinku od węzła „Poznań Krzesiny” do węzła „Poznań Wschód”	zarządzający drogą
26	HD18	przebudowa ul. Jana Pawła II	zarządzający drogą
27	HD20	przebudowa ul. Trasa Warszawska (droga krajowa 92) w Koninie, w tym rozbiora i odbudowa 7 obiektów mostowych	zarządzający drogą

[źródło: opracowanie własne]

* Inwestycja, wraz ze zrealizowaną pomiędzy opracowaniem SMH DW 2022 a niniejszym POH obwodnicą Gostynia w ciągu DW 434 (patrz Tabela 34 l.p.7), umożliwi całkowite wyprowadzenie ruchu tranzytowego z dawnego przebiegu drogi 434 na obszarze miasta Gostynia (obecnie droga powiatowa), tj. od km 56+800 do km 62+900, a tym samym spowoduje poprawę warunków akustycznych w otoczeniu ww. odcinka drogi.

Tabela 53 Harmonogram realizacji działań uzupełniających do podjęcia w ciągu 5 lat od roku uchwalenia POH

Lp.	Kod w opracowaniu	Działania	Podmiot odpowiedzialny
1	HD79	DW194 i DW190, m. Gniezno	zarządzający drogą
2	HD37	DK92, m. Baranowo i Przeźmierowo	zarządzający drogą
3	HD28	DK32, m. Wolsztyn	zarządzający drogą
4	HD85	2407P, m. Swarzędz	zarządzający drogą
5	HD78	DW473, m. Koło	zarządzający drogą
6	HD65	DW311, m. Stęszew	zarządzający drogą
7	HD46	DK92, m. Nekla	zarządzający drogą
8	HD29	DK32, m. Rakoniewice	zarządzający drogą

Lp.	Kod w opracowaniu	Działania	Podmiot odpowiedzialny
9	HD54	DK25, m. Ślesin	zarządzający drogą
10	HD42	A2, pomiędzy węzłami „Poznań Zachód” (z węzłem) a „Poznań Komorniki”	zarządzający drogą
11	HD69	DW430, m. Luboń	zarządzający drogą
12	HD63	DW311, m. Komorniki	zarządzający drogą
13	HD57	DW187, m. Pniewy	zarządzający drogą
14	HD82	DW196, m. Czerwonak	zarządzający drogą
15	HD67	DW431, m. Mosina	zarządzający drogą
16	HD81	DW194, m. Kobylnica	zarządzający drogą
17	HD71	DW444, m. Odolanów	zarządzający drogą
18	HD48	DK92, m. Psary Małe	zarządzający drogą
19	HD55	DW193, m. Chodzież	zarządzający drogą
20	HD80	DW194, m. Biskupice	zarządzający drogą
21	HD70	DW310, m. Śrem	zarządzający drogą
22	HD39	S11, m. Dąbrowa i Dąbrówka	zarządzający drogą
23	HD47	DK92, m. Zasutowo	zarządzający drogą
24	HD50	DK92, m. Września	zarządzający drogą
25	HD61	DW307, m. Niepruszewo	zarządzający drogą
26	HD73	DW482, m. Bralin	zarządzający drogą
27	HD38	S11, m. Zakrzewo	zarządzający drogą
28	HD56	DW181, m. Czarnków	zarządzający drogą
29	HD53	DK92, m. Golina	zarządzający drogą
30	HD59	DW305, m. Boruja Kościelna	zarządzający drogą
31	HD36	DK92, m. Tarnowo Podgórne	zarządzający drogą
32	HD76	DW470, m. Szosa Turecka i Pólko	zarządzający drogą
33	HD31	DK24, m. Kwilcz	zarządzający drogą
34	HD49	DK92, m. Przyborki	zarządzający drogą
35	HD51	DK92, m. Słupca	zarządzający drogą
36	HD33	DK92, m. Pniewy	zarządzający drogą
37	HD66	DW311, m. Zamysłowo	zarządzający drogą
38	HD74	DW482, m. Olszowa	zarządzający drogą
39	HD30	DK32, m. Granowo	zarządzający drogą
40	HD83	DW196, m. Owińska	zarządzający drogą
41	HD75	DK12, m. Zduny	zarządzający drogą
42	HD77	DK12, m. Kościelna Wieś	zarządzający drogą
43	HD68	DW431, m. Rogalinek	zarządzający drogą
44	HD52	DK92, m. Wilczna	zarządzający drogą
45	HD40	S11, m. Skrzynki	zarządzający drogą
46	HD60	DW307, m. Wojnowice	zarządzający drogą
47	HD45	DK15, m. Trzemeszno	zarządzający drogą
48	HD41	S11, m. Kórnik	zarządzający drogą
49	HD34	DK92, m. Bytyń	zarządzający drogą

Lp.	Kod w opracowaniu	Działania	Podmiot odpowiedzialny
50	HD64	DW311, m. Rosnówko	zarządzający drogą
51	HD44	S5, m. Wagowo	zarządzający drogą
52	HD72	DW482, m. Słupia pod Bralinem	zarządzający drogą
53	HD86	ul. Poznańska od granicy miasta Leszna do ul. Wilkowskiej	zarządzający drogą
54	HD35	DK92, m. Gaj Wielki	zarządzający drogą
55	HD43	S5, m. Iwno	zarządzający drogą
56	HD62	DW307, m. Sierosław	zarządzający drogą
57	HD84	DW196, m. Bolechowo Osiedle	zarządzający drogą
58	HD58	DW308, m. Paproć	zarządzający drogą
59	HD32	DK24, m. Daleszynek	zarządzający drogą

[źródło: opracowanie własne]

Tabela 54 Harmonogram działań do podjęcia w ujęciu długofalowym POH

Lp.	Kod w opracowaniu	Działania	Podmiot odpowiedzialny
1	HD93	budowa S11 odc. Jarocin – Ostrów Wlkp. i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	zarządzający drogą
2	HD90	budowa obwodnicy Piły i Ujścia (S11) i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	zarządzający drogą
3	HD108	realizacja postanowień przeglądu ekologicznego – budowa ekranów akustycznych w Swarzędzu, Jasinie, Paczkowie i Skalowie	zarządzający drogą
4	HD87	Zmiana parametrów wynikająca z planowanych konsekwencji przeglądu ekologicznego	zarządzający drogą
5	HD94	budowa S11 odc. Ostrów Wlkp. – Kępno i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	zarządzający drogą
6	HD96	budowa obwodnicy Leszna w ciągu drogi krajowej nr 12	zarządzający drogą
7	HD106	budowa łącznika DK12 z planowaną S11 - obwodnica Pleszewa	zarządzający drogą
8	HD92	Budowa S11 odc. Kórnik – Jarocin i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	zarządzający drogą
9	HD88	budowa drogi ekspresowej S11 odc. Szczecinek – Piła i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	zarządzający drogą
10	HD91	budowa S11 odc. Ujście – Oborniki i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	zarządzający drogą
11	HD95	budowa obwodnicy Krotoszyna, Zdun i Cieszkowa i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu oraz budowa obwodnicy Krotoszyna w ciągu DK36	zarządzający drogą
12	HD107	Wymiana nawierzchni z betonu asfaltowego na nawierzchnię SMA	zarządzający drogą
13	HD89	budowa drogi ekspresowej S10 odc. Piła – Wyrzysk i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	zarządzający drogą
14	HD97	budowa obwodnicy m. Lamki i m. Franklinów (Ostrów Wielkopolski) w ciągu drogi krajowej nr 36	zarządzający drogą
15	HD99	budowa obwodnicy Trzcianki w ciągu DW 178	inwestycja realizowana przez gminę
16	HD98	budowa obwodnicy miasta Turek w ciągu drogi krajowej nr 72	zarządzający drogą
17	HD101	nowy przebieg DW 473 w m. Dąbie	zarządzający drogą
18	HD104	budowa nowego przebiegu drogi krajowej nr 25 w granicach miasta Konina na odcinku od ul. Poznańskiej do ul. Przemysłowej	zarządzający drogą
19	HD102	budowa obwodnicy Czempinia w ciągu DW 310	zarządzający drogą
20	HD103	rozbudowa DW 434 odc. Kórnik – Śrem	zarządzający drogą

Lp.	Kod w opracowaniu	Działania	Podmiot odpowiedzialny
21	HD100	budowa obwodnicy Dolska w ciągu drogi wojewódzkiej nr 434	zarządzający drogą
22	HD105	budowa drogi ekspresowej S10 odc. Wyrzysk – Bydgoszcz i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	zarządzający drogą

[źródło: opracowanie własne]

**PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA PRZED HAŁASEM
DLA WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO**

Tom III – Główne linie kolejowe

Tom III – Główne linie kolejowe

1 Opis obszaru w sąsiedztwie linii kolejowych objętego zakresem Programu

Zakres przestrzenny obszaru objętego niniejszym Programem w odniesieniu do linii kolejowych na terenie województwa wielkopolskiego został wyznaczony na podstawie opracowania „Strategiczna mapa hałasu dla odcinków linii kolejowych, po których przejeżdża ponad 30 000 pociągów rocznie. Województwo wielkopolskie” (PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., listopad 2022 r., zwana dalej SMH PLK 2022) wykonanego w IV rundzie mapowania.

W ramach SMH PLK 2022 zarządca infrastruktury kolejowej zidentyfikował odcinki linii kolejowych, po których porusza się powyżej 30 000 pociągów rocznie. W województwie wielkopolskim warunek ten spełniają trzy linie kolejowe o łącznej długości 311,293 km zlokalizowane w powiatach konińskim, słupeckim, wrzesińskim, mieście Konin, poznańskim, nowotomyskim, jarocińskim, ostrowskim, pleszewskim, średzkim, gnieźnieńskim.

Lokalizację odcinków objętych SMH PLK 2022 oraz niniejszym Programem przedstawiono na rysunku 47.

W przypadku odcinków linii kolejowych powyżej 30 000 pociągów rocznie biegnących na terenie miasta Poznania (jedyne miasto z liniami kolejowymi w województwie wielkopolskim powyżej 100 tysięcy mieszkańców) sporządzona została odrębna strategiczna mapa hałasu. Z tego względu linie kolejowe biegnące na terenie miasta Poznania zostały uwzględnione w niniejszym Programie w Tomie IV.

W tabeli 55, zestawiono podstawowe informacje dotyczące obszaru opracowania SMH PLK 2022, a więc powiaty, na które oddziałuje hałas pochodzący od zidentyfikowanych odcinków linii kolejowych z wyłączeniem aglomeracji o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy. Obszar oddziaływania pokrywa się z listą powiatów, na których położone są zidentyfikowane odcinki linii kolejowych o natężeniu przekraczającym 30 000 pociągów rocznie.



Rysunek 47 Lokalizacja linii kolejowych, po których porusza się powyżej 30 000 pociągów rocznie na terenie województwa wielkopolskiego (z wyłączeniem miasta pow. 100 tysięcy mieszkańców)
[źródło: opracowanie własne]

Tabela 55 Zestawienie podstawowych informacji dotyczących obszaru opracowania POH

Lp.	Powiat	Powierzchnia powiatu [km ²]	Liczba mieszkańców powiatu	Gęstość zaludnienia w powiecie [os./km ²]	Powierzchnia analizowanego obszaru [km ²]	Liczba mieszkańców w analizowanym obszarze	Gęstość zaludnienia w analizowanym obszarze [os./km ²]
1	gnieźnieński	1 255	145 068	116	19,5	2 706	139
2	jarociński	587	71 425	122	10,6	3 020	285
3	koniński	1 578	129 904	82	8,1	831	103
4	nowotomyski	1 014	75 576	75	24,4	3 747	154
5	ostrowski	1 160	161 357	139	8,1	1 429	176
6	pleszewski	713	62 763	88	9,5	881	92
7	poznański	1 900	406 590	214	41,6	9 875	237
8	śłupecki	838	58 959	70	16,9	2 332	138
9	średzki	624	59 149	95	18,0	2 042	113
10	wrzesiński	704	78 037	111	13,9	1 823	131
11	Konin	82	72 539	881	2,4	906	373

[źródło: SMH PKP PLK 2022]

1.1 Identyfikacja i charakterystyka źródeł hałasu na podstawie SMH

W ramach opracowania SMH PLK 2022 i niniejszego opracowania POH, analizie poddano 19 odcinków linii kolejowych (poza aglomeracją o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy) o łącznej długości 303,3 km. W tabeli 56 zestawiono długość i średnie dobowe natężenie ruchu (SDR) pociągów na poszczególnych odcinkach linii kolejowych w danym powiecie.

Tabela 56 Identyfikacja linii kolejowych, po których porusza się powyżej 30 000 pociągów rocznie zlokalizowanych na terenie województwa wielkopolskiego

Lp.	powiat	numer linii	nazwa odcinka	długość odcinka [km]	SDR [poc./24h]
1	nowotomyski	3	POZNAŃ GÓRCZYN - CHLASTAWA	37,7	138
2	nowotomyski	3	POZNAŃ GÓRCZYN - CHLASTAWA	9,0	125
3	poznański	3	PODSTOLICE - SWARZĘDZ	20,8	91
4	poznański	3	POZNAŃ GÓRCZYN - CHLASTAWA	22,6	138
5	wrzesiński	3	PODSTOLICE - SWARZĘDZ	8,1	91
6	wrzesiński	3	KONIN - SOKOŁOWO WRZESIŃSKIE	11,1	93
7	śłupecki	3	KONIN - SOKOŁOWO WRZESIŃSKIE	22,4	93
8	koniński	3	KONIN - SOKOŁOWO WRZESIŃSKIE	11,7	93
9	Konin	3	KONIN - SOKOŁOWO WRZESIŃSKIE	3,6	93
10	ostrowski	272	OSTRÓW WIELKOPOLSKI - JAROCIN	15,9	118
11	pleszewski	272	OSTRÓW WIELKOPOLSKI - JAROCIN	16,1	118
12	jarociński	272	OSTRÓW WIELKOPOLSKI - JAROCIN	15,3	118
13	jarociński	272	JAROCIN - POZNAŃ KRZESINY	8,0	120
14	średzki	272	JAROCIN - POZNAŃ KRZESINY	34,4	120
15	poznański	272	JAROCIN - POZNAŃ KRZESINY	7,08	108
16	poznański	272	JAROCIN - POZNAŃ KRZESINY	7,05	120

Lp.	powiat	numer linii	nazwa odcinka	długość odcinka [km]	SDR [poc./24h]
17	poznański	353	KOBYLNICA - GNIEZNO	19,7	90
18	gnieźnieński	353	KOBYLNICA - GNIEZNO	17,2	90
19	gnieźnieński	353	GNIEZNO - JANIKOWO	23,6	91

[źródło: SMH PKP PLK 2022]

1.1 Identyfikacja ograniczeń na obszarze objętym zakresem Programu ochrony środowiska przed hałasem

1.1.1 Obszary ograniczonego użytkowania

Dla linii kolejowych położonych poza aglomeracjami o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy na terenie województwa wielkopolskiego nie obowiązują aktualnie obszary ograniczonego użytkowania.

1.1.2 Obszary ciche

Na terenie województwa wielkopolskiego nie uchwalono obszarów cichych.

2 Dane i wnioski wynikające ze strategicznej mapy hałasu - SMH

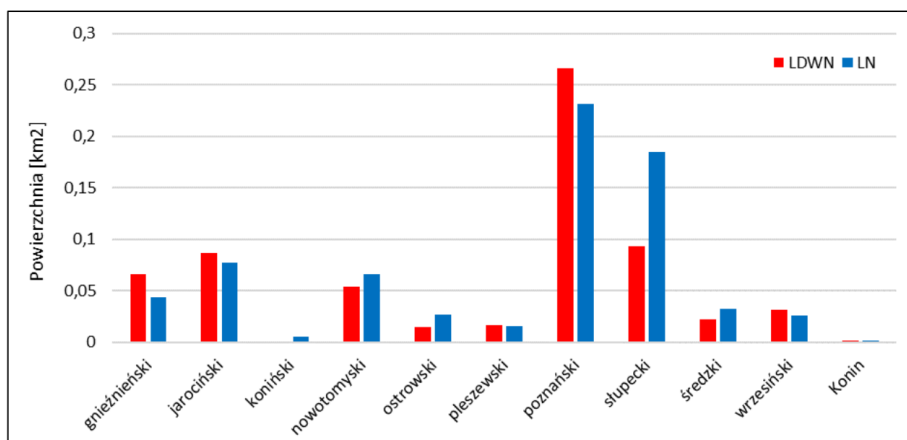
2.1 Wykaz terenów wymagających podjęcia działań ograniczających poziom hałasu w środowisku – SMH

Na podstawie informacji zawartych w SMH PLK 2022, zestawiono najważniejsze dane dotyczące oddziaływania hałasu kolejowego na obszarze województwa wielkopolskiego. W tabeli 57 przedstawiono dane statystyczne dotyczące powierzchni obszarów oraz liczby mieszkańców narażonych na przekroczenia dopuszczalnych wartości hałasu kolejowego w podziale na poszczególne powiaty. Dane te zestawiono także na poniższych wykresach (rysunki 48 i 49).

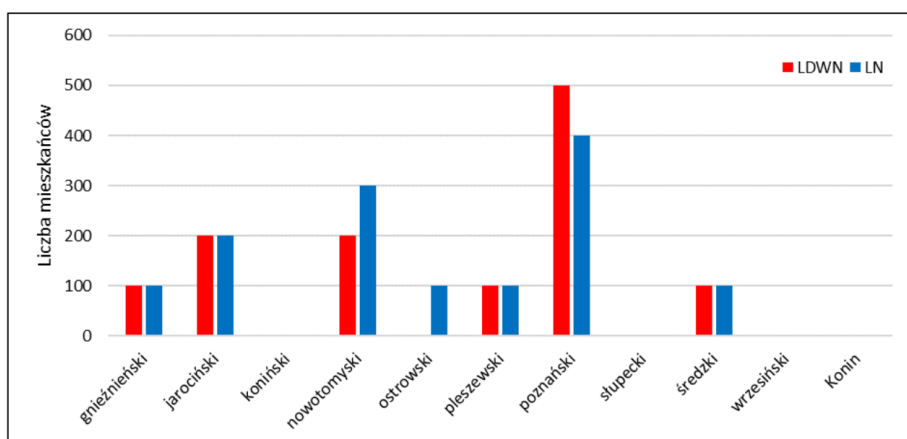
Tabela 57 Zestawienie przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w podziale na powiaty

Lp.	Powiat	Przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu [km ²] – wskaźnik L_{DWN}	Przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu [km ²] – wskaźnik L_N	Szacunkowa liczba osób zamieszkujących na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu – wskaźnik L_{DWN}	Szacunkowa liczba osób zamieszkujących na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu – wskaźnik L_N
1	gnieźnieński	0,066	0,044	100	100
2	jarociński	0,087	0,077	200	200
3	koniński	0,001	0,005	0	0
4	nowotomyski	0,054	0,066	200	300
5	ostrowski	0,015	0,027	0	100
6	pleszewski	0,017	0,016	100	100
7	poznański	0,266	0,232	500	400
8	śłupecki	0,093	0,185	0	0
9	średzki	0,022	0,033	100	100
10	wrzesiński	0,032	0,026	0	0
11	Konin	0,002	0,002	0	0

[źródło: SMH PKP PLK 2022]



Rysunek 48 Powierzchnia terenów narażonych na przekroczenia dopuszczalnych wartości hałasu kolejowego w podziale na powiaty
[źródło opracowanie własne]



Rysunek 49 Liczba mieszkańców narażonych na przekroczenia dopuszczalnych wartości hałasu kolejowego w podziale na powiaty
[źródło opracowanie własne]

2.2 Identyfikacja dominujących źródeł hałasu – SMH

W celu zidentyfikowania dominujących źródeł hałasu na terenie województwa wykorzystano statystyczne wskaźniki dotyczące wpływu hałasu na mieszkańców (wprowadzone w czwartej rundzie mapowania), tj.:

- całkowita liczba osób dotkniętych znaczną dokuczliwością hałasu – N_{HA} ,
- całkowita liczba osób dotkniętych znacznymi zaburzeniami snu – N_{HSD} .

Zgodnie z aktualnym stanem wiedzy i badań naukowych, wskaźniki N_{HA} i N_{HSD} mają zastosowanie dla wszystkich źródeł hałasu komunikacyjnego (pochodzącego od dróg, linii kolejowych i tramwajowych oraz lotnisk), podczas gdy wskaźnik N_{IHD} stosuje się wyłącznie w przypadku hałasu drogowego.

W poniższej tabeli 58 zestawiono całkowitą liczbę osób dotkniętych szkodliwymi skutkami hałasu, wyrażone wskaźnikami N_{HA} , N_{HSD} w podziale na powiaty.

Tabela 58 Całkowita liczba osób dotkniętych szkodliwymi skutkami hałasu – wskaźniki N_{HA} , N_{HSD}

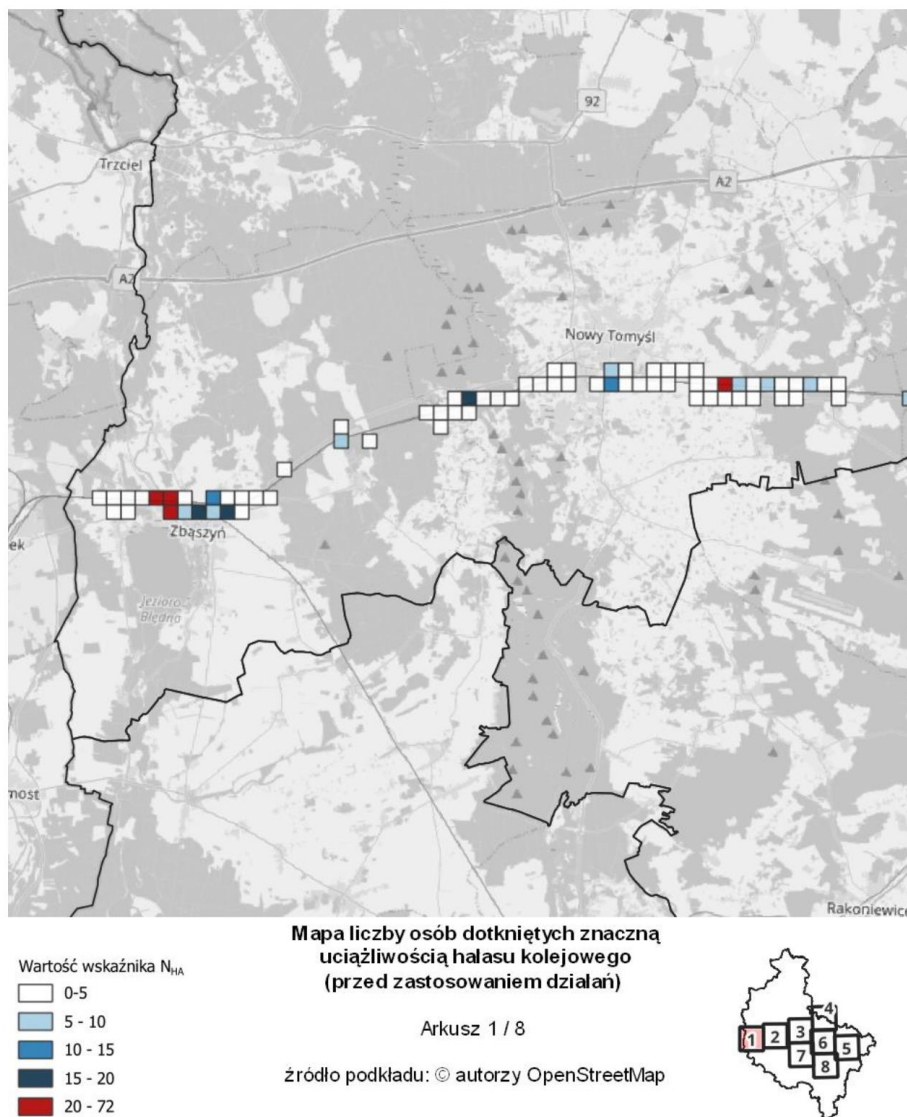
Lp.	Powiat	Liczba osób narażonych na znaczną uciążliwość hałasu, stan obecny N_{HA}^{SMH} kolejowy	Liczba osób narażonych na znaczne zaburzenia snu, stan obecny N_{HSD}^{SMH} kolejowy
1	gnieźnieński	473	157
2	jarociński	524	194
3	koniński	132	45
4	nowotomyski	685	284
5	ostrowski	254	103
6	pleszewski	173	74
7	poznański	1677	599
8	śłupecki	382	132
9	średzki	358	140
10	wrzesiński	287	91
11	Konin	137	44

[źródło: SMH PLK 2022]

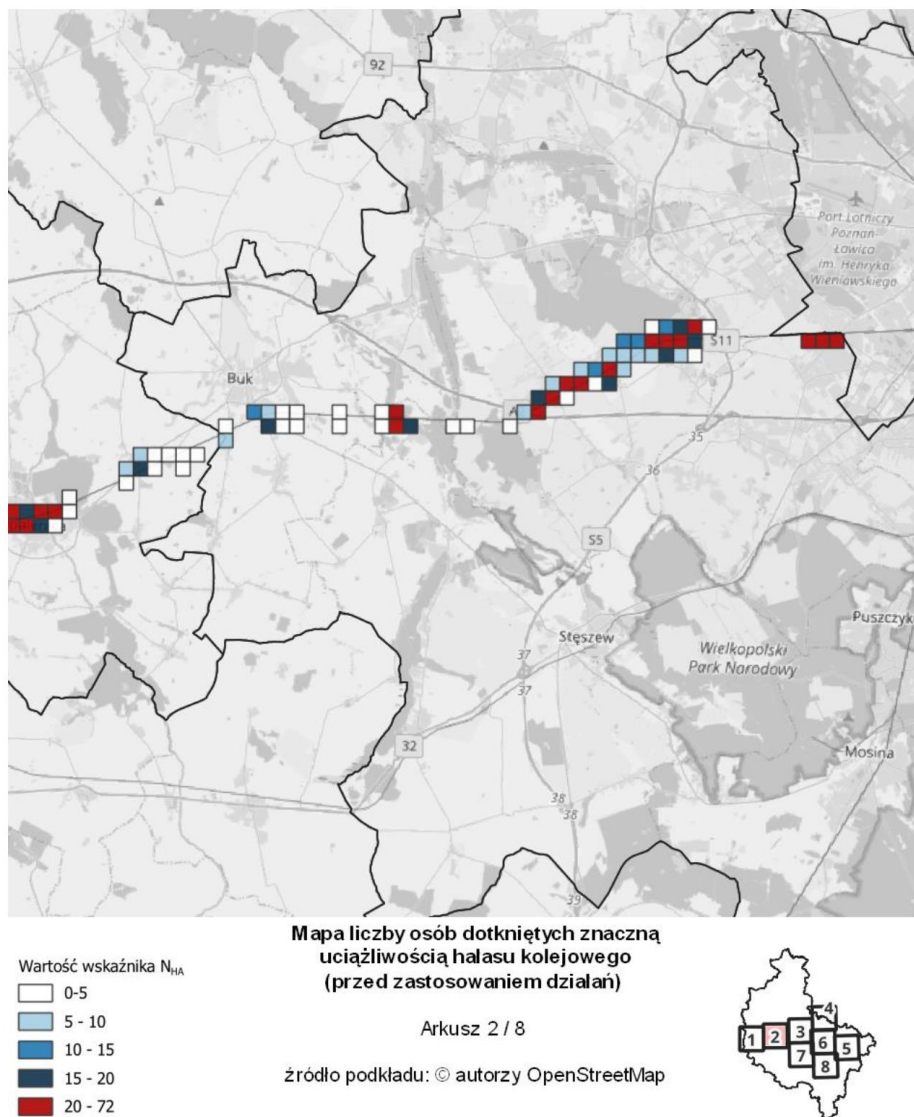
W odniesieniu do całego obszaru objętego SMH PLK 2022 i niniejszego Programu na szkodliwe skutki hałasu narażonych jest:

- 5 082 osób na znaczną dokuczliwość hałasu kolejowego N_{HA} .
- 1 863 osób na znaczne zaburzenia snu spowodowane hałasem kolejowym N_{HSD} .

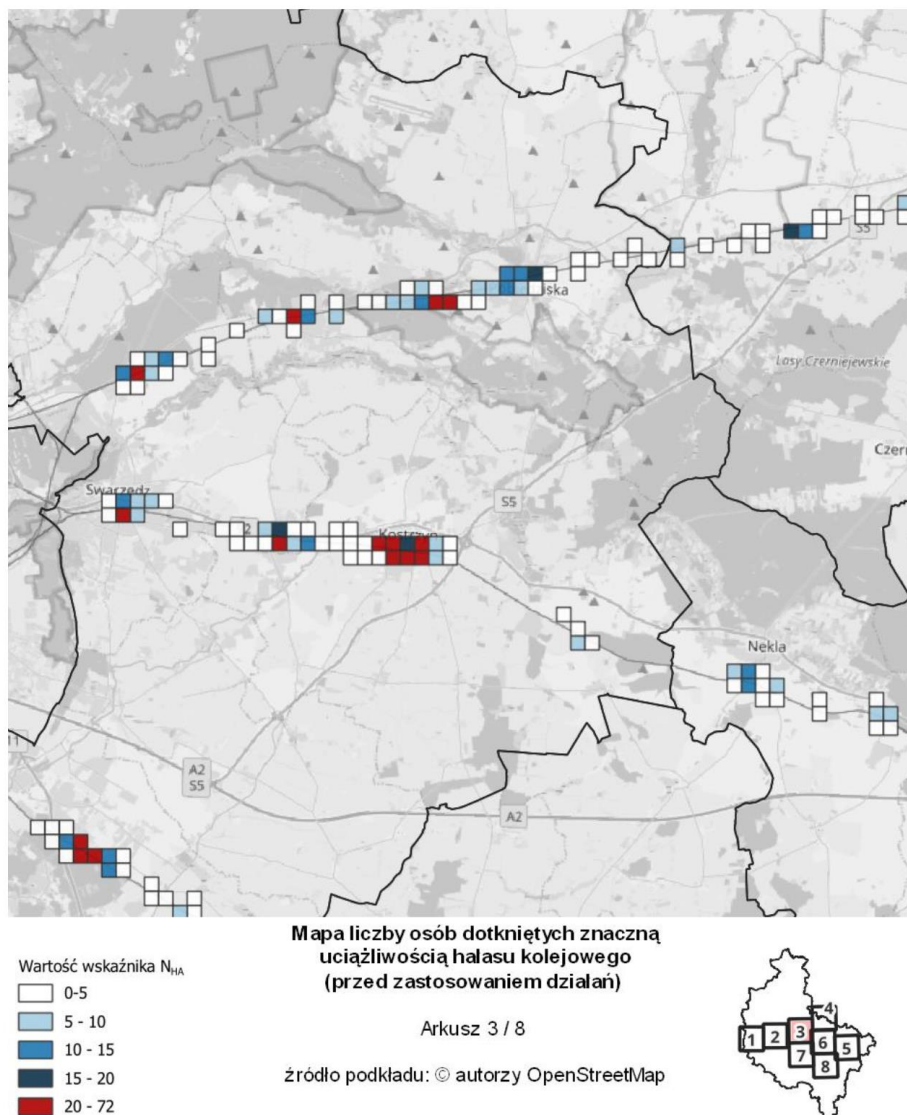
Mapy przedstawione poniżej (Rysunki 50 - 65) prezentują wartości wskaźnika N_{HA} i N_{HSD} na obszarach w postaci kwadratów o boku 500 m x 500 m na terenie powiatów województwa wielkopolskiego. Obszar województwa został przedstawiony na ośmiu arkuszach. Na każdej z map zaprezentowano wartości wskaźnika N_{HA} , oraz N_{HSD} dla terenów w otoczeniu analizowanych linii kolejowych, w podziale na pięć przedziałów wartości. Kolorem czerwonym oznaczono obszary na których występuje 10% największych wartości wskaźników N_{HA} , oraz N_{HSD} .



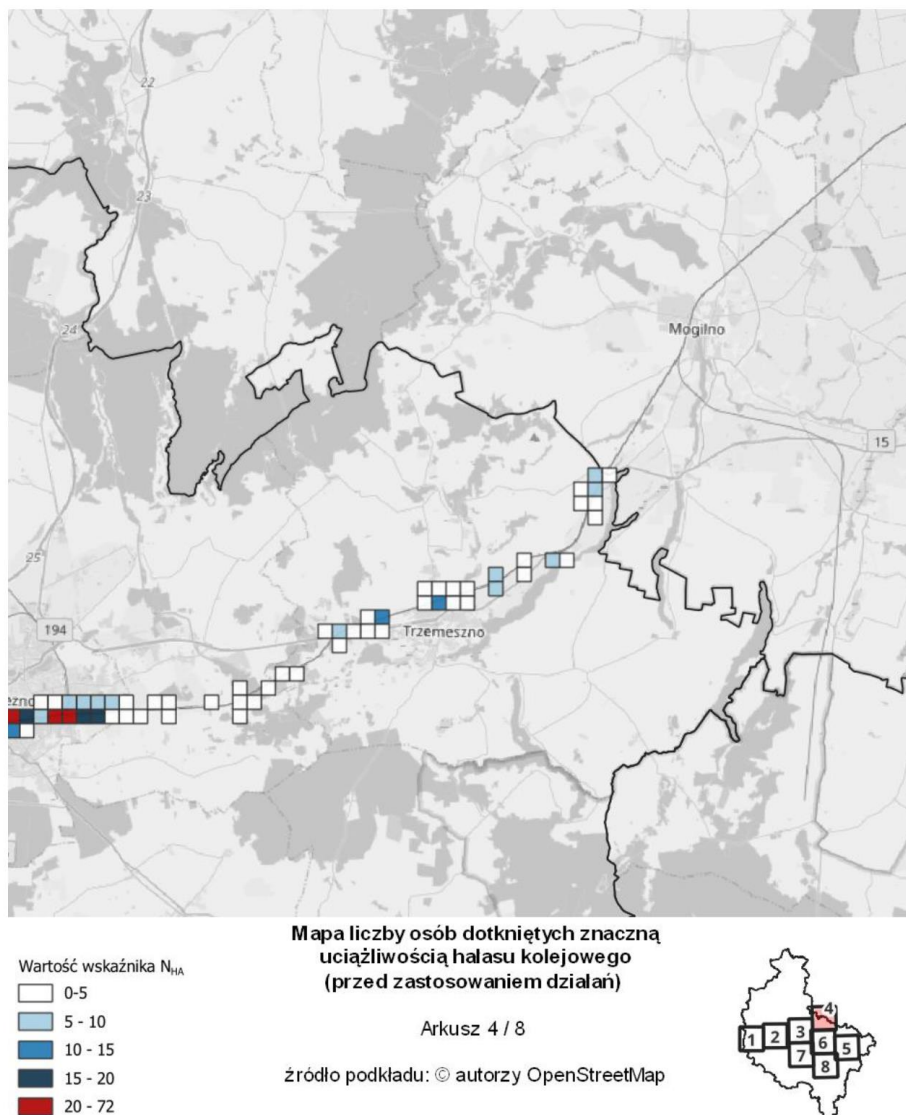
Rysunek 50 Przestrzenny rozkład wskaźnika N_{HA} dla hałasu kolejowego na terenie województwa wielkopolskiego (bez miasta powyżej 100 tysięcy mieszkańców) – część 1
[źródło: opracowanie własne]



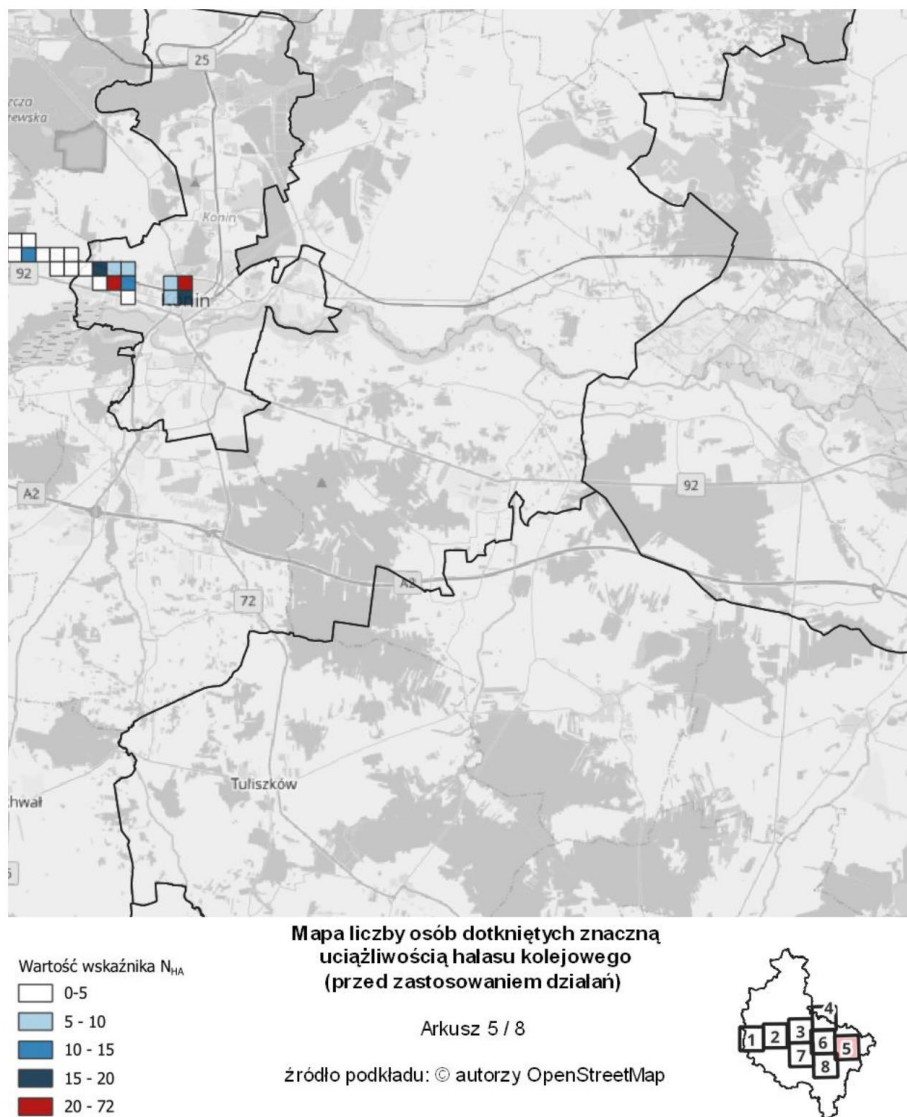
Rysunek 51 Przestrzenny rozkład wskaźnika N_{HA} dla hałasu kolejowego na terenie województwa wielkopolskiego (bez miast powyżej 100 tysięcy mieszkańców) – część 2
[źródło: opracowanie własne]



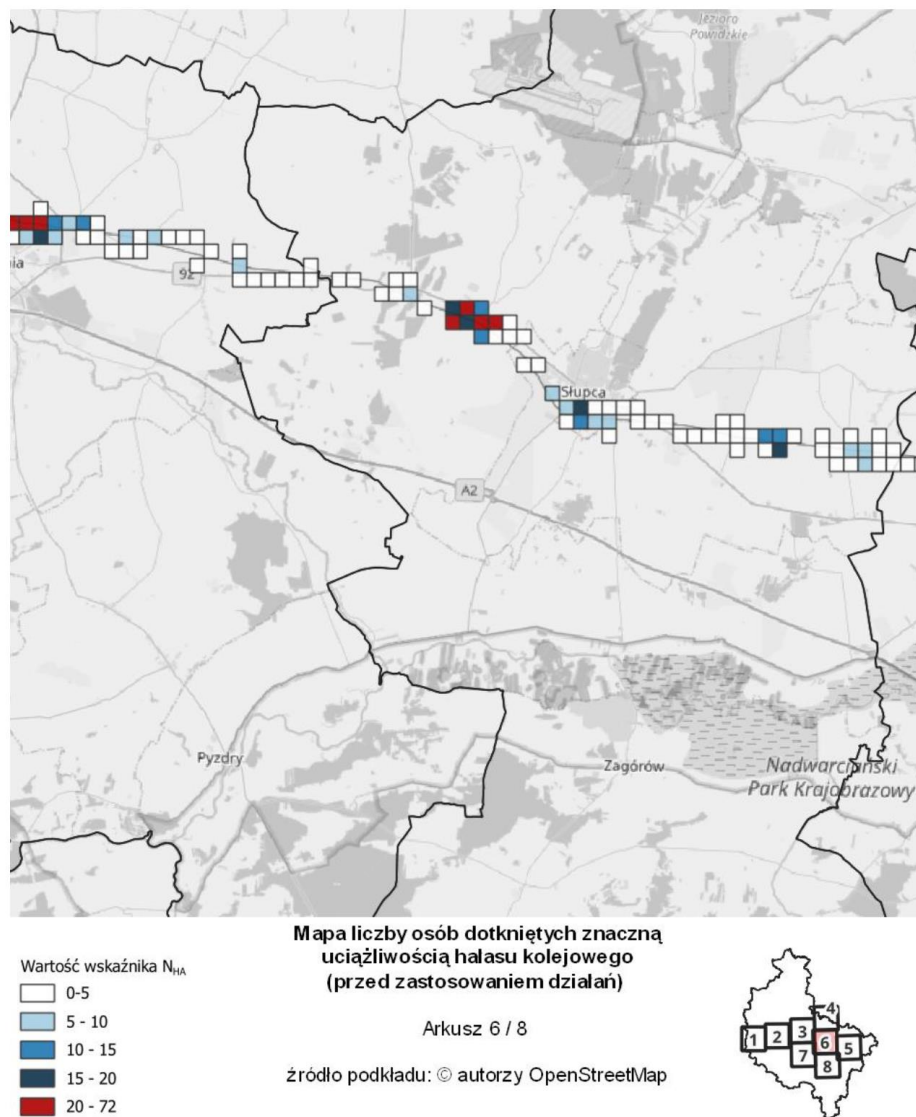
Rysunek 52 Przestrzenny rozkład wskaźnika N_{HA} dla hałasu kolejowego na terenie województwa wielkopolskiego (bez miast powyżej 100 tysięcy mieszkańców) – część 3
[źródło: opracowanie własne]



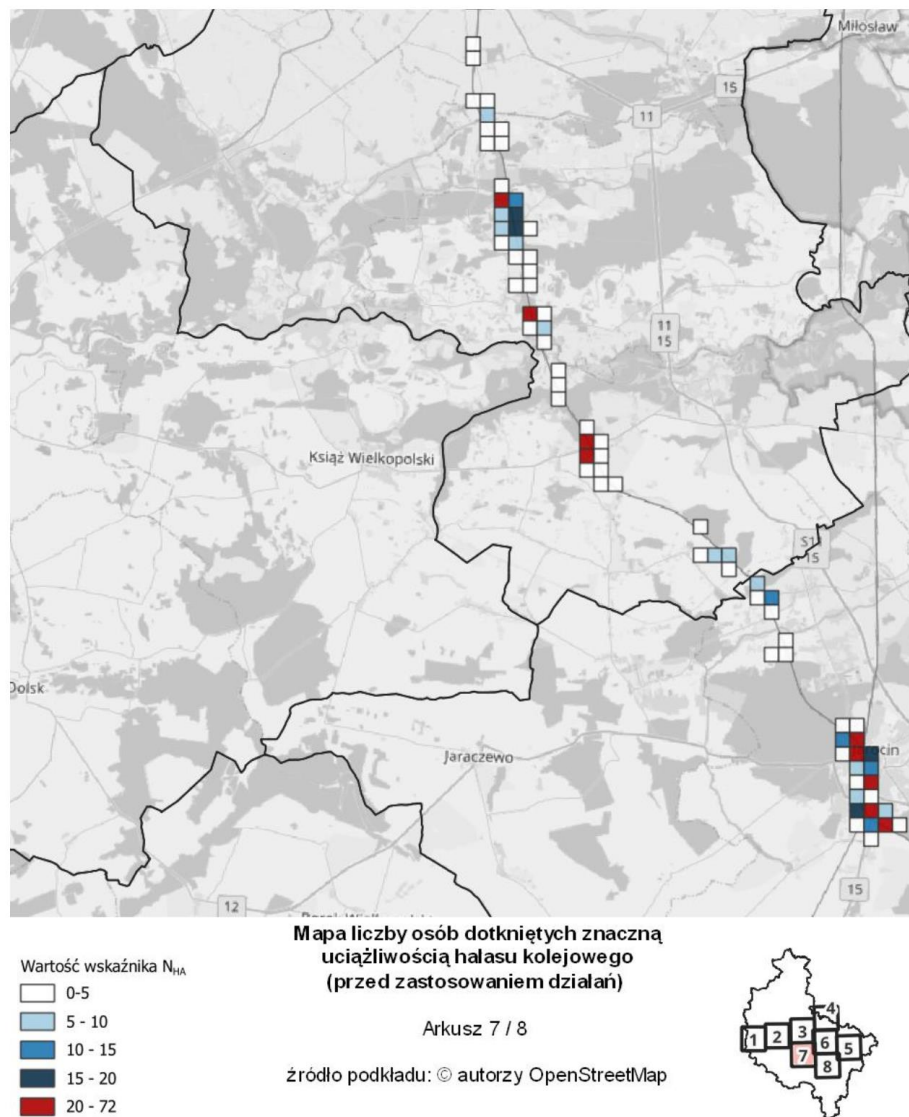
Rysunek 53 Przestrzenny rozkład wskaźnika N_{HA} dla hałasu kolejowego na terenie województwa wielkopolskiego (bez miasta powyżej 100 tysięcy mieszkańców) – część 4
[źródło: opracowanie własne]



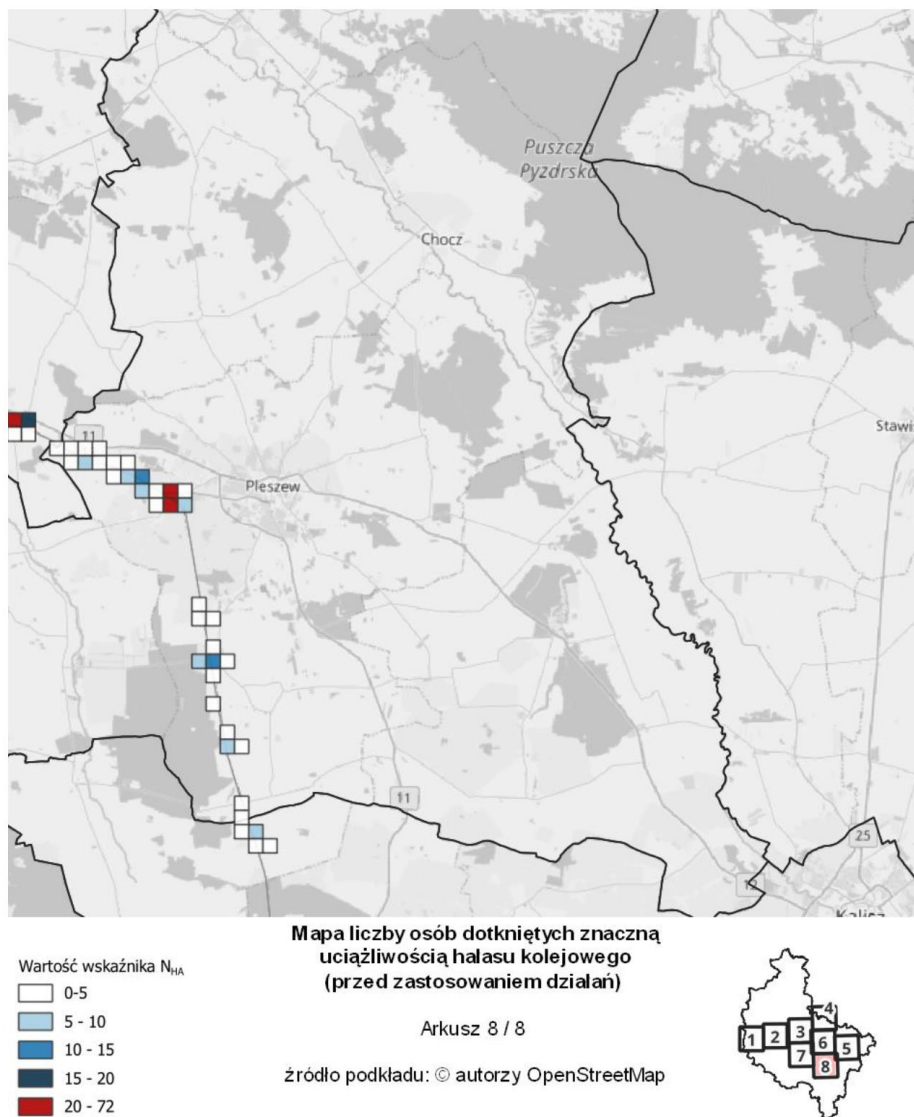
Rysunek 54 Przestrzenny rozkład wskaźnika NHA dla hałasu kolejowego na terenie województwa wielkopolskiego (bez miast powyżej 100 tysięcy mieszkańców) – część 5
[źródło: opracowanie własne]



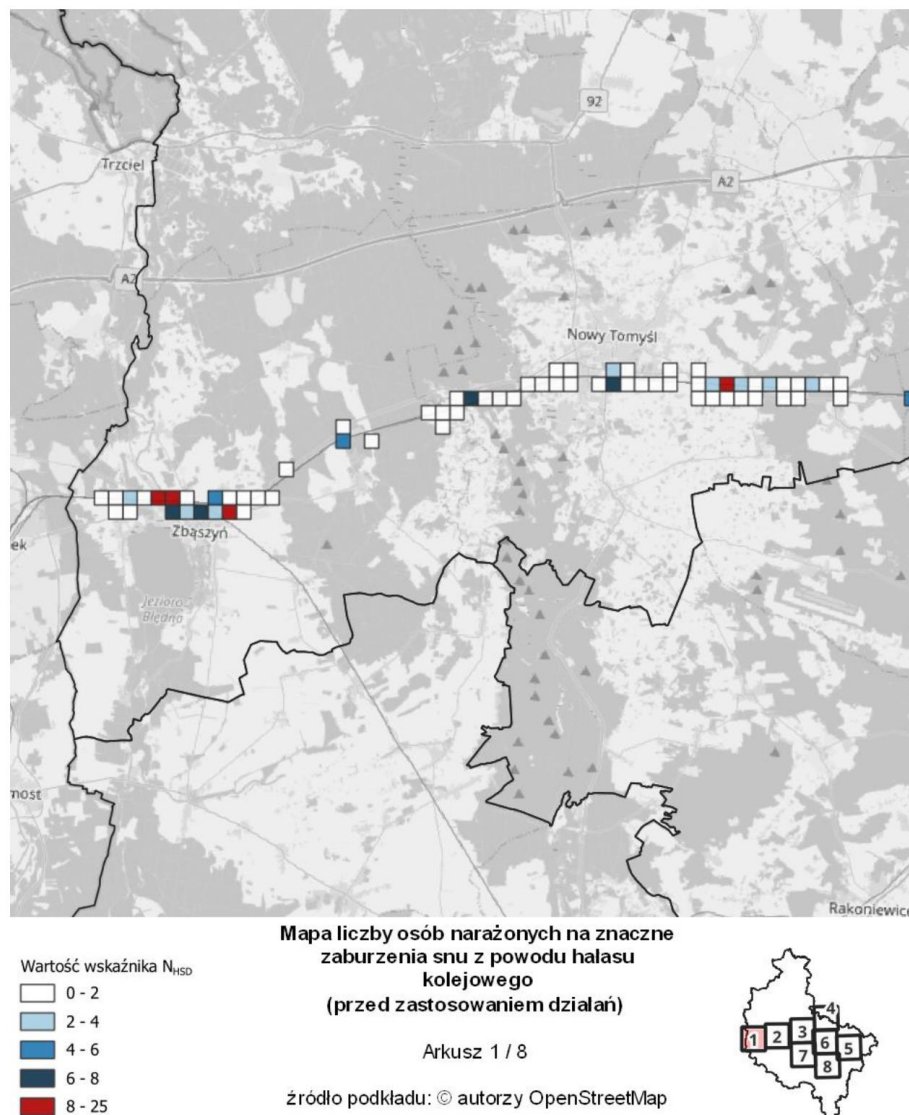
Rysunek 55 Przestrzenny rozkład wskaźnika N_{HA} dla hałasu kolejowego na terenie województwa wielkopolskiego (bez miasta powyżej 100 tysięcy mieszkańców) – część 6
[źródło: opracowanie własne]



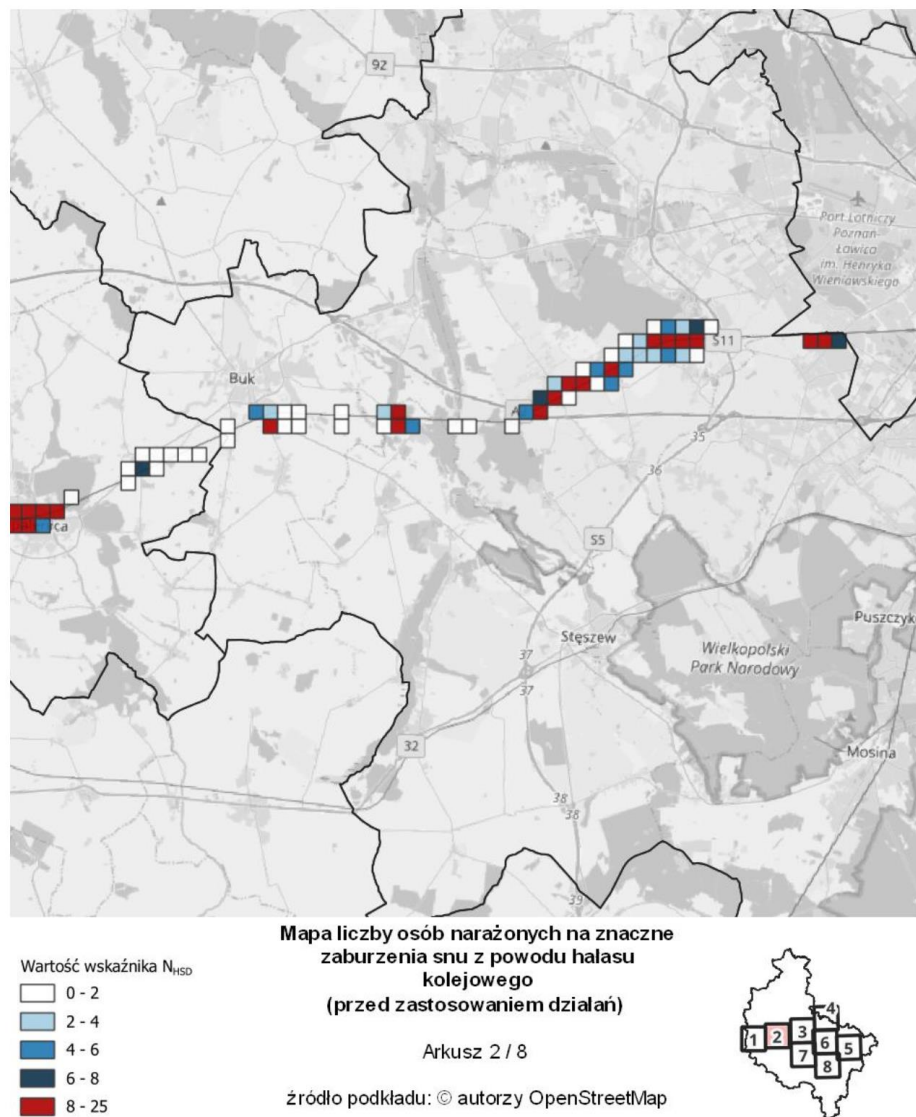
Rysunek 56 Przestrzenny rozkład wskaźnika N_{HA} dla hałasu kolejowego na terenie województwa wielkopolskiego (bez miasta powyżej 100 tysięcy mieszkańców) – część 7
[źródło: opracowanie własne]



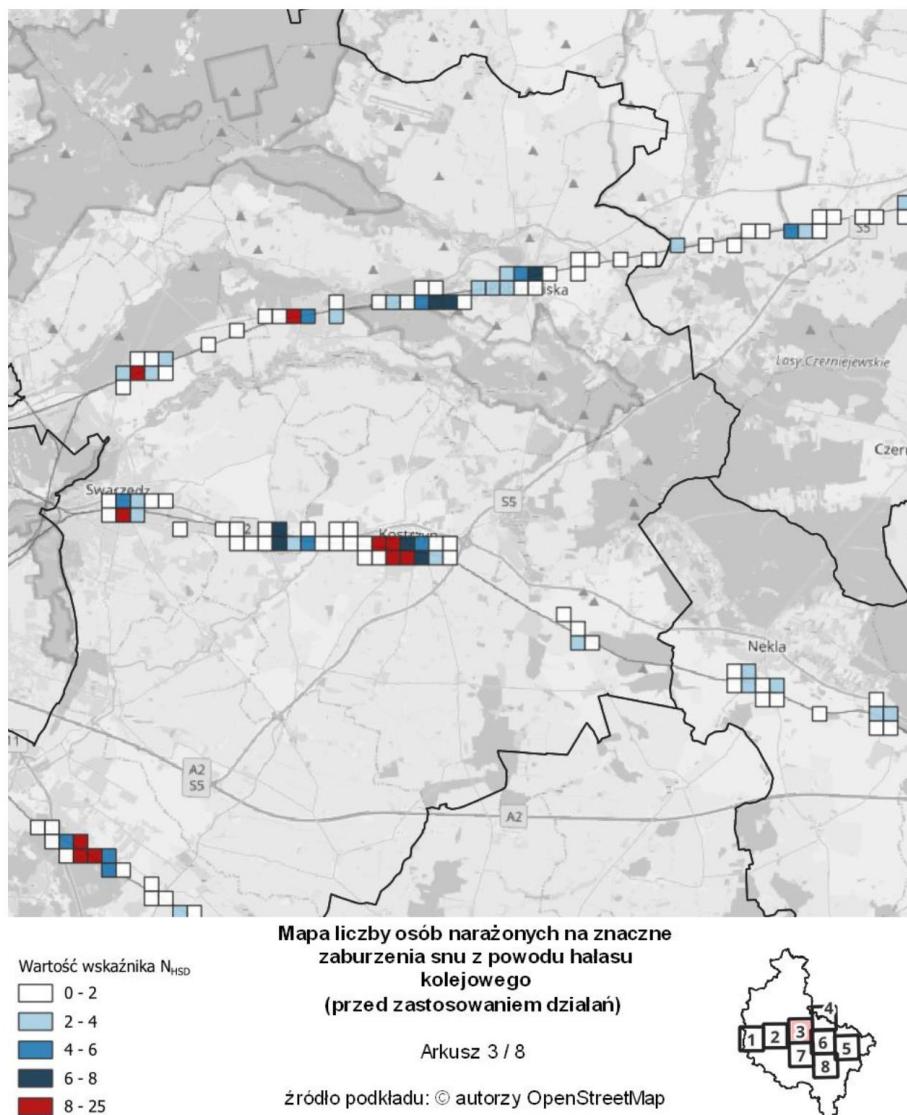
Rysunek 57 Przestrzenny rozkład wskaźnika N_{HA} dla hałasu kolejowego na terenie województwa wielkopolskiego (bez miast powyżej 100 tysięcy mieszkańców) – część 8
[źródło: opracowanie własne]



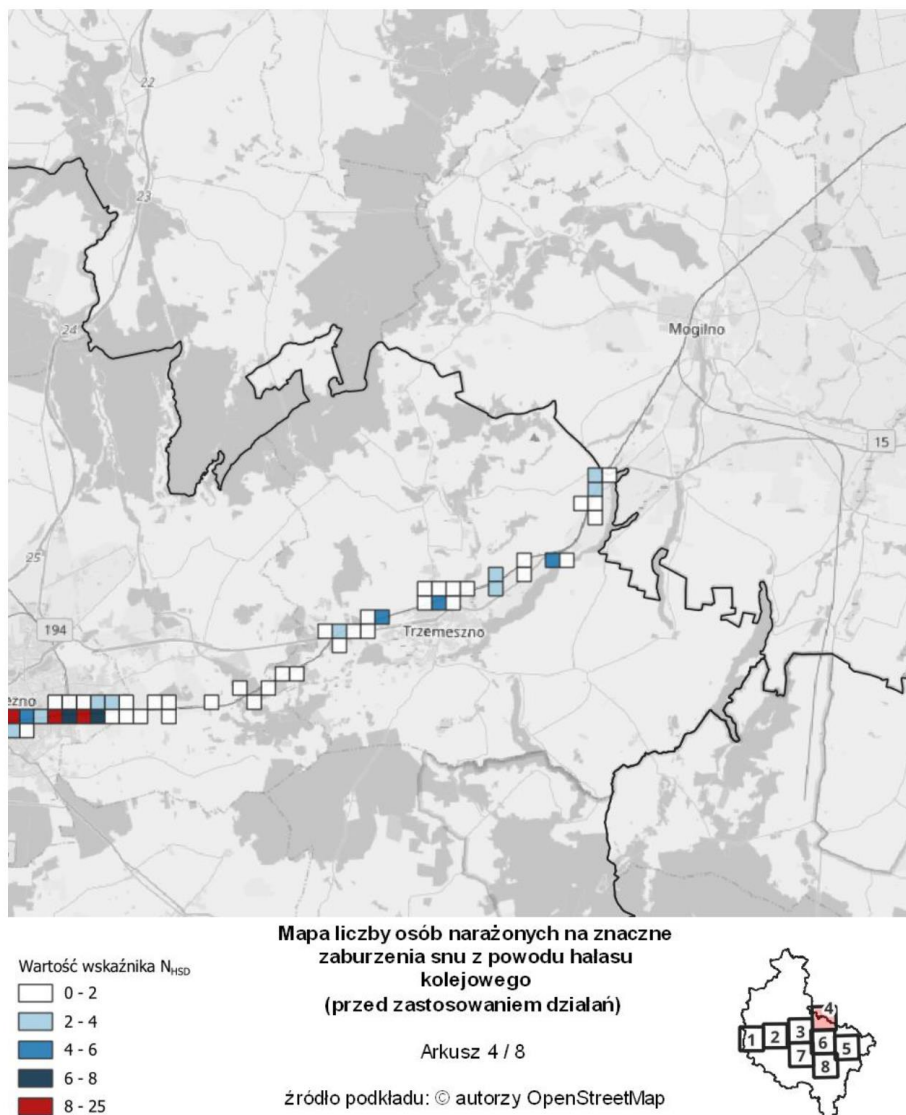
Rysunek 58 Przestrzenny rozkład wskaźnika N_{HSD} dla hałasu kolejowego na terenie województwa wielkopolskiego (bez miast powyżej 100 tysięcy mieszkańców) – część 1
[źródło: opracowanie własne]



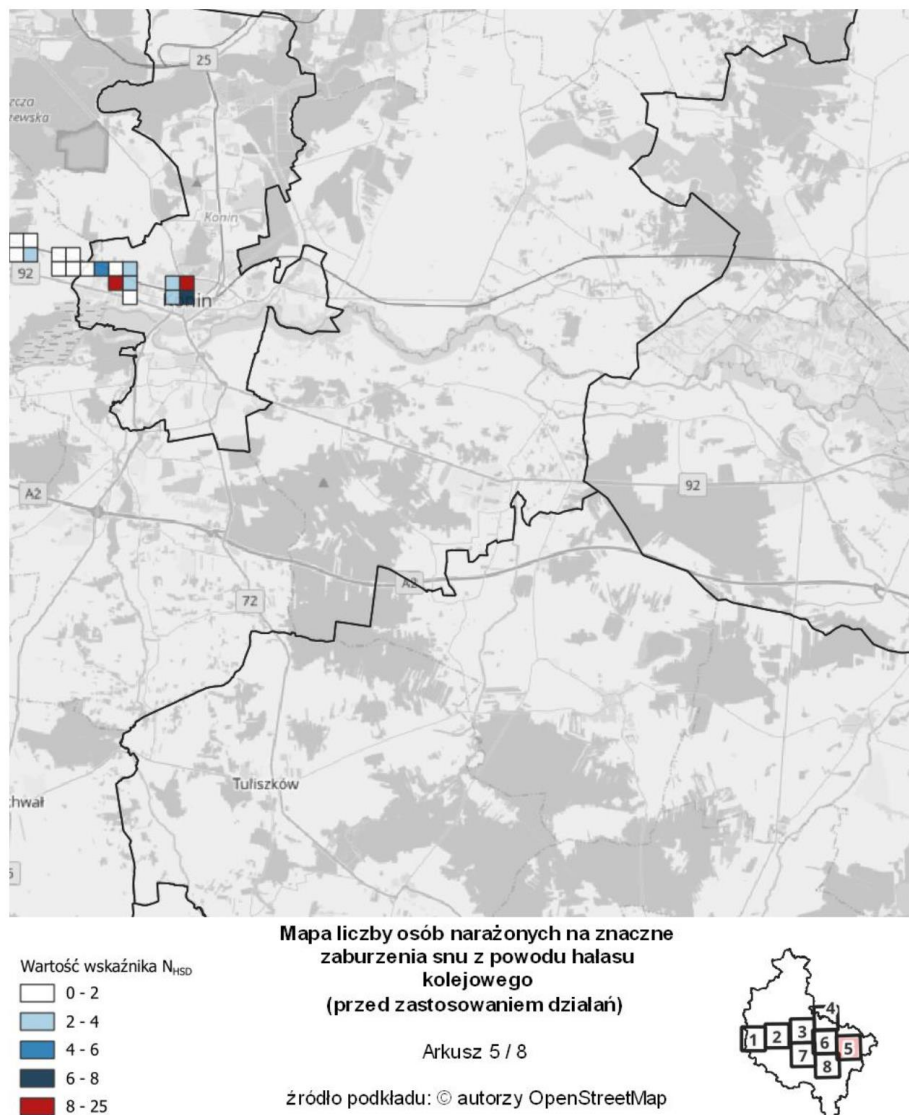
Rysunek 59 Przestrzenny rozkład wskaźnika N_{HSD} dla hałasu kolejowego na terenie województwa wielkopolskiego (bez miast powyżej 100 tysięcy mieszkańców) – część 2
[źródło: opracowanie własne]



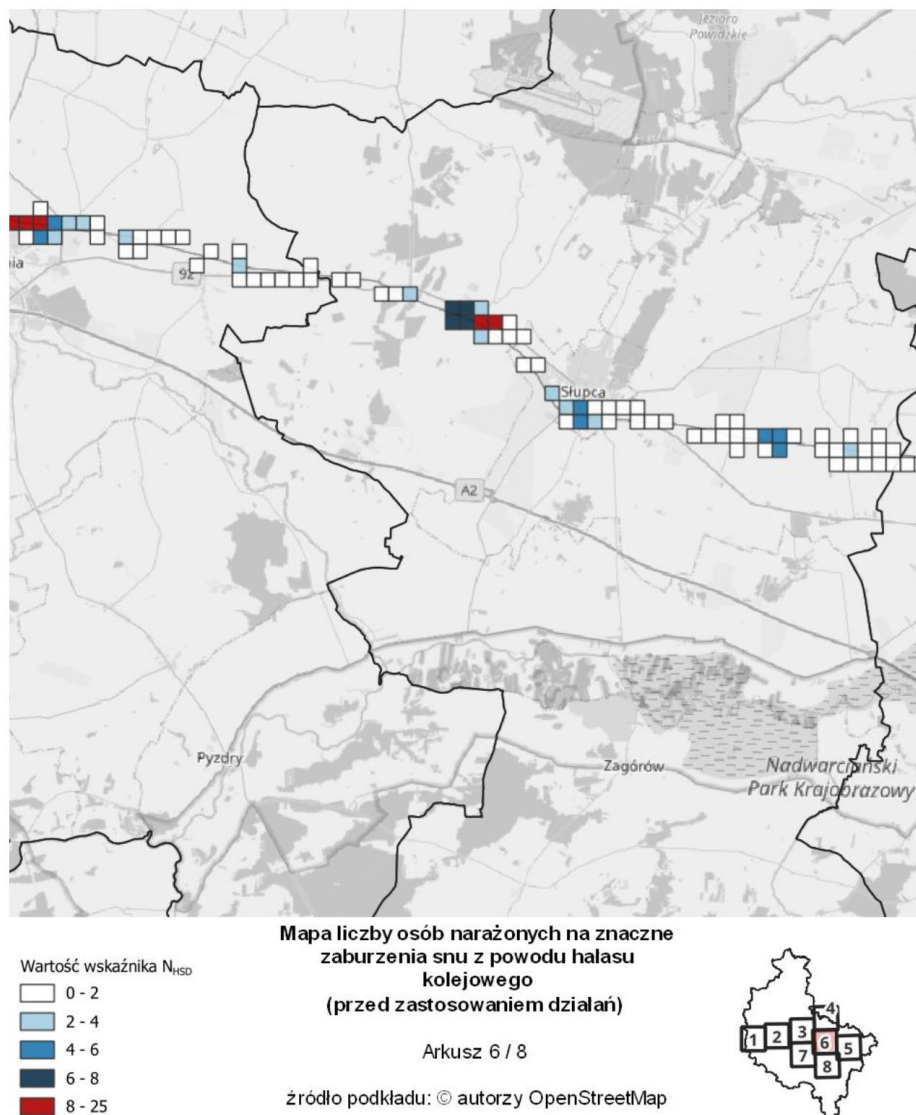
Rysunek 60 Przestrzenny rozkład wskaźnika N_{HSD} dla hałasu kolejowego na terenie województwa wielkopolskiego (bez miast powyżej 100 tysięcy mieszkańców) – część 3
[źródło: opracowanie własne]



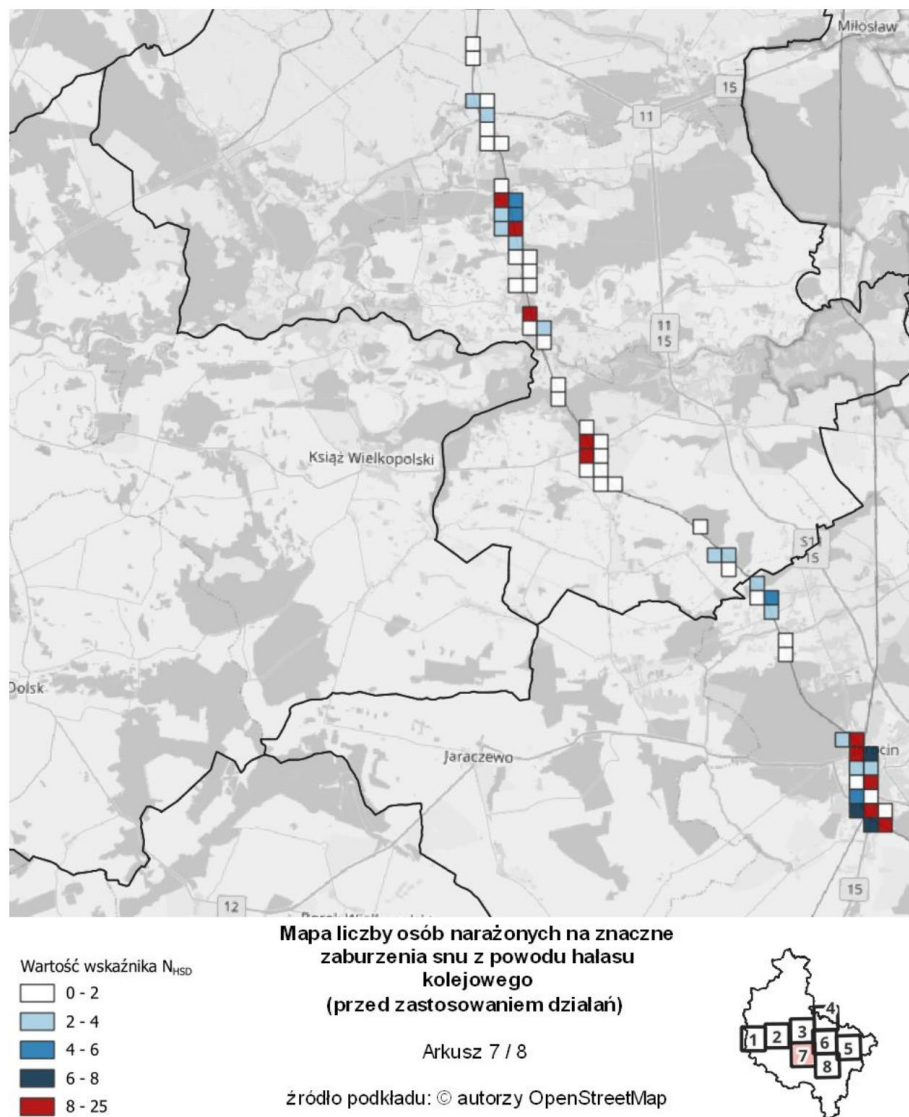
Rysunek 61 Przestrzenny rozkład wskaźnika N_{HSD} dla hałasu kolejowego na terenie województwa wielkopolskiego (bez miast powyżej 100 tysięcy mieszkańców) – część 4
[źródło: opracowanie własne]



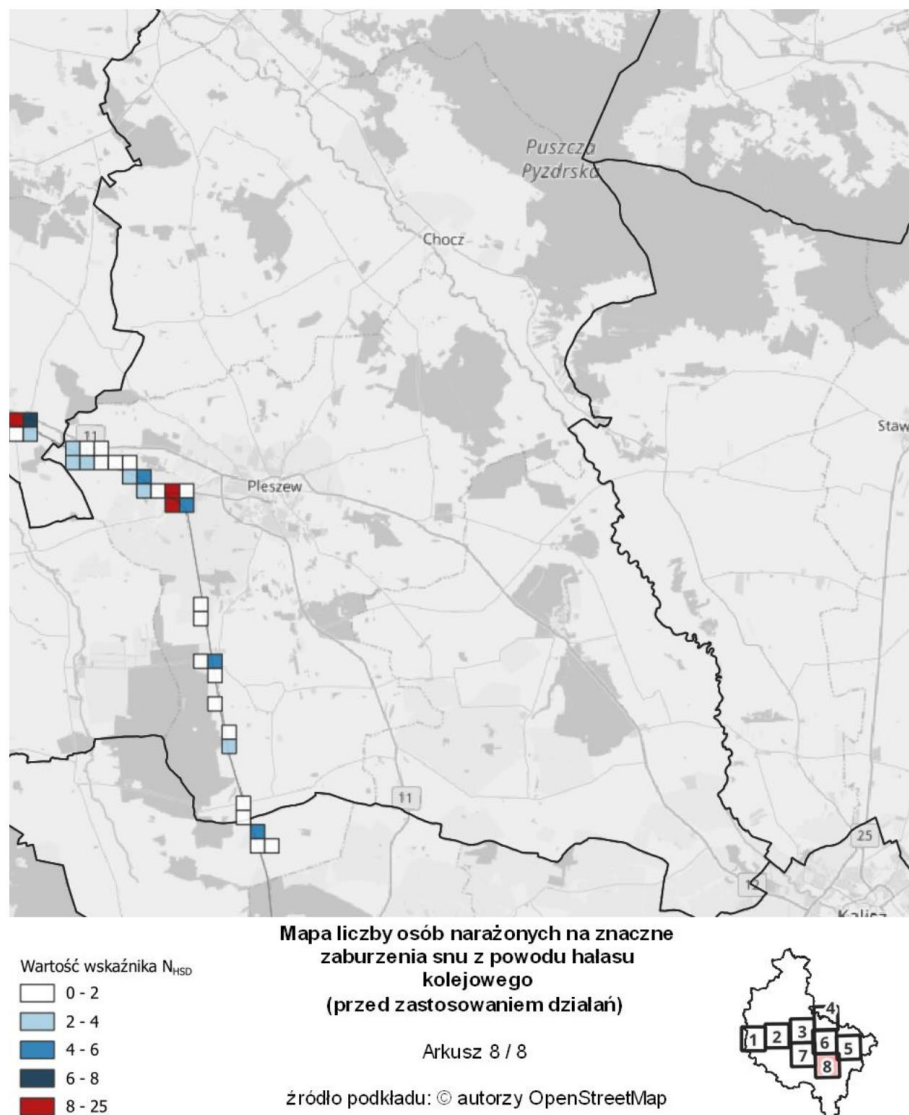
Rysunek 62 Przestrzenny rozkład wskaźnika N_{HSD} dla hałasu kolejowego na terenie województwa wielkopolskiego (bez miast powyżej 100 tysięcy mieszkańców) – część 5
[źródło: opracowanie własne]



Rysunek 63 Przestrzenny rozkład wskaźnika N_{HSD} dla hałasu kolejowego na terenie województwa wielkopolskiego (bez miasta powyżej 100 tysięcy mieszkańców) – część 6
[źródło: opracowanie własne]



Rysunek 64 Przestrzenny rozkład wskaźnika N_{HSD} dla hałasu kolejowego na terenie województwa wielkopolskiego (bez miasta powyżej 100 tysięcy mieszkańców) – część 7
[źródło: opracowanie własne]



Rysunek 65 Przestrzenny rozkład wskaźnika N_{HSD} dla hałasu kolejowego na terenie województwa wielkopolskiego (bez miasta powyżej 100 tysięcy mieszkańców) – część 8
[źródło: opracowanie własne]

łącząc dane przedstawione w tabeli 58, na rysunkach 50 - 65 z danymi dotyczącymi narażenia na hałas kolejowy przekraczający dopuszczalne normy w obrębie poszczególnych powiatów (Tabela 57), stwierdza się, że największe oddziaływanie hałasu kolejowego występuje na terenie powiatów poznańskiego, nowotomyskiego oraz jarocińskiego. Jednostki te wyróżniają się na tle innych powiatów pod względem liczby mieszkańców

znajdujących się w strefie przekroczeń dopuszczalnych wartości wskaźników oceny hałasu oraz liczbą osób narażonych na skutki zdrowotne hałasu. Źródła hałasu kolejowego w obrębie przedmiotowych powiatów stanowią:

- dla powiatu poznańskiego – linie kolejowe nr 3, 272, oraz 353;
- dla powiatu nowotomyskiego – linia kolejowa nr 3;
- dla powiatu jarocińskiego – linia kolejowa nr 272.

2.3 Identyfikacja obszarów cichych – SMH

W SMH PLK 2022 nie zidentyfikowano obszarów cichych, ani nie wskazano potencjalnych obszarów spełniających kryteria obszarów cichych. SMH PLK 2022 obejmuje swoim zasięgiem wyłącznie tereny zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie, co oznacza, że z definicji nie spełniają one kryteriów stawianych obszarom cichym.

Kolej jest środkiem transportu, zapewniającym mobilność mieszkańców i towarów, a przez to istotnie kształtującym rozwój gospodarczy regionu i kraju. Jako zbiorowy środek transportu stanowi ekologiczną alternatywę dla indywidualnego transportu drogowego. Również w aspekcie akustycznym oddziaływanie kolei jest znacznie mniejsze niż oddziaływanie transportu drogowego, który byłby w stanie przewieźć identyczną liczbę osób lub/i towarów. Stąd też rozwój kolei jest zbieżny z celami niniejszego programu ochrony środowiska przed hałasem. Rozwój ten możliwy będzie przy zachowaniu prawidłowego zagospodarowania przestrzennego, w którym wokół szlaków kolejowych, zwłaszcza poza aglomeracjami, tworzone będą obszary buforowe pozbawione ochrony przed hałasem.

2.4 Propozycja działań – SMH

W SMH PLK 2022 wskazano dla całego analizowanego obszaru identyczne działania minimalizujące oddziaływanie akustyczne polegające na redukcji emisji hałasu (działanie u źródła). Działanie to będzie realizowane poprzez sukcesywną wymianę taboru kolejowego na nowocześniejszy oraz modernizację aktualnie wykorzystywanego taboru kolejowego.

2.4.1 Działania krótkookresowe – SMH

Jakość oraz stan techniczny poruszającego się po torach taboru jest istotnym czynnikiem wpływającym na wielkość emisji hałasu kolejowego. W kontekście transportu pasażerskiego, w ostatnich latach obserwowana jest stopniowa wymiana starszych pojazdów szynowych na nowoczesne konstrukcje, czego efektem jest zwiększanie procentowego udziału pociągów generujących niższe jednostkowe poziomy hałasu w całkowitym ruchu kolejowym. Inwestycje poczynione dotychczas w tym zakresie obejmują m.in.:

- zakupy elektrycznych zespołów trakcyjnych (tzw. EZT) do obsługi połączeń krajowych i regionalnych;
- zakupy nowych oraz modernizacje eksploatowanych wagonów osobowych.

Pomimo sukcesywnej wymiany taboru, liczba poruszających się po szlakach kolejowych pociągów starego typu jest w dalszym ciągu znacząca, a całkowita wymiana taboru na spełniający współczesne standardy jest zadaniem rozpisany na lata. W związku z tym wskazuje się, aby sukcesywnie dokonywać wymiany taboru kolejowego. Efektem podjęcia tych działań będzie poprawa warunków akustycznych w otoczeniu linii kolejowych, na skutek obniżenia średniej wartości hałasu generowanego przez pojazdy szynowe.

Osobne zagadnienie w tym zakresie stanowi oddziaływanie akustyczne powodowane ruchem pociągów towarowych. Zmniejszenie emisji hałasu pociągów towarowych wynika z rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/774 z dnia 16 maja 2019 r. zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 1304/2014 w zakresie stosowania technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Tabor kolejowy - hałas”, w odniesieniu do istniejących wagonów towarowych. W przypadku pociągów towarowych, szczególnie korzystny efekt przynosi modyfikacja układu hamulcowego z klocków żeliwnych na kompozytowe. Zastosowanie tego rozwiązania pozwala na efektywne obniżenie hałasu toczenia, w wyniku czego redukcja hałasu może osiągać nawet 10 dB dla pojedynczych przejazdów. Obecnie tabor kolejowy w Polsce jest sukcesywnie dostosowywany do wymagań Unii Europejskiej w zakresie emisji hałasu do środowiska, natomiast, na podstawie informacji zawartych w SMH PLK 2022, w 2021 r. procentowy udział taboru posiadającego wstawki kompozytowe wynosił ok. 26%. Biorąc pod uwagę dotychczasowe tempo modernizacji towarowego taboru kolejowego, w SMH PLK 2022 określono przewidywany udział taboru zmodernizowanego na ok. 44% w roku 2027 (rok, na który przypadać będzie aktualizacja strategicznej mapy hałasu), co stanowi istotną zmianę w kontekście oddziaływania hałasu kolejowego.

Możliwy do uzyskania efekt w postaci średniej redukcji całkowitego poziomu hałasu kolejowego, w otoczeniu wszystkich analizowanych linii związany z modernizacją składów towarowych oraz osobowych, przewidywany jest na poziomie ok. 1 dB. Należy podkreślić, iż efekt ten na poszczególnych odcinkach w zakresie opracowania może nieznacznie się różnić. Będzie to uzależnione od procentowego udziału pociągów zmodernizowanych lub nowych w całkowitym strumieniu ruchu, a także od pory doby. Należy również dodać, że szacunkowa wartość spadku poziomu hałasu określona została w sposób asekuracyjny a rzeczywiste spadki mogą być większe.

2.4.2 Strategia długofalowa – SMH

W SMH PLK 2022 w zakresie działań długookresowych, planowanych do realizacji w ciągu 6-10 lat spółka PKP PLK wskazała kontynuację działania opisanego w perspektywie krótkookresowej polegającego na sukcesywnej wymianie i modernizacji taboru poruszającego się po liniach kolejowych. Długofalowość tego działania wynika z przyznania Polsce przez UE okresu przejściowego (do dnia 31 grudnia 2036 r.) na wprowadzenie wewnątrzwspólnotowych technicznych specyfikacji interoperacyjności dotyczących m.in. eksploatowanych wagonów towarowych.

Jednocześnie, zgodnie z informacjami publikowanymi przez Urząd Transportu Kolejowego, obecne plany inwestycyjne przewoźników na lata 2026-2030 obejmują zakup około 79 nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych oraz około 30 wagonów w zakresie taboru doczepego.

3 Ocena realizacji poprzedniego programu

Obowiązującym dotychczas programem ochrony środowiska przed hałasem dla terenów wokół linii kolejowych poza aglomeracjami w województwie wielkopolskim był program przyjęty uchwałą nr L/1123/18 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 24 września 2018 r. *Program ochrony środowiska przed hałasem dla terenów wzdłuż linii kolejowych znajdujących się w obszarze województwa wielkopolskiego wraz z aktualizacją Programu ochrony środowiska przed hałasem dla linii kolejowych o natężeniu ruchu ponad 30 000 pociągów na rok znajdujących się na terenie województwa wielkopolskiego na lata 2014 – 2023* (zwany dalej POH LK 2018).

W ramach ww. programu określone zostały działania w perspektywach krótkookresowej i długookresowej, których stan realizacji omówiono poniżej w odniesieniu do informacji zawartych w SMH PLK 2022 oraz w Sprawozdaniu z realizacji programu za 2022 r. (PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., pismo ITS8.4514.37.2023.4 z dnia 25 października 2023 r.).

DZIAŁANIA KRÓTKOOKRESOWE

Podstawowym działaniem krótkookresowym wynikającym z POH LK 2018 były wszelkie działania techniczne, których celem była poprawa klimatu akustycznego w sąsiedztwie linii kolejowych na terenie województwa wielkopolskiego. Działania te polegały na monitorowaniu stanu nawierzchni szyn oraz w razie potrzeby na ich reprofilacji (szlifowaniu szyn), którego celem jest usuwanie nierówności. Występujące nierówności są powodem zwiększonej emisji hałasu, z tego względu przedstawione działanie, wyrównujące powierzchnię toczną szyny przyczynia się do zmniejszenia emisji hałasu. W ramach zadań określonych POH LK 2018 wykonano szlifowanie szyn w następujących lokalizacjach:

- linia kolejowa nr 3 stacja kolejowa Swarzędz - 12 rozjazdów w torze nr 1 oraz 5 rozjazdów w torze nr 2,
- linia kolejowa nr 3 stacja kolejowa Nekla - 6 rozjazdów w torze nr 1,
- linia kolejowa nr 3 stacja kolejowa Kostrzyn - 7 rozjazdów w torze nr 2,
- linia kolejowa nr 354 – odcinek Poznań Główny POD – Piła Główna – szlifowanie nowych szyn po wymianie nawierzchni.

Dodatkowo na odcinkach linii kolejowych nr 3 i 271 w ramach zadań krótkoterminowych przeprowadzono kontrolę stanu nawierzchni kolejowej. Oprócz powyższych przeprowadzono inne działania polegające na:

- modernizacji linii kolejowej 271 (E59) na odcinku Czempiń – Poznań. Prace zakończono w 2017 a polegały one na wymianie torów głównych nr 1 i 2 na nowoczesne,

- bezстыkowe na podkładach strunobetonowych; tory zostały wyszlifowane a w miejscach, w których to było wymagane wybudowane ekrany akustyczne,
- modernizacji linii kolejowej 3 (E20) na odcinku Sochaczew – Swarzędz. W ramach modernizacji wybudowano ekrany akustyczne,
 - pracach budowlanych przy linii kolejowej 351 (E59) na odcinku Poznań Główny – Szczecin Dąbie (odcinek Poznań - Wronki), które polegały m. in. wymianie torów oraz sieci trakcyjnej, przebudowie mostów, peronów oraz stacji kolejowych
 - pracach remontowych przy linii kolejowej 272 na odcinku Kluczbork – Poznań w ramach których wymieniono nawierzchnię torową wraz z szynami bez ich szlifowania,
 - prace remontowe przy linii kolejowej 353 na odcinku Poznań Wschód Skandawa w ramach których wymieniono nawierzchnię torową wraz z wymianą szyn bez ich szlifowania.

DZIAŁANIA DŁUGOOKRESOWE

W ramach POH LK 2018 podstawowym zadaniem było odpowiednie planowanie przestrzenne zarówno w kontekście projektowanych linii kolejowych jak również opracowywania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego wokół linii kolejowych. Na podstawie informacji otrzymanych od PKP PLK we wrześniu 2023 roku spółka ta wystosowała pismo do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego z prośbą o uwzględnienie działań funkcjonalno-przestrzennych wynikających z POH w trakcie sporządzania dokumentów w zakresie planowania przestrzennego. Oprócz tego PKP PLK w miarę możliwości brało czynny udział w konsultacjach związanych ze sporządzanych nowych MPZP. Z uwagi na to, że dopiero od września 2023 zarządca linii kolejowych jest podmiotem do opiniowania projektów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, zadanie długookresowe z POH LK 2018 zostało zrealizowane w stopniu umiarkowanym i jest nadal kontynuowane.

4 Skargi mieszkańców na hałas

W poniższych tabelach zestawiono skargi na hałas kolejowy, złożone w okresie od opracowania poprzedniego programu ochrony środowiska przed hałasem. Zestawienie skarg wykonano na podstawie pisma ITS13.4514.15.2024.KKo.4 z dnia 4 marca 2024 roku przesłanego przez PKP PLK. Przedstawione w tabeli 59 skargi dotyczą wyłącznie odcinków torów kolejowych leżących na terenie województwa wielkopolskiego ale poza granicami Miasta Poznania. Skargi dotyczące hałasu kolejowego na terenie miasta poznańa przedstawiono w tomie IV niniejszego opracowania.

Tabela 59 Skargi na hałas kolejowy w województwie wielkopolskim poza granicami Miasta Poznania

Lp.	Rok	Nr linii	Km linii	Lokalizacja	Opis	Ocena zasadności
1	2021	3	280+800	Kostrzyn ul. Średzka	Uciążliwości akustyczne	Tak, ale brak przekroczeń wartości dopuszczalnych w SMH PLK 2022*
2	2021	3	221+600	Cienin Kościelny – okolice stacji kolejowej	Wniosek o budowę ekranów akustycznych	Tak
3	2021	3	281+450	Kostrzyn ul. Krokusowa	Wniosek o budowę ekranów akustycznych	Tak
4	2021	3	251+490 – 252+380	Września, os. Wawrzyniaka	Skarga na hałas	Tak, ale brak przekroczeń wartości dopuszczalnych w SMH PLK 2022*
5	2023	353	7+150	Kobylnica, ul. Poznańska	Interpelacja poselska w sprawie pomiarów hałasu i budowy ekranów akustycznych	Tak, ale brak przekroczeń wartości dopuszczalnych w SMH PLK 2022*

[źródło: opracowanie własne]

* W świetle polskich przepisów brak dopuszczalnych poziomów hałasu w tych obszarach, natomiast na wskazanych terenach mieszkańcy narażeni są na skutki zdrowotne w postaci odczuwania zwiększonej dokuczliwości hałasu, jak również polegające na zaburzeniach snu.

5 Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych do opracowania Programu

5.1 Polityki, strategie, plany lub programy

Analiza dokumentów krajowych i wojewódzkich rzutujących na kształt niniejszego Programu została zaprezentowana w rozdziale 3.5 w tomie I.

5.2 Obowiązujące wojewódzkie, powiatowe i gminne programy ochrony środowiska, przepisy prawa, w tym prawa miejscowego, mające wpływ na stan akustyczny środowiska

Analizę zapisów „Program Ochrony Środowiska dla Województwa Wielkopolskiego do roku 2030” przedstawiono w rozdziale 3.5 w tomie I.

W zakresie obszaru objętego niniejszą częścią Programu dotyczącą linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie położonych poza aglomeracjami o liczbie ludności większej niż 100 tys. obowiązują również powiatowe i gminne programy ochrony środowiska, które zebrano w tabeli 60. W tabeli przedstawiono zadania określone w poszczególnych programach, związane z ochroną środowiska przed hałasem, a także zadania związane z ochroną klimatu i jakości powietrza, które są zbieżne z celami dot. ograniczenia hałasu.

Tabela 60 Powiatowe i gminne programy ochrony środowiska w zakresie niniejszego programu

obszar obowiązywania	powiat gnieźnieński
nazwa programu	Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Gnieźnieńskiego przyjęty uchwałą nr LV/372/2014 Rady Powiatu Gnieźnieńskiego z dnia 6 listopada 2014 r.
zadania	– Promowanie proekologicznych środków transportu (transportu kolejowego) – Ochrona mieszkańców przed hałasem komunikacyjnym np. poprzez budowę ekranów akustycznych i pasów zwartej zieleni ochronnej w miejscach newralgicznych.

obszar obowiązywania	powiat gnieźnieński
nazwa programu	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu gnieźnieńskiego przyjęty uchwałą nr XXVI/169/2016 z dnia 27 czerwca 2016 roku.
zadania	– Działania miękkie, uświadamiające mieszkańców na temat korzyści wynikających z korzystania ze wszystkich zrównoważonych środków transportu m. in. komunikacji zbiorowej – Obniżanie kosztów przewozów zbiorowych, które wpływa na ich atrakcyjność dla mieszkańców powiatu gnieźnieńskiego
obszar obowiązywania	miasto Gniezno
nazwa programu	Program Ochrony Środowiska dla Miasta Gniezna na lata 2022 - 2030
zadania	– Rozwój i modernizacja transportu zbiorowego w kierunku transportu przyjaznego dla środowiska i wspieranie ekologicznych form transportu – Zmniejszenie uciążliwości hałasu komunikacyjnego poprzez stosowanie zieleni osłonowej, izolacyjnej – Zwiększanie świadomości ekologicznej mieszkańców i zmiana ich zachowań na proekologiczne
obszar obowiązywania	gmina Gniezno
nazwa programu	Program Ochrony Środowiska dla Gminy Gniezno na lata 2019 – 2022 z perspektywą do roku 2026
zadania	– Uwzględnianie w dokumentach planistycznych lokalizacji źródeł hałasu oraz stref ich oddziaływania – Uwzględnianie w MPZP i SUIKZP przepisów dotyczących dotrzymania standardów akustycznych dla poszczególnych terenów z uwzględnieniem ich funkcji – Budowa i montaż ekranów dźwiękochłonnych
obszar obowiązywania	gmina Łubowo
nazwa programu	Program ochrony środowiska dla gminy Łubowo na lata 2019-2022 z perspektywą do 2026 roku.
zadania	– Rozwój komunikacji publicznej w oparciu o nowoczesny niskoemisyjny tabor mający na celu przesiadkę z indywidualnych samochodów na rzecz transportu zbiorowego
obszar obowiązywania	powiat jarociński
nazwa programu	Program ochrony środowiska powiatu jarocińskiego do roku 2030
zadania	– Podnoszenie świadomości ekologicznej mieszkańców i zmiana ich zachowań na proekologiczne – Działania administracyjno-kontrolne w zakresie ochrony przed hałasem – Ograniczenie emisji hałasu komunikacyjnego
obszar obowiązywania	gmina Jarocin
nazwa programu	Program ochrony środowiska dla gminy Jarocin na lata 2022 – 2025 z perspektywą na lata 2026 - 2029
zadania	– Wzmocnienie wojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich na obszarze oddziaływania Aglomeracji Poznańskiej poprzez zwiększenie ilości połączeń kolejowych – Dofinansowanie Poznańskiej Kolei Metropolitalnej (PKM) – zwiększanie ilości połączeń kolejowych – Tworzenie zabezpieczeń przed oddziaływaniem hałasu komunikacyjnego poprzez wprowadzenie odpowiednich zapisów SIWZ uwzględniających m. in. montowanie dźwiękoszczelnych okien, kładzenie cichej nawierzchni i budowę ekranów akustycznych – Wprowadzenie nasadzeń ochronnych i w razie konieczności ekranów akustycznych wzdłuż ciągów komunikacyjnych – Wprowadzenie do MPZP zapisów sprzyjających ograniczeniu zagrożenia hałasem i egzekwowanie tych zapisów
obszar obowiązywania	gmina Kotlin
nazwa programu	Program ochrony środowiska dla gminy Kotlin na lata 2023 – 2026 z perspektywą do roku 2030
zadania	– Uwzględnianie zapisów dotyczących standardów akustycznych dla poszczególnych terenów w dokumentach planistycznych – Podnoszenie świadomości ekologicznej mieszkańców i zmiana ich zachowań na proekologiczne

obszar obowiązywania	powiat koniński
nazwa programu	Program ochrony środowiska dla powiatu konińskiego na lata 2021 – 2024 z perspektywą do roku 2028
zadania	– Budowa zabezpieczeń akustycznych wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych – Prowadzenie pomiarów hałasu komunikacyjnego i przemysłowego – Prowadzenie działań edukacyjno-informacyjnych promujących transport zbiorowy oraz alternatywny – Uwzględnianie w procesie planowania przestrzennego wymogów ochrony akustycznej terenów
obszar obowiązywania	gmina Golina
nazwa programu	Program ochrony środowiska dla gminy Golina na lata 2022 - 2028
zadania	– Modernizacja nawierzchni dróg, stosowanie cichych nawierzchni podczas remontów i przebudowy istniejącej sieci drogowej – Promowanie wykorzystania rowerów jako środków transportu – Uwzględnianie obszarów zagrożenia hałasem w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego
obszar obowiązywania	miasto Konin
nazwa programu	Program ochrony środowiska dla Miasta Konina na lata 2021 – 2024 z perspektywą na lata 2025 - 2028
zadania	– Rozwój infrastruktury i promocja transportu zbiorowego i transportu przyjaznego środowisku – Budowa ekranów akustycznych – Budowa parkingów Park & Ride – Rozbudowa transportu publicznego (niskoemisyjnego) – Budowa i rozbudowa infrastruktury transportu publicznego
obszar obowiązywania	powiat nowotomyski
nazwa programu	Program ochrony środowiska dla powiatu nowotomyskiego na lata 2022 - 2030
zadania	– Ograniczenie emisji hałasu kolejowego (np. zakup nowego taboru, modernizacja taboru, remonty linii, szlifowanie szyn, montaż amortyzatorów szynowych) – Budowa zabezpieczeń akustycznych wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych – Uwzględnienie w procesie planowania przestrzennego wymogów ochrony akustycznej terenów – Prowadzenie działań edukacyjno-informacyjnych promujących transport zbiorowy oraz alternatywny
obszar obowiązywania	gmina Nowy Tomyśl
nazwa programu	Aktualizacja programu ochrony środowiska dla gminy Nowy Tomyśl na lata 2017 – 2020 z perspektywą na lata 2021 - 2024
zadania	– Integrowanie opracowań planistycznych z problemami zagrożenia hałasem – Wprowadzenie do miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego zasad kształtowania komfortu akustycznego dla obszaru – Wzmocnienie działalności kontrolnej organów samorządowych w porozumieniu z WIOŚ w zakresie emisji hałasu przez podmioty korzystające ze środowiska – Ograniczenie emisji hałasu pochodzącego od środków transportu np. na terenach zabudowy mieszkaniowej – Dokonanie rozpoznania klimatu akustycznego ze wskazaniem terenów szczególnie narażonych na emisję hałasu – Monitorowanie natężenia ruchu i poziomu hałasu wzdłuż głównych szlaków komunikacyjnych przechodzących przez teren Gminy – Monitoring klimatu akustycznego na terenie gminy
obszar obowiązywania	gmina Opalenica
nazwa programu	Program Ochrony Środowiska dla Gminy Opalenica na lata 2021 – 2024 z perspektywą do 2028 roku
zadania	– Prowadzenie monitoringu hałasu w środowisku

obszar obowiązywania	powiat ostrowski
nazwa programu	Program ochrony Środowiska dla Powiatu Ostrowskiego do roku 2030
zadania	– Edukacja ekologiczna mieszkańców – Tworzenie zabezpieczeń przed oddziaływaniem hałasu komunikacyjnego – Prowadzenie akcji promocyjno-edukacyjnych w zakresie ochrony powietrza w tym gospodarki niskoemisyjnej oraz promowanie rozwiązań przyczyniających się do redukcji emisji zanieczyszczeń. Informowanie o: – Korzyściach z korzystania ze zbiorowych systemów komunikacji lub transportu
obszar obowiązywania	gmina Ostrów Wielkopolski
nazwa programu	Aktualizacja programu ochrony środowiska dla Gminy Ostrów Wielkopolski do 2030 roku
zadania	– Integrowanie opracowań planistycznych z problemami zagrożenia hałasem – Rozwój systemu transportu publicznego oraz alternatywnych niskoemisyjnych środków transportu – Minimalizacja emisji hałasu komunikacyjnego poprzez budowę zabezpieczeń akustycznych wzdłuż tras komunikacyjnych gdzie występują przekroczenia standardów akustycznych
obszar obowiązywania	miasto Ostrów Wielkopolski
nazwa programu	Aktualizacja programu ochrony środowiska dla Gminy Miasto Ostrów Wielkopolski na lata 2014 – 2017 w perspektywie na lata 2018 - 2021
zadania	– Uwzględnienie w planach zagospodarowania przestrzennego wymagań ochrony środowiska i gospodarki wodnej, w tym gminnego programu ochrony środowiska i opracowań ekofizjograficznych – Budowa i modernizacja sieci drogowej z towarzyszącą infrastrukturą w warunkach pełnej ochrony obszarów cennych przyrodniczo oraz rozwój alternatywnych rodzajów transportu
obszar obowiązywania	gmina Raszków
nazwa programu	Program ochrony środowiska dla Gminy i Miasta Raszków na lata 2023-2026 z perspektywą do roku 2029
zadania	– Uwzględnienie w MPZP i SUIKZP przepisów dotyczących dotrzymania standardów akustycznych dla poszczególnych terenów z uwzględnieniem ich funkcji
obszar obowiązywania	powiat pleszewski
nazwa programu	Program ochrony środowiska dla powiatu pleszewskiego na lata 2014 – 2017 z perspektywą na lata 2018 - 2021
zadania	– Zmniejszenie uciążliwości hałasu komunikacyjnego poprzez budowę ekranów akustycznych zarówno sztucznych, jak i naturalnych (nasadzenia drzew) – Stworzenie odpowiednich warunków do korzystania z komunikacji zbiorowej oraz transportu rowerowego poprzez budowę ścieżek rowerowych
obszar obowiązywania	gmina Pleszew
nazwa programu	Program Ochrony Środowiska dla Miasta i Gminy Pleszew na lata 2020 – 2023 z perspektywą do roku 2027
zadania	– Modernizacja systemu komunikacyjnego – Poprawa jakości transportu zbiorowego i jego promocja – Wprowadzenie do MPZP zapisów sprzyjających ograniczeniu zagrożenia hałasem (rozgraniczanie terenów o różnicowanej funkcji)
obszar obowiązywania	powiat poznański
nazwa programu	Program ochrony środowiska dla Powiatu Poznańskiego na lata 2021 – 2025
zadania	– Brak zadań związanych bezpośrednio z hałasem kolejowym
obszar obowiązywania	gmina Buk
nazwa programu	Program ochrony środowiska dla Miasta i Gminy Buk na lata 2021 – 2024 z perspektywą do roku 2028
zadania	– Brak zadań związanych bezpośrednio z hałasem kolejowym

obszar obowiązywania	gmina Dopiewo
nazwa programu	Program ochrony środowiska dla Gminy Dopiewo na lata 2022 – 2025 z perspektywą na lata 2026 - 2029
zadania	– Pomoc finansowa dla województwa wielkopolskiego z przeznaczeniem na zadania pn. „Wzmocnienie wojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich na obszarze Aglomeracji Poznańskiej poprzez zwiększenie ilości połączeń kolejowych – dofinansowanie Poznańskiej Kolei Metropolitalnej (PKM)”
obszar obowiązywania	gmina Kostrzyn
nazwa programu	Program ochrony środowiska Gminy Kostrzyn
zadania	– Brak zadań związanych bezpośrednio z hałasem kolejowym
obszar obowiązywania	gmina Kórnik
nazwa programu	Program ochrony środowiska dla Miasta i Gminy Kórnik na lata 2022 - 2026
zadania	– Rozwój niskoemisyjnego systemu transportu na terenie gminy – Pomoc finansowa dla województwa wielkopolskiego z przeznaczeniem na zadania pn. „Wzmocnienie wojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich na obszarze Aglomeracji Poznańskiej poprzez zwiększenie ilości połączeń kolejowych – dofinansowanie Poznańskiej Kolei Metropolitalnej (PKM)” – Budowa osłon akustycznych, szlifowanie szyn, zastosowanie wkładek przyszynowych – Kontrola stanu nawierzchni kolejowej – Właściwe planowanie przestrzenne w otoczeniu linii kolejowych
obszar obowiązywania	gmina Pobiedziska
nazwa programu	Program ochrony środowiska gminy Pobiedziska na lata 2004 – 2007 z perspektywą na lata 2008 - 2011
zadania	– Uwzględnienie w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego wymagań z zakresu ochrony przed hałasem i innymi zanieczyszczeniami.
obszar obowiązywania	gmina Swarzędz
nazwa programu	Program ochrony środowiska dla Gminy Swarzędz na lata 2020-2023
zadania	– Wzmocnienie wojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich na obszarze oddziaływania Aglomeracji Poznańskiej poprzez zwiększenie ilości połączeń kolejowych – dofinansowanie Poznańskiej Kolei Metropolitalnej (PKM). – Wprowadzenie do miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego zapisów uwzględniających ochronę przed hałasem, rozgraniczenie terenów o różnicowanej funkcji.
obszar obowiązywania	powiat śłupecki
nazwa programu	Program ochrony środowiska dla powiatu śłupeckiego na lata 2017 – 2020 z perspektywą na lata 2021 - 2025
zadania	– Ograniczenie propagacji hałasu poprzez zastosowanie obudów, ekranów akustycznych itp.
obszar obowiązywania	gmina Słupca
nazwa programu	Program Ochrony Środowiska dla gminy Słupca na lata 2018 – 2024
zadania	– Brak zadań związanych bezpośrednio z hałasem kolejowym.
obszar obowiązywania	gmina Strzałkowo
nazwa programu	Program Ochrony Środowiska dla gminy Strzałkowo na lata 2019-2022 z perspektywą na lata 2023--2027
zadania	– Ekranowanie najbardziej narażonych na hałas dróg i torów kolejowych (poprzez nasadzenia lub budowę ekranów dźwiękochłonnych).
obszar obowiązywania	powiat średzki
nazwa programu	Program ochrony środowiska dla powiatu średzkiego na lata 2021 - 2024
zadania	– Dofinansowanie transportu publicznego (kolejowego) Poznańskiej Kolei Metropolitalnej.
obszar obowiązywania	gmina Krzykosy
nazwa programu	Program Ochrony Środowiska dla gminy Krzykosy
zadania	– Brak zadań związanych bezpośrednio z hałasem kolejowym.

obszar obowiązywania	gmina Nowe Miasto nad Wartą
nazwa programu	Program Ochrony Środowiska dla gminy Nowe Miasto nad Wartą na lata 2019 - 2022
zadania	– Uwzględnienie w planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym relacji przestrzennych pomiędzy potencjalnymi źródłami hałasu (zwłaszcza z obiektami komunikacyjnymi), a terenami o funkcjach „wrażliwych”.
obszar obowiązywania	gmina Środa Wielkopolska
nazwa programu	Program Ochrony Środowiska dla gminy Środa Wielkopolska na lata 2022 - 2025
zadania	– Brak zadań związanych bezpośrednio z hałasem kolejowym
obszar obowiązywania	powiat wrzesiński
nazwa programu	Program ochrony środowiska dla Powiatu Wrzesińskiego na lata 2017 – 2020 z perspektywą na lata 2021 - 2024
zadania	– Opracowywanie MPZP uwzględniających negatywne oddziaływanie hałasu
obszar obowiązywania	gmina Nekla
nazwa programu	Program ochrony środowiska dla Gminy Nekla na lata 2022 – 2025 z perspektywą na lata 2026 - 2029
zadania	– Wzmocnienie wojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich na obszarze oddziaływania Aglomeracji Poznańskiej poprzez zwiększenie ilości połączeń kolejowych - dofinansowanie Poznańskiej Kolei Metropolitarnej (PKM)
obszar obowiązywania	gmina Września
nazwa programu	Program Ochrony Środowiska na lata 2020 – 2023 z perspektywą na lata 2024 – 2027 dla Miasta i Gminy Września
zadania	– Promocja transportu multimodalnego i komunikacji zbiorowej – Dofinansowanie kolejowych przewozów pasażerskich – dofinansowanie Poznańskiej Kolei Metropolitarnej przez Gminę Września – Kontrola w zakresie dopuszczalnych norm emisji hałasu

[źródło: opracowanie własne]

5.3 Dokumenty, w których określono działania w zakresie ochrony przed hałasem jako wiążące dla realizacji programu

W odniesieniu do obszarów wokół linii kolejowych poza aglomeracjami na terenie województwa wielkopolskiego nie wydano prawomocnych decyzji określających warunki korzystania ze środowiska, w których określono dopuszczalne poziomy hałasu, ani innych dokumentów i materiałów sporządzonych dla potrzeb postępowań administracyjnych prowadzonych w stosunku do podmiotów korzystających ze środowiska, których działalność ma negatywny wpływ na stan akustyczny środowiska.

6 Działania w zakresie ochrony środowiska przed hałasem – POH

6.1 Działania planowane do realizacji w ciągu 5 lat od roku uchwalenia POH

W POH wskazano dwa zasadnicze działania dla głównych linii kolejowych na terenie województwa wielkopolskiego w zakresie ochrony przed hałasem. Pierwsze z nich (HK01) pokrywa się z działaniem wskazanym w SMH PKP PLK 2022 (rozdział 2.4) i polega na sukcesywnej wymianie taboru kolejowego na nowocześniejszy oraz modernizację taboru aktualnie eksploatowanego. Ponadto w Programie wskazuje się działania wspomagające efekt wymiany taboru, a związane z utrzymaniem linii kolejowych w odpowiednim stanie technicznym – szlifowanie szyn na wszystkich odcinkach linii kolejowych objętych

Programem, zgodnie z planami zarządzającego w tym zakresie, a także prowadzenie okresowych kontroli stanu technicznego nawierzchni szynowej.

Drugim działaniem (HK02), które dotyczy wyłącznie obszarów o największych wartościach wskaźników N_{HA} , oraz N_{HSD} oraz korelujących z nimi obszarów z przekroczonymi wartościami dopuszczalnych poziomów hałasu jest przeprowadzenie przeglądów ekologicznych w tych obszarach. Zgodnie z POŚ w przypadku negatywnego oddziaływania na środowisko, odpowiedni organ w drodze decyzji, może nałożyć na prowadzącego instalację przeprowadzenie przeglądu ekologicznego. W efekcie takiego przeglądu podejmowane są działania, które prowadzą do zachowania standardów akustycznych w środowisku. Obniżenie poziomu hałasu do wartości dopuszczalnych na wskazanych obszarach (Rysunek 66) doprowadzi do zmniejszenia liczby osób narażonych na skutki zdrowotne hałasu. Poniżej, w tabeli 61 zestawiono proponowane działania w ramach przedmiotowego POH. W rozdziale 6.2 przedstawiono skutki wprowadzenia niniejszych działań obniżających poziom hałasu.

Tabela 61 Działania do podjęcia w ciągu 5 lat od roku uchwalenia POH

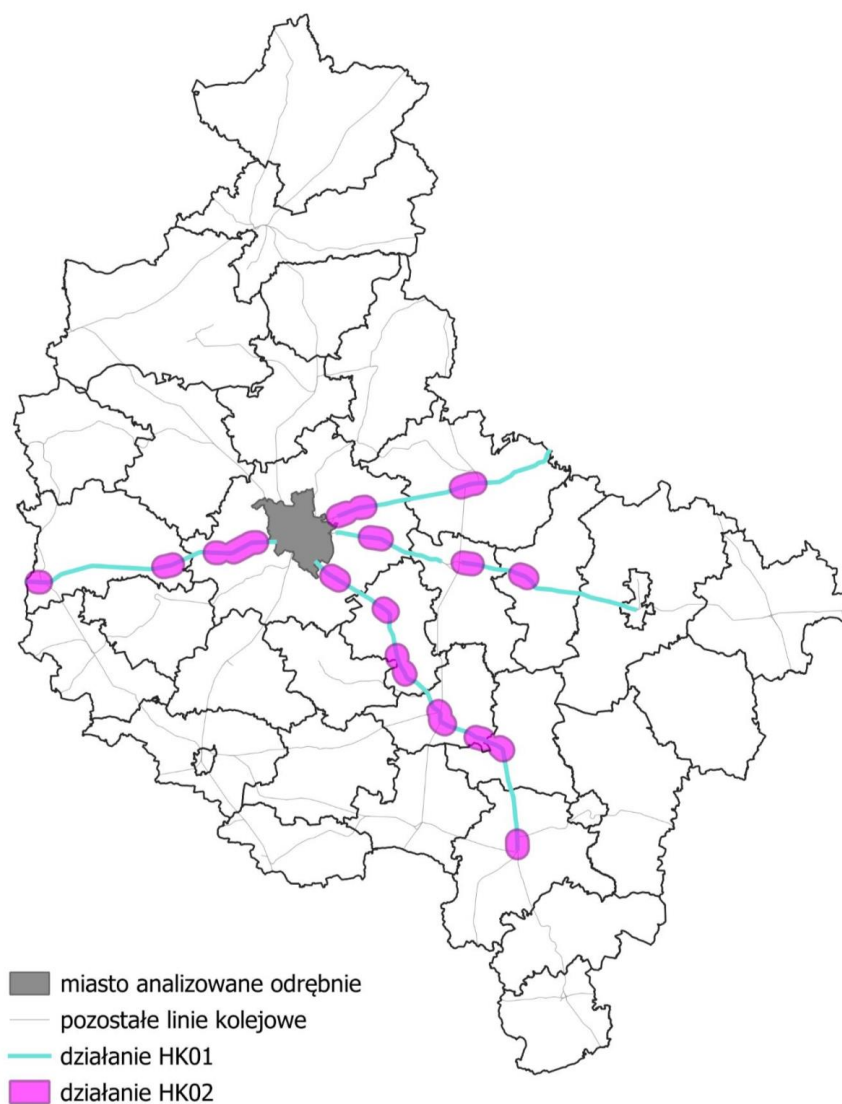
Lp.	KOD w opracowaniu	Numer linii Powiat	Działanie	Oznaczenie działania z katalogu (TOM I, pkt. 3.6)	Podmiot lub organ odpowiedzialny za realizację
1	HK01	LK353 gnieźnieński	a) wymiana taboru kolejowego na niskoemisyjny, modernizacja eksploatowanego taboru towarowego, b) szlifowanie szyn według planów zarządzającego, okresowa kontrola stanu technicznego nawierzchni szynowej i utrzymanie jej we właściwej kondycji, modernizacja torowisk, c) uporządkowanie planistyczne sąsiedztwa linii kolejowych oraz terenów zabudowy chronionej przed hałasem	a) S.5, S.2, S.3 b) S.1 c) S.18, S.19, S.20	a) przewoźnicy kolejowi, b) zarządzający linią kolejową, c) właściwa Rada Miasta/ Rada Gminy, wojewoda/zarząd województwa
2	HK01	LK272 jarociński	a) wymiana taboru kolejowego na niskoemisyjny, modernizacja eksploatowanego taboru towarowego, b) szlifowanie szyn według planów zarządzającego, okresowa kontrola stanu technicznego nawierzchni szynowej i utrzymanie jej we właściwej kondycji, modernizacja torowisk, c) uporządkowanie planistyczne sąsiedztwa linii kolejowych oraz terenów zabudowy chronionej przed hałasem	a) S.5, S.2, S.3 b) S.1 c) S.18, S.19, S.20	a) przewoźnicy kolejowi, b) zarządzający linią kolejową, c) właściwa Rada Miasta/ Rada Gminy, wojewoda/zarząd województwa
3	HK01	LK3 koninowski	a) wymiana taboru kolejowego na niskoemisyjny, modernizacja eksploatowanego taboru towarowego, b) szlifowanie szyn według planów zarządzającego, okresowa kontrola stanu technicznego nawierzchni szynowej i utrzymanie jej we właściwej kondycji, modernizacja torowisk, c) uporządkowanie planistyczne sąsiedztwa linii kolejowych oraz terenów zabudowy chronionej przed hałasem	a) S.5, S.2, S.3 b) S.1 c) S.18, S.19, S.20	a) przewoźnicy kolejowi, b) zarządzający linią kolejową, c) właściwa Rada Miasta/ Rada Gminy, wojewoda/zarząd województwa
4	HK01	LK3 nowotomyski	a) wymiana taboru kolejowego na niskoemisyjny, modernizacja eksploatowanego taboru towarowego,	a) S.5, S.2, S.3 b) S.1	a) przewoźnicy kolejowi,

Lp.	KOD w opracowaniu	Numer linii Powiat	Działanie	Oznaczenie działania z katalogu (TOM I, pkt. 3.6)	Podmiot lub organ odpowiedzialny za realizację
			b) szlifowanie szyn według planów zarządzającego, okresowa kontrola stanu technicznego nawierzchni szynowej i utrzymanie jej we właściwej kondycji, modernizacja torowisk, c) uporządkowanie planistyczne sąsiedztwa linii kolejowych oraz terenów zabudowy chronionej przed hałasem	c) S.18, S.19, S.20	b) zarządzający linią kolejową, c) właściwa Rada Miasta/ Rada Gminy, wojewoda/zarząd województwa
5	HK01	LK272 ostrowski	a) wymiana taboru kolejowego na niskoemisyjny, modernizacja eksploatowanego taboru towarowego, b) szlifowanie szyn według planów zarządzającego, okresowa kontrola stanu technicznego nawierzchni szynowej i utrzymanie jej we właściwej kondycji, modernizacja torowisk, c) uporządkowanie planistyczne sąsiedztwa linii kolejowych oraz terenów zabudowy chronionej przed hałasem	a) S.5, S.2, S.3 b) S.1 c) S.18, S.19, S.20	a) przewoźnicy kolejowi, b) zarządzający linią kolejową, c) właściwa Rada Miasta/ Rada Gminy, wojewoda/zarząd województwa
6	HK01	LK272 pleszewski	a) wymiana taboru kolejowego na niskoemisyjny, modernizacja eksploatowanego taboru towarowego, b) szlifowanie szyn według planów zarządzającego, okresowa kontrola stanu technicznego nawierzchni szynowej i utrzymanie jej we właściwej kondycji, modernizacja torowisk, c) uporządkowanie planistyczne sąsiedztwa linii kolejowych oraz terenów zabudowy chronionej przed hałasem	a) S.5, S.2, S.3 b) S.1 c) S.18, S.19, S.20	a) przewoźnicy kolejowi, b) zarządzający linią kolejową, c) właściwa Rada Miasta/ Rada Gminy, wojewoda/zarząd województwa
7	HK01	LK3, LK272, LK353 poznański	a) wymiana taboru kolejowego na niskoemisyjny, modernizacja eksploatowanego taboru towarowego, b) szlifowanie szyn według planów zarządzającego, okresowa kontrola stanu technicznego nawierzchni szynowej i utrzymanie jej we właściwej kondycji, modernizacja torowisk, c) uporządkowanie planistyczne sąsiedztwa linii kolejowych oraz terenów zabudowy chronionej przed hałasem	a) S.5, S.2, S.3 b) S.1 c) S.18, S.19, S.20	a) przewoźnicy kolejowi, b) zarządzający linią kolejową, c) właściwa Rada Miasta/ Rada Gminy, wojewoda/zarząd województwa
8	HK01	LK3 stupecki	a) wymiana taboru kolejowego na niskoemisyjny, modernizacja eksploatowanego taboru towarowego, b) szlifowanie szyn według planów zarządzającego, okresowa kontrola stanu technicznego nawierzchni szynowej i utrzymanie jej we właściwej kondycji, modernizacja torowisk, c) uporządkowanie planistyczne sąsiedztwa linii kolejowych oraz terenów zabudowy chronionej przed hałasem	a) S.5, S.2, S.3 b) S.1 c) S.18, S.19, S.20	a) przewoźnicy kolejowi, b) zarządzający linią kolejową, c) właściwa Rada Miasta/ Rada Gminy, wojewoda/zarząd województwa
9	HK01	LK272 średzki	a) wymiana taboru kolejowego na niskoemisyjny, modernizacja eksploatowanego taboru towarowego, b) szlifowanie szyn według planów zarządzającego, okresowa kontrola stanu technicznego nawierzchni szynowej i utrzymanie jej we właściwej kondycji, modernizacja torowisk,	a) S.5, S.2, S.3 b) S.1 c) S.18, S.19, S.20	a) przewoźnicy kolejowi, b) zarządzający linią kolejową, c) właściwa Rada Miasta/ Rada Gminy, wojewoda/zarząd województwa

Lp.	KOD w opracowaniu	Numer linii Powiat	Działanie	Oznaczenie działania z katalogu (TOM I, pkt. 3.6)	Podmiot lub organ odpowiedzialny za realizację
			c) uporządkowanie planistyczne sąsiedztwa linii kolejowych oraz terenów zabudowy chronionej przed hałasem		
10	HK01	LK3 wrzesiński	a) wymiana taboru kolejowego na niskoemisyjny, modernizacja eksploatowanego taboru towarowego, b) szlifowanie szyn według planów zarządzającego, okresowa kontrola stanu technicznego nawierzchni szynowej i utrzymanie jej we właściwej kondycji, modernizacja torowisk, c) uporządkowanie planistyczne sąsiedztwa linii kolejowych oraz terenów zabudowy chronionej przed hałasem	a) S.5, S.2, S.3 b) S.1 c) S.18, S.19, S.20	a) przewoźnicy kolejowi, b) zarządzający linią kolejową, c) właściwa Rada Miasta/ Rada Gminy, wojewoda/zarząd województwa
11	HK01	LK3 Konin	a) wymiana taboru kolejowego na niskoemisyjny, modernizacja eksploatowanego taboru towarowego, b) szlifowanie szyn według planów zarządzającego, okresowa kontrola stanu technicznego nawierzchni szynowej i utrzymanie jej we właściwej kondycji, modernizacja torowisk, c) uporządkowanie planistyczne sąsiedztwa linii kolejowych oraz terenów zabudowy chronionej przed hałasem	a) S.5, S.2, S.3 b) S.1 c) S.18, S.19, S.20	a) przewoźnicy kolejowi, b) zarządzający linią kolejową, c) właściwa Rada Miasta/ Rada Gminy, wojewoda/zarząd województwa
12	HK02	LK353 gnieźnieński	Nażalenie obowiązku realizacji przeglądu ekologicznego na odcinku LK353 od km 38+500 do km 48+500	S.1, S.14	właściwy organ ochrony środowiska
13	HK02	LK272 jarociński	Nażalenie obowiązku realizacji przeglądu ekologicznego na odcinku LK272 od km 118+500 do km 124+500 oraz na odcinku LK272 od km 127+500 do km 138+000	S.1, S.14	właściwy organ ochrony środowiska
14	HK02	LK3 nowotomyski	Nażalenie obowiązku realizacji przeglądu ekologicznego na odcinku LK3 od km 338+500 do km 347+250 oraz na odcinku LK3 od km 375+500 do km 382+000	S.1, S.14	właściwy organ ochrony środowiska
15	HK02	LK272 ostrowski	Nażalenie obowiązku realizacji przeglądu ekologicznego na odcinku LK272 od km 86+254 do km 91+500	S.1, S.14	właściwy organ ochrony środowiska
16	HK02	LK272 pleszewski	Nażalenie obowiązku realizacji przeglądu ekologicznego na odcinku LK272 od km 110+000 do km 118+500	S.1, S.14	właściwy organ ochrony środowiska
17	HK02	LK3, LK353, LK272 poznański	Nażalenie obowiązku realizacji przeglądu ekologicznego na odcinku LK3 od km 315+500 do km 332+500 oraz na odcinku LK3 od km 276+500 do km 286+000 Nażalenie obowiązku realizacji przeglądu ekologicznego na odcinku LK353 od km 7+727 do km 18+000 Nażalenie obowiązku realizacji przeglądu ekologicznego na odcinku LK272 od km 179+500 do km 187+500	S.1, S.14	właściwy organ ochrony środowiska
18	HK02	LK3 stupecki	Nażalenie obowiązku realizacji przeglądu ekologicznego na odcinku LK3 od km 232+500 do km 240+500	S.1, S.14	właściwy organ ochrony środowiska
19	HK02	LK272 średzki	Nażalenie obowiązku realizacji przeglądu ekologicznego na odcinku LK272 od km 145+500 do km 157+500 oraz na odcinku LK272 od km 163+500 do km 171+000	S.1, S.14	właściwy organ ochrony środowiska

Lp.	KOD w opracowaniu	Numer linii Powiat	Działanie	Oznaczenie działania z katalogu (TOM I, pkt. 3.6)	Podmiot lub organ odpowiedzialny za realizację
20	HK02	LK3 wrzesiński	Nałożenie obowiązku realizacji przeglądu ekologicznego na odcinku LK3 od km 248+000 do km 253+293	S.1, S.14	właściwy organ ochrony środowiska

[źródło: opracowanie własne]



Rysunek 66 Obszary działań w zakresie hałasu kolejowego na terenie województwa wielkopolskiego (z pominięciem miasta powyżej 100 tysięcy mieszkańców) proponowane do podjęcia w ciągu 5 lat, licząc od roku uchwalenia programu
[źródło: opracowanie własne]

Równolegle z realizacją działań w zakresie redukcji hałasu kolejowego w warunkach istniejącego ruchu oraz planowanego rozwoju transportu kolejowego (co pozwoli obniżyć oddziaływanie hałasu drogowego), konieczne jest podjęcie działań planistycznych z zakresu ochrony środowiska przed hałasem, związanych z właściwym planowaniem przestrzeni w ramach uchwalania nowych lub aktualizacji istniejących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, a także przy wydawaniu decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu. Obszary, dla których ustalono dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku, takie jak tereny mieszkalne, tereny szpitali, domów opieki społecznej, tereny rekreacyjno-sportowe czy związane z wielogodzinnym pobytem dzieci i młodzieży, powinny być lokalizowane w odległości zapewniającej zachowanie w ich obrębie dopuszczalnych wartości hałasu w środowisku, o czym mówi m.in. art. 53 ust. 3 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. *o transporcie kolejowym* (Dz.U. 2023 poz. 1786). W związku z powyższym, dla terenów zabudowy chronionej akustycznie należy zachować odległości od istniejących odcinków linii kolejowych gwarantujące dotrzymanie standardów akustycznych w środowisku. Powstała w ten sposób strefa buforowa powinna być wyznaczona w oparciu o mapy zasięgów oddziaływania akustycznego (tj. mapy imisyjne i mapy przekroczeń dopuszczalnych wartości hałasu wyrażanego wskaźnikami L_{DWN} i L_N) zawarte w strategicznych mapach hałasu.

Za realizację działań odpowiedzialni są:

- przewoźnicy kolejowi w zakresie wymiany i modernizacji taboru,
- zarządzający infrastrukturą kolejową w zakresie szlifowania szyn i okresowej kontroli stanu technicznego nawierzchni szynowej i utrzymania jej we właściwej kondycji,
- właściwe gminy, Wojewoda Wielkopolski, zarządzający infrastrukturą kolejową, RDOŚ, Marszałek Województwa Wielkopolskiego w zakresie poprawnego planowania przestrzennego.
- organ właściwy w zakresie wydania decyzji o konieczności wykonania przeglądu ekologicznego zgodnie z art. 237 POŚ.

W przypadku poprawnego planowania przestrzennego zakres odpowiedzialności za realizację działania dotyczy zarówno gminy, jako organu przygotowującego i uchwalającego dokumenty planistyczne (plan ogólny gminy, miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego), PKP PLK i RDOŚ jako podmiotów opiniujących projekty ww. dokumentów, a także Wojewody Wielkopolskiego jako organu oceniającego zgodność tych dokumentów z przepisami prawa (w tym aktami prawa miejscowego do jakich należy POH) w myśl art. 20 ust. 2 ustawy pzp.

6.2 Zakładane efekty działań wskazanych w POH

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 26 lipca 2021 r. w sprawie programu ochrony środowiska przed hałasem (Dz. U. z 2024 r. poz. 271) zakładane efekty działań opisane są zmianą liczby osób dotkniętych szkodliwymi skutkami hałasu. Zmianę tą wyznacza się jako różnicę (R_{HA} , R_{HSD}) pomiędzy wartością wskaźnika oszacowanej dla sytuacji aktualnej, uzyskanej ze strategicznej mapy hałasu (N_{HA}^{SMH} , N_{HSD}^{SMH}) oraz wartością wskaźnika oszacowanej dla sytuacji przyszłej z uwzględnieniem realizacji działania (N_{HA}^{POH} , N_{HSD}^{POH}).

Tabela 62 Efekty działań z zakresu ograniczania hałasu kolejowego proponowanych do podjęcia w ciągu 5 lat, licząc od roku uchwalenia Programu (lata 2024-2029)

LP.	Oznaczenie	Powiat	N_{SMH}^{SMH}kolejowy	N_{POH}^{POH}kolejowy	R_{HA} kolejowy	N_{SMH}^{SMH}kolejowy	N_{POH}^{POH}kolejowy	R_{HSD} kolejowy
1	HK01	gnieźnieński	473	387	86	157	125	32
2	HK01	jarociński	524	410	114	194	147	47
3	HK01	koniński	132	110	22	45	34	11
4	HK01	nowotomyski	685	582	103	284	235	49
5	HK01	ostrowski	254	216	38	103	81	22
6	HK01	pleszewski	173	138	35	74	62	12
7	HK01	poznański	1677	1350	327	599	461	138
8	HK01	ślupecki	382	299	83	132	99	33
9	HK01	średzki	358	300	58	140	113	27
10	HK01	wrzesiński	287	220	67	91	65	26
11	HK01	Konin	137	108	29	44	28	16
12	HK02	gnieźnieński	298	298	0	89	87	2
13	HK02	jarociński	437	435	2	162	150	12
14	HK02	nowotomyski	478	470	8	194	176	18
15	HK02	ostrowski	150	150	0	58	57	1
16	HK02	pleszewski	126	121	5	57	48	9
17	HK02	poznański	1197	1188	9	438	416	22
18	HK02	ślupecki	211	211	0	74	72	2
19	HK02	średzki	247	243	4	97	90	7
20	HK02	wrzesiński	186	186	0	58	58	0

[źródło: opracowanie własne]

Realizacja działania HK01 w odniesieniu do całego obszaru województwa wielkopolskiego (poza miastami powyżej 100 tys. mieszkańców) skutkować będzie obniżeniem liczby mieszkańców narażonych na znaczną uciążliwość hałasu o 962 osoby, co stanowi blisko 19 % osób narażonych przed podjęciem działania. Jednocześnie działanie to pozwoli zredukować liczbę osób narażonych na znaczne zaburzenia snu wywołane hałasem kolejowym o 413, tj. ponad 22% względem stanu aktualnego. Ww. efekty realizacji działań obliczono

przede wszystkim w oparciu o założenie dotyczące modernizacji i wymianie taboru kolejowego na niskoemisyjny wskazane przez PKP PLK w SMH, które przyczyni się do spadku poziomu emisji hałasu o około 1 dB w perspektywie 5 lat obowiązywania Programu. W mniejszym stopniu ww. efekty odzwierciedlają działania modernizacyjne i inwestycyjne w odniesieniu do samej infrastruktury kolejowej. Jej poprawa będzie w głównej mierze kompensować rozwój transportu kolejowego (wzrost natężenia i prędkości ruchu pociągów skutkujący większą emisją hałasu), który wynika z dokumentów strategicznych opisanych w rozdziale 5.

Realizacja działania HK02 w odniesieniu do całego obszaru województwa wielkopolskiego (poza miastami powyżej 100 tys. mieszkańców) skutkować będzie obniżeniem liczby mieszkańców narażonych na znaczną uciążliwość hałasu o 28 osób co stanowi 1 % osób narażonych przed podjęciem działania. Jednocześnie działanie to pozwoli zredukować liczbę osób narażonych na znaczne zaburzenia snu wywołane hałasem kolejowym o 73, tj. ponad 6% względem stanu aktualnego. Ww. efekty realizacji działań obliczono przy założeniu że przeprowadzenie przeglądów ekologicznych skutkować będzie wdrożeniem działań przeciwhałasowych a tym samym obniżenie poziomów hałasu w środowisku do wartości dopuszczalnych.

6.3 Strategia długofalowa - POH

W związku z planami budowy w Polsce kolei dużych prędkości (rozdział 3.5 w tomie I) nie wskazuje się w Programie konkretnych działań w perspektywie powyżej 5 lat, licząc od roku uchwalenia dokumentu. Realizacja budowy kolei dużych prędkości w istotny sposób zmieni dotychczasową siatkę połączeń, zarówno regionalnych, jak i międzyregionalnych, czego konsekwencją będą zmiany w zakresie oddziaływania akustycznego, których na dzień dzisiejszy nie można wiarygodnie ocenić.

6.3.1 Identyfikacja obszarów, które powinny zostać wyznaczone jako obszary ciche

W ramach POH zidentyfikowano obszary na terenie województwa wielkopolskiego, które spełniają kryteria obszarów cichych (rozdział 5 w tomie I). Obszary te przedstawiono na rysunkach 43 ÷ 46 w tomie II.

7 Harmonogram działań

Podstawą ustalenia kolejności realizacji działań jest wartość wskaźnika N_{HA}^{SMH} na analizowanych terenach jednostkowych. W pierwszej kolejności do realizacji wskazano działania, które wpłyną na poprawę klimatu akustycznego na terenach jednostkowych o najwyższej wartości wskaźnika N_{HA}^{SMH} .

Tabela 63 Harmonogram realizacji działań wskazanych w POH w ujęciu 5 lat

Lp.	KOD w opracowaniu	Powiat	Działania	Podmiot odpowiedzialny
1	HK01	poznański	a) wymiana taboru kolejowego na niskoemisyjny, modernizacja eksploatowanego taboru towarowego, b) szlifowanie szyn według planów zarządzającego, okresowa kontrola stanu technicznego nawierzchni szynowej i utrzymanie jej we właściwej kondycji, modernizacja torowisk, c) uporządkowanie planistyczne sąsiedztwa linii kolejowych oraz terenów zabudowy chronionej przed hałasem	a) przewoźnicy kolejowi, b) zarządzający linią kolejową, c) właściwa Rada Miasta/ Rada Gminy, wojewoda/zarząd województwa
2	HK01	nowotomyski	a) wymiana taboru kolejowego na niskoemisyjny, modernizacja eksploatowanego taboru towarowego, b) szlifowanie szyn według planów zarządzającego, okresowa kontrola stanu technicznego nawierzchni szynowej i utrzymanie jej we właściwej kondycji, modernizacja torowisk, c) uporządkowanie planistyczne sąsiedztwa linii kolejowych oraz terenów zabudowy chronionej przed hałasem	a) przewoźnicy kolejowi, b) zarządzający linią kolejową, c) właściwa Rada Miasta/ Rada Gminy, wojewoda/zarząd województwa
3	HK01	jarociński	a) wymiana taboru kolejowego na niskoemisyjny, modernizacja eksploatowanego taboru towarowego, b) szlifowanie szyn według planów zarządzającego, okresowa kontrola stanu technicznego nawierzchni szynowej i utrzymanie jej we właściwej kondycji, modernizacja torowisk, c) uporządkowanie planistyczne sąsiedztwa linii kolejowych oraz terenów zabudowy chronionej przed hałasem	a) przewoźnicy kolejowi, b) zarządzający linią kolejową, c) właściwa Rada Miasta/ Rada Gminy, wojewoda/zarząd województwa
4	HK01	gnieźnieński	a) wymiana taboru kolejowego na niskoemisyjny, modernizacja eksploatowanego taboru towarowego, b) szlifowanie szyn według planów zarządzającego, okresowa kontrola stanu technicznego nawierzchni szynowej i utrzymanie jej we właściwej kondycji, modernizacja torowisk, c) uporządkowanie planistyczne sąsiedztwa linii kolejowych oraz terenów zabudowy chronionej przed hałasem	a) przewoźnicy kolejowi, b) zarządzający linią kolejową, c) właściwa Rada Miasta/ Rada Gminy, wojewoda/zarząd województwa
5	HK01	ślupecki	a) wymiana taboru kolejowego na niskoemisyjny, modernizacja eksploatowanego taboru towarowego, b) szlifowanie szyn według planów zarządzającego, okresowa kontrola stanu technicznego nawierzchni szynowej i utrzymanie jej we właściwej kondycji, modernizacja torowisk, c) uporządkowanie planistyczne sąsiedztwa linii kolejowych oraz terenów zabudowy chronionej przed hałasem	a) przewoźnicy kolejowi, b) zarządzający linią kolejową, c) właściwa Rada Miasta/ Rada Gminy, wojewoda/zarząd województwa
6	HK01	średzki	a) wymiana taboru kolejowego na niskoemisyjny, modernizacja eksploatowanego taboru towarowego, b) szlifowanie szyn według planów zarządzającego, okresowa kontrola stanu technicznego nawierzchni szynowej i utrzymanie jej we właściwej kondycji, modernizacja torowisk, c) uporządkowanie planistyczne sąsiedztwa linii kolejowych oraz terenów zabudowy chronionej przed hałasem	a) przewoźnicy kolejowi, b) zarządzający linią kolejową, c) właściwa Rada Miasta/ Rada Gminy, wojewoda/zarząd województwa
7	HK01	wrzesiński	a) wymiana taboru kolejowego na niskoemisyjny, modernizacja eksploatowanego taboru towarowego, b) szlifowanie szyn według planów zarządzającego, okresowa kontrola stanu technicznego nawierzchni szynowej i utrzymanie jej we właściwej kondycji, modernizacja torowisk, c) uporządkowanie planistyczne sąsiedztwa linii kolejowych oraz terenów zabudowy chronionej przed hałasem	a) przewoźnicy kolejowi, b) zarządzający linią kolejową, c) właściwa Rada Miasta/ Rada Gminy, wojewoda/zarząd województwa

Lp.	KOD w opracowaniu	Powiat	Działania	Podmiot odpowiedzialny
8	HK01	ostrowski	a) wymiana taboru kolejowego na niskoemisyjny, modernizacja eksploatowanego taboru towarowego, b) szlifowanie szyn według planów zarządzającego, okresowa kontrola stanu technicznego nawierzchni szynowej i utrzymanie jej we właściwej kondycji, modernizacja torowisk, c) uporządkowanie planistyczne sąsiedztwa linii kolejowych oraz terenów zabudowy chronionej przed hałasem	a) przewoźnicy kolejowi, b) zarządzający linią kolejową, c) właściwa Rada Miasta/ Rada Gminy, województwo/zarząd województwa
9	HK01	pleszewski	a) wymiana taboru kolejowego na niskoemisyjny, modernizacja eksploatowanego taboru towarowego, b) szlifowanie szyn według planów zarządzającego, okresowa kontrola stanu technicznego nawierzchni szynowej i utrzymanie jej we właściwej kondycji, modernizacja torowisk, c) uporządkowanie planistyczne sąsiedztwa linii kolejowych oraz terenów zabudowy chronionej przed hałasem	a) przewoźnicy kolejowi, b) zarządzający linią kolejową, c) właściwa Rada Miasta/ Rada Gminy, województwo/zarząd województwa
10	HK01	Konin	a) wymiana taboru kolejowego na niskoemisyjny, modernizacja eksploatowanego taboru towarowego, b) szlifowanie szyn według planów zarządzającego, okresowa kontrola stanu technicznego nawierzchni szynowej i utrzymanie jej we właściwej kondycji, modernizacja torowisk, c) uporządkowanie planistyczne sąsiedztwa linii kolejowych oraz terenów zabudowy chronionej przed hałasem	a) przewoźnicy kolejowi, b) zarządzający linią kolejową, c) właściwa Rada Miasta/ Rada Gminy, województwo/zarząd województwa
11	HK01	koniński	a) wymiana taboru kolejowego na niskoemisyjny, modernizacja eksploatowanego taboru towarowego, b) szlifowanie szyn według planów zarządzającego, okresowa kontrola stanu technicznego nawierzchni szynowej i utrzymanie jej we właściwej kondycji, modernizacja torowisk, c) uporządkowanie planistyczne sąsiedztwa linii kolejowych oraz terenów zabudowy chronionej przed hałasem	a) przewoźnicy kolejowi, b) zarządzający linią kolejową, c) właściwa Rada Miasta/ Rada Gminy, województwo/zarząd województwa
12	HK02	poznański	Nażalenie obowiązku realizacji przeglądu ekologicznego na odcinku LK3 od km 315+500 do km 332+500 oraz na odcinku LK3 od km 276+500 do km 286+000 Nażalenie obowiązku realizacji przeglądu ekologicznego na odcinku LK353 od km 7+727 do km 18+000 Nażalenie obowiązku realizacji przeglądu ekologicznego na odcinku LK272 od km 179+500 do km 187+500	właściwy organ ochrony środowiska
13	HK02	nowotomyski	Nażalenie obowiązku realizacji przeglądu ekologicznego na odcinku LK3 od km 338+500 do km 347+250 oraz na odcinku LK3 od km 375+500 do km 382+000	właściwy organ ochrony środowiska
14	HK02	jarociński	Nażalenie obowiązku realizacji przeglądu ekologicznego na odcinku LK272 od km 118+500 do km 124+500 oraz na odcinku LK272 od km 127+500 do km 138+000	właściwy organ ochrony środowiska
15	HK02	gnieźnieński	Nażalenie obowiązku realizacji przeglądu ekologicznego na odcinku LK353 od km 38+500 do km 48+500	właściwy organ ochrony środowiska
16	HK02	średzki	Nażalenie obowiązku realizacji przeglądu ekologicznego na odcinku LK272 od km 145+500 do km 157+500 oraz na odcinku LK272 od km 163+500 do km 171+000	właściwy organ ochrony środowiska
17	HK02	ślupecki	Nażalenie obowiązku realizacji przeglądu ekologicznego na odcinku LK3 od km 232+500 do km 240+500	właściwy organ ochrony środowiska
18	HK02	wrzesiński	Nażalenie obowiązku realizacji przeglądu ekologicznego na odcinku LK3 od km 248+000 do km 253+293	właściwy organ ochrony środowiska
19	HK02	ostrowski	Nażalenie obowiązku realizacji przeglądu ekologicznego na odcinku LK272 od km 86+254 do km 91+500	właściwy organ ochrony środowiska
20	HK02	pleszewski	Nażalenie obowiązku realizacji przeglądu ekologicznego na odcinku LK272 od km 110+000 do km 118+500	właściwy organ ochrony środowiska

[źródło: opracowanie własne]

7.1 Koszty realizacji działań wskazanych w POH

Przedstawienie szczegółowych danych dotyczących kosztów związanych z realizacją wymiany i modernizacji taboru kolejowego nie jest możliwe, ze względu na fakt, iż są to działania realizowane bezpośrednio przez poszczególnych przewoźników korzystających z linii kolejowych. Przewoźnicy realizują wymianę oraz zakup nowego taboru w ramach indywidualnych inwestycji modernizacyjnych, na które otrzymują dofinansowania z pomocowych programów unijnych. Plany inwestycyjne i szacunkowe koszty poszczególnych przewoźników zestawiono w tabeli 64.

Tabela 64 Plany inwestycyjne przewoźników w zakresie modernizacji taboru kolejowego w perspektywie do 2030 r.

Lp.	Przewoźnik	Planowane Inwestycje	Szacunkowe koszty	Perspektywa
1	PKP Intercity	zakup lokomotyw, wagonów, EZT w tym m.in.: 38 piętrowych składów push-pull, 35 hybrydowych zespołów trakcyjnych	24,5 mld PLN	do 2030 r.
2	Koleje Wielkopolskie S.A.	Zakup 8 EZT	315,5 mln PLN	Obecnie na etapie przetargu ²⁾
3	Polregio	do 200 EZT	ponad 7 mld PLN	do 2030 r. w zależności od otrzymanych dotacji (m.in.: KPO, FEniKS, Funduszy Europejskich dla Regionów, EBI)
4	przewoźnicy towarowi	zakup 21 nowych, 12 używanych, odnowienie 21 oraz modernizacja 93 lokomotyw; zakup 1013 nowych, 50 używanych, odnowienie 244 oraz modernizacja 1051 wagonów	brak danych	2022-2025 ¹⁾
5	przewoźnicy towarowi	zakup 53 nowych, 1 używanej oraz odnowienie 8 i modernizacja 169 lokomotyw; zakup 370 nowych, 31 używanych oraz odnowienie 332 wagonów	brak danych	2026-2030 ¹⁾

¹⁾ za <https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/17788,Plany-inwestycyjne-przewoznikow-towarowych-2022-2030.html> (dostęp w dniu 22-01-2024);

²⁾ za <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/jakie-sa-plany-taborowe-wojewodztwa-wielkopolskiego-118118.html> (dostęp w dniu 29-03-2024);

Działanie związane z kreowaniem poprawnego planowania przestrzennego uwzględniającego aspekty ochrony przed hałasem jest wyłącznie wzmocnieniem znaczenia obowiązków wynikających z nadrzędnych aktów prawa, m.in.: ustawy Poś, ustawy ppz, ustawy z dnia 28 marca 2003 r. *o transporcie kolejowym* (t.j. Dz.U. 2024 poz. 697). Jego realizacja nie wiąże się zatem z dodatkowymi kosztami ponad środki własne podmiotów wskazanych w rozdziale 6.1.

7.1.1 Ocena efektywności kosztowej oraz ocena relacji kosztów do korzyści

Na etapie opracowania Programu nie ma możliwości oszacowania efektywności kosztowej oraz relacji kosztów do korzyści. Dane o przewidywanych kosztach działań wskazanych do realizacji w ramach POH są dostępne tylko dla części działań. Dodatkowo, brak jest możliwości określenia dla poszczególnych działań rzeczywistych kosztów poniesionych w związku z ochroną przed hałasem. Najczęściej podawany jest bowiem koszt całkowity danego przedsięwzięcia. Niejednokrotnie część działań jest wykonywana w związku z realizowaniem innych celów środowiskowych takich jak np. ochrona przed zanieczyszczeniem powietrza.

**PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA PRZED HAŁASEM
DLA WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO**

Tom IV – miasto Poznań

Tom IV – miasto Poznań

1 Opis obszaru objętego zakresem Programu

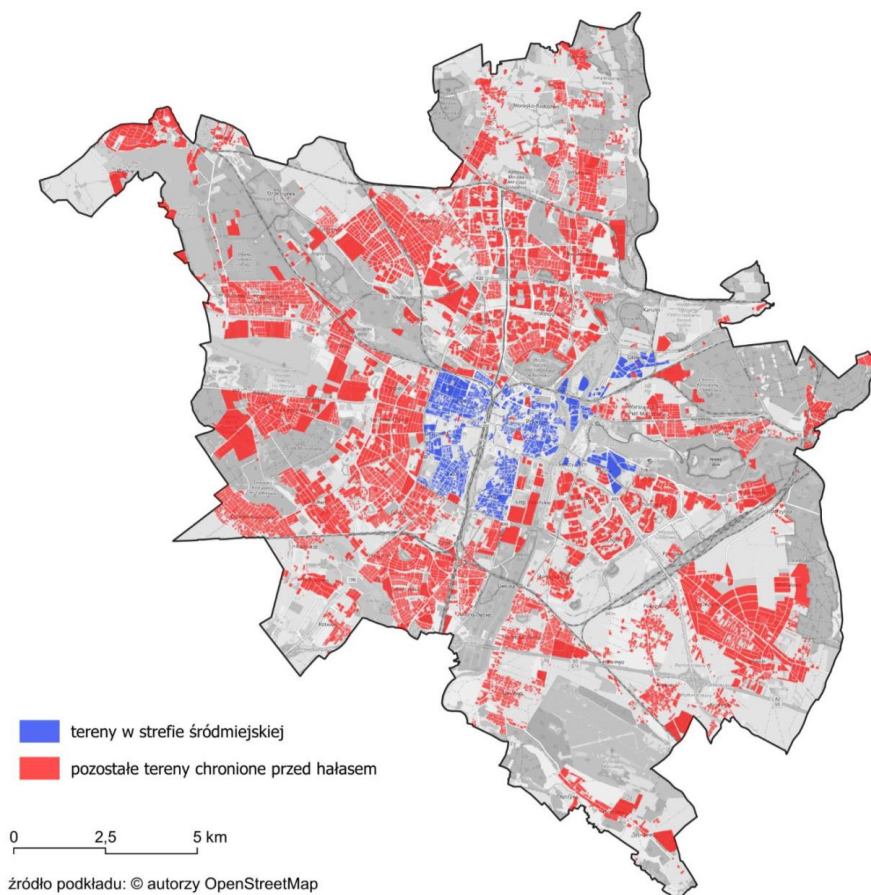
1.1 Informacje ogólne

Podstawą niniejszej części opracowania jest *Strategiczna Mapa Hałasu miasta Poznania 2022* (dalej SMH Poznań 2022) zrealizowana przez Urząd Miasta Poznania we współpracy z konsorcjum firm AkustiX Sp. z o. o. oraz Lemitor Ochrona Środowiska Sp. z o. o. sp. k.

Łączna powierzchnia miasta obejmuje 261,9 km², na której zamieszkuje 530,5 tysiąca mieszkańców. W obrębie Poznania funkcjonuje 267 obiektów związanych ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży a także 39 szpitali i domów opieki społecznej

1.2 Identyfikacja obszarów podlegających ochronie akustycznej na podstawie SMH Poznań 2022

Na etapie opracowywania SMH Poznań 2022 wykonano klasyfikację akustyczną całego obszaru miasta w oparciu o zapisy obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Dla pozostałych terenów faktycznie zagospodarowanych, na których nie obowiązują miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, klasyfikacja terenów została wykonana przez właściwe organy administracyjne. Na dzień sporządzania mapy hałasu (30 czerwca 2022 r.) na terenie miasta obowiązywało 297 miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, obejmujących łącznie powierzchnię 134,9 km² (około 52% powierzchni miasta). Powierzchnia terenów chronionych akustycznie zajmowała obszar 64,4 km², co stanowiło 24,6% powierzchni całego miasta. Lokalizację obszarów podlegających ochronie akustycznej na terenie Poznania przedstawiono na rysunku 67.



Rysunek 67 Tereny podlegające ochronie akustycznej na terenie miasta Poznań
[źródło: opracowanie własne na podstawie SMH Poznań 2022]

1.3 Identyfikacja i charakterystyka źródeł hałasu na podstawie SMH Poznań 2022

W SMH Poznań 2022 uwzględniono następujące źródła hałasu:

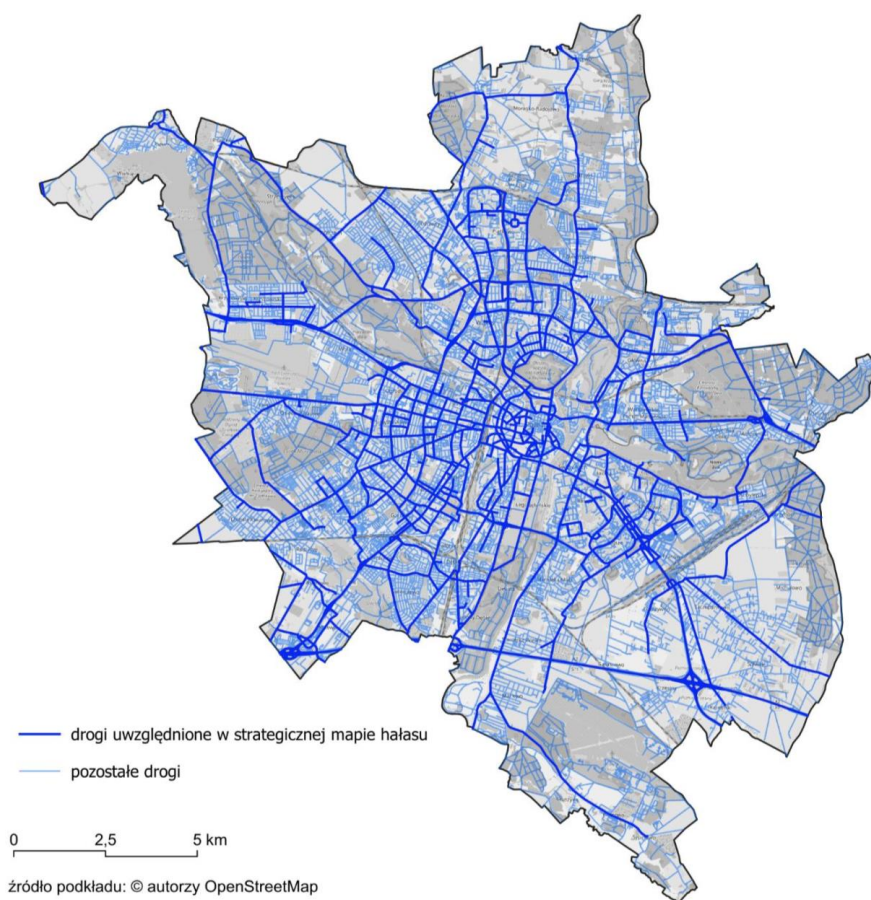
- hałas drogowy – drogi publiczne w obrębie miasta o natężeniu ruchu powyżej 4550 pojazdów na dobę oraz drogi o mniejszym ruchu, które ujęte były w mapie akustycznej z 2017 r.,
- hałas kolejowy – wszystkie czynnie użytkowane linie kolejowe na terenie miasta,
- hałas tramwajowy – wszystkie czynnie użytkowane linie tramwajowe na terenie miasta,
- hałas przemysłowy – wybrane zakłady przemysłowe z siedzibą na terenie miasta Poznania, dla których zostało wydane pozwolenie zintegrowane lub decyzja o dopuszczalnym poziomie hałasu,

- hałas lotniczy – oddziaływanie hałasu lotniczego pochodzącego od lotniska cywilnego Poznań Ławica oraz od lotniska wojskowego Poznań Krzesiny.

Charakterystyka źródeł hałasu przedstawiona jest w kolejnych rozdziałach.

1.3.1 Hałas drogowy

Długość sieci drogowej w Poznaniu o natężeniu pojazdów powyżej 3 000 na dobę wynosi około 456 km. Składają się na nią m.in. drogi o znaczeniu międzynarodowym (autostrada A2), krajowym (drogi ekspresowe S5 i S11, droga krajowa nr 92) oraz regionalnym (drogi wojewódzkie nr 194, 196, 307, 311, 430, 433). Poniżej, na rysunku 68 przedstawiono sieć drogową miasta Poznania, z wyróżnieniem dróg, które znalazły się w analizach w ramach strategicznej mapy hałasu miasta Poznania.



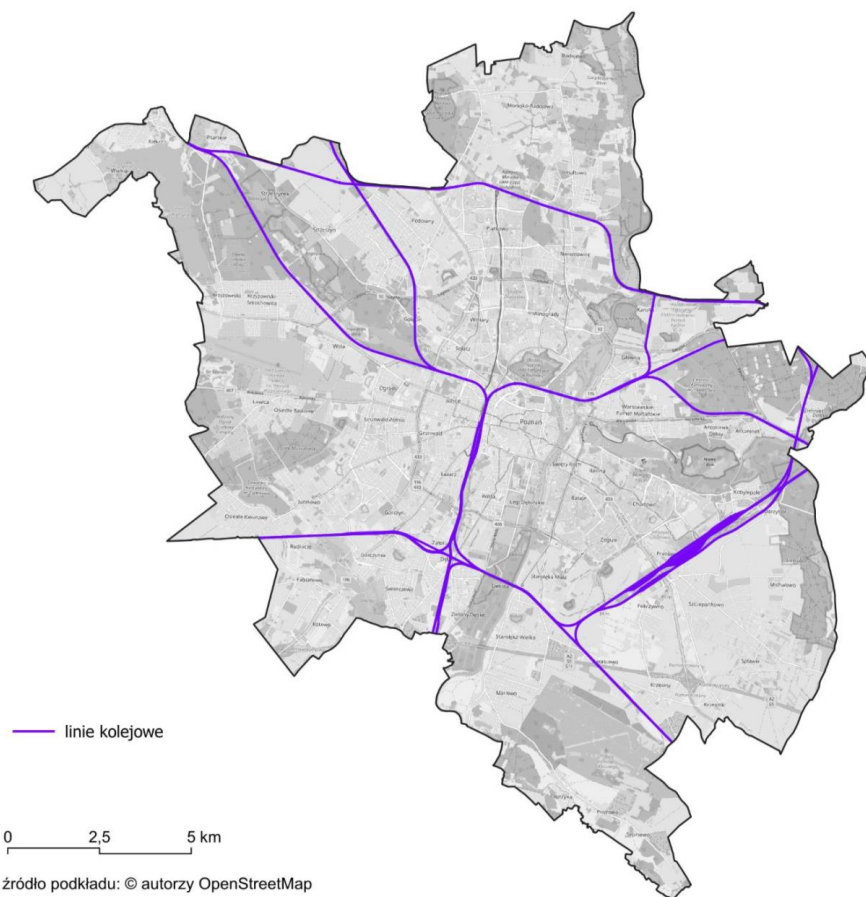
Rysunek 68 Sieć drogowa miasta Poznania, z wyróżnieniem odcinków dróg, które uwzględniono w SMH
[źródło: opracowanie własne na podstawie SMH Poznań 2022]

1.3.2 Hałas szynowy – kolejowy

W skład węzła kolejowego w obrębie miasta Poznania wchodzi następujące linie kolejowe:

- linia kolejowa nr 3 (linia międzynarodowa E20) Warszawa Zachodnia – Kunowice,
- linia kolejowa nr 271 (linia międzynarodowa E59) Wrocław Główny – Poznań Główny,
- linia kolejowa nr 272 Kluczbork – Poznań Główny,
- linia kolejowa nr 351 (linia międzynarodowa E59) Poznań Główny – Szczecin Główny,
- linia kolejowa nr 352 Swarzędz – Poznań Starołęka,
- linia kolejowa nr 353 Poznań Wschód – Skandawa,
- linia kolejowa nr 354 Poznań Główny – Piła Główna,
- linia kolejowa nr 356 Poznań Wschód – Bydgoszcz Główna,
- linia kolejowa nr 394 Poznań Krzesiny – Kobylnica,
- linia kolejowa nr 395 Zieliniec – Kiekrz,
- linia kolejowa nr 801 Poznań Starołęka – Poznań Górczyn,
- linia kolejowa nr 802 Poznań Starołęka – Luboń koło Poznania,
- linia kolejowa nr 803 Poznań Piątkowo – Suchy Las,
- linia kolejowa nr 804 Poznań Antoninek – Nowa Wieś Poznańska,
- linia kolejowa nr 806 Poznań Franowo PFD – Nowa Wieś Poznańska,
- linia kolejowa nr 823 Poznań Franowo PFD – Stary Młyn,
- linia kolejowa nr 824 Pokrzywno – Poznań Franowo PFD,
- linia kolejowa nr 984 Poznań Franowo PFB – Poznań Franowo PFA T209/150/103.

Poniżej, na rysunku 69 przedstawiono rozmieszczenie odcinków linii kolejowych zlokalizowanych na terenie miasta Poznania.

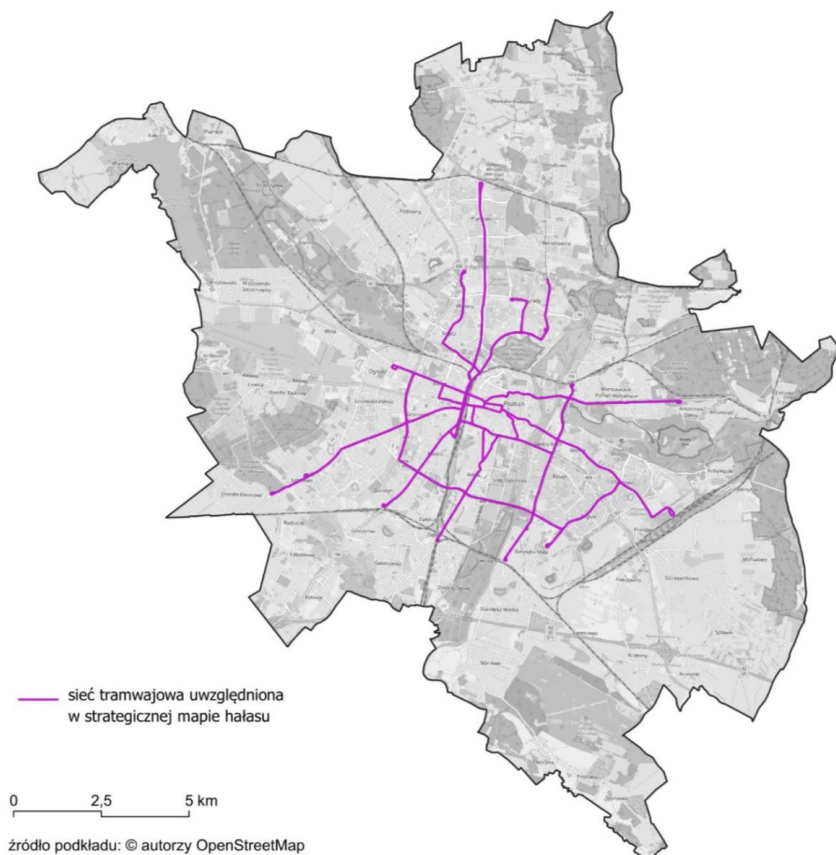


Rysunek 69 Lokalizacja linii kolejowych na terenie miasta Poznania
[źródło: opracowanie własne na podstawie SMH Poznań 2022]

1.3.3 Hałas szynowy – tramwajowy

Sieć tramwajowa w Poznaniu obejmuje aktualnie około 156,2 km pojedynczego toru, na których realizowany jest ruch w ramach 20 linii tramwajowych. W SMH Poznań 2022 wykonanej w oparciu o stan z 2021 r. uwzględniono 146 km pojedynczego toru. Mapa nie obejmuje nieczynnego wówczas odcinka nowej trasy na Naramowice pomiędzy przystankami Lechicka/Naramowicka oraz Błażeja.

Poniżej, na rysunku 70 przedstawiono rozmieszczenie odcinków linii tramwajowych zlokalizowanych na terenie miasta Poznania – stan wg. SMH Poznań 2022.



Rysunek 70 Lokalizacja linii tramwajowych na terenie miasta Poznania uwzględniona w SMH Poznań 2022
[źródło: opracowanie własne na podstawie SMH Poznań 2022]

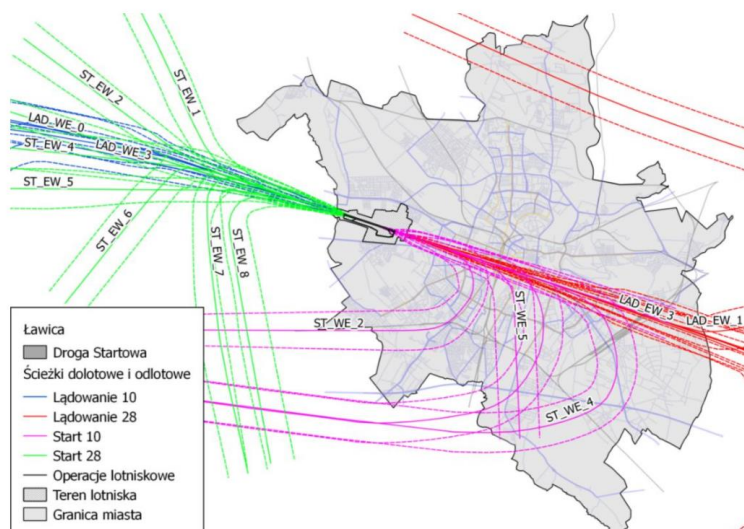
1.3.4 Hałas lotniczy

W granicach administracyjnych miasta Poznania funkcjonują dwa lotniska: Międzynarodowy Port Lotniczy Poznań – Ławica oraz lotnisko wojskowe Poznań – Krzesiny. Poniżej, w tabelach 65 i 66, przedstawiono podstawowe informacje dotyczące przedmiotowych lotnisk, natomiast na rysunkach 71 i 72 zaprezentowano główne trasy wykonywania operacji lotniczych, odpowiednio na lotnisku Poznań – Ławica oraz lotnisku Poznań - Krzesiny.

Tabela 65 Podstawowe dane identyfikacyjne i parametry portu lotniczego Poznań – Ławica

RWY	Kierunek geograficzny	Współrzędne (WGS-84) końca drogi startowej	Poziom progu [m]	Współrzędne ARP (WGS-84), wzniesienie [m]
10	107,53°	52° 25' 29,85" N, 16° 48' 21,62" E	93,9	52° 25' 16" N, 16° 49' 35" E, wzniesienie 93,9
28	287,56°	52° 25' 05,43" N, 16° 50' 27,94" E	87,9	

[źródło: SMH Poznań 2022]

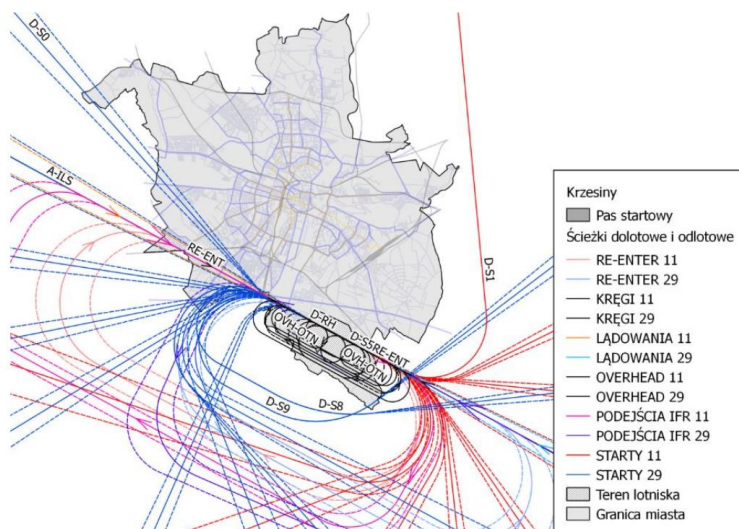


Rysunek 71 Główne trasy operacji lotniczych dla lotniska Poznań – Ławica (EPPO)
[źródło: SMH Poznań 2022]

Tabela 66 Podstawowe dane identyfikacyjne i parametry portu lotniczego Poznań – Krzesiny

RWY	Kierunek geograficzny	Współrzędne (WGS-84) końca drogi startowej	Poziom prog [m]	Współrzędne ARP (WGS-84), wzniesienie [m]
11	118,00°	52° 20' 13,77" N, 16° 57' 01,67" E	115,5	52° 19' 54,9" N, 16° 57' 59,7" E, wzniesienie 84
29	298,00°	52° 19' 36,15" N, 16° 58' 57,79" E	115,5	

[źródło: SMH Poznań 2022]



Rysunek 72 Główne trasy operacji lotniczych dla lotniska Poznań – Krzesiny (EPKS)
[źródło: SMH Poznań 2022]

1.3.5 Hałas przemysłowy

W ramach ostatniej edycji strategicznej mapy hałasu miasta Poznania w analizach oddziaływania akustycznego uwzględniono 29 obiektów stanowiących źródła hałasu przemysłowego. Z uwagi na to, że obecnie działania przeciwhałasowe wykonuje się w oparciu o wskaźniki zdrowotne (tom 1), których nie zdefiniowano dla hałasu przemysłowego, nie ma możliwości oszacowania zmian spowodowanych wprowadzeniem POH. Dla źródeł tego typu przewiduje się inne procedury administracyjne związane z kontrolą i weryfikacją negatywnego oddziaływania w zakresie hałasu przemysłowego co opisano w rozdziale 3 tomu I. Z tego względu w przedmiotowym POH nie analizowano działań w zakresie hałasu przemysłowego.

1.4 Identyfikacja ograniczeń na obszarze objętym zakresem Programu

1.4.1 Obszary ograniczonego użytkowania

1) Obszar ograniczonego użytkowania dla lotniska Poznań – Ławica

Obszar ograniczonego użytkowania dla Portu Lotniczego Poznań – Ławica w Poznaniu powstał na skutek wejścia w życie uchwały nr XVIII/302/12 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 30 stycznia 2012 r. *w sprawie utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania dla lotniska Poznań – Ławica w Poznaniu*. Granice OOU dla lotniska Poznań – Ławica pokazano na rysunku 73.



Rysunek 73 Obszar ograniczonego użytkowania, obowiązujący w otoczeniu Portu Lotniczego Poznań – Ławica
[źródło: SMH Poznań 2022]

Obszar ograniczonego użytkowania dla lotniska Poznań – Ławica obejmuje dwie strefy, różniące się co do zasad korzystania z terenów znajdujących się w ich wnętrzu.

Przedmiotowy OOU dzieli się na:

- 1) Strefę zewnętrzną, której obszar od zewnątrz wyznacza linia będąca granicą obszaru ograniczonego użytkowania, określona na podstawie:

- izolinii równoważnego poziomu dźwięku A dla pory dnia $L_{AeqD} = 55$ dB, pochodzącego od startów, lądowań i przelotów statków powietrznych,
- izolinii równoważnego poziomu dźwięku A dla pory nocy $L_{AeqN} = 45$ dB, pochodzącego od startów, lądowań i przelotów statków powietrznych,
- izolinii równoważnego poziomu dźwięku A dla pory dnia $L_{AeqD} = 50$ dB, pochodzącego od pozostałych źródeł hałasu związanych z działalnością lotniska,
- izolinii równoważnego poziomu dźwięku A dla pory nocy $L_{AeqN} = 40$ dB, pochodzącego od pozostałych źródeł hałasu związanych z działalnością lotniska,

a od wewnątrz linia będąca obwiednią:

- izolinii równoważnego poziomu dźwięku A dla pory dnia $L_{AeqD} = 60$ dB oraz dla pory nocy $L_{AeqN} = 50$ dB, pochodzącego od startów, lądowań i przelotów statków powietrznych;
- izolinii równoważnego poziomu dźwięku A dla pory dnia $L_{AeqD} = 55$ dB oraz dla pory nocy $L_{AeqN} = 45$ dB, pochodzącego od pozostałych źródeł hałasu związanych z działalnością lotniska.

Zasady korzystania z terenów znajdujących się wewnątrz strefy zewnętrznej OOU obejmują:

- zakaz budowy nowych szpitali, domów opieki społecznej i budynków związanych ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży,
- dopuszczenie rozbudowy, odbudowy i nadbudowy istniejących szpitali, domów opieki społecznej i budynków związanych ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży,
- zakaz stworzenia stref ochronnych „A” uzdrowisk.

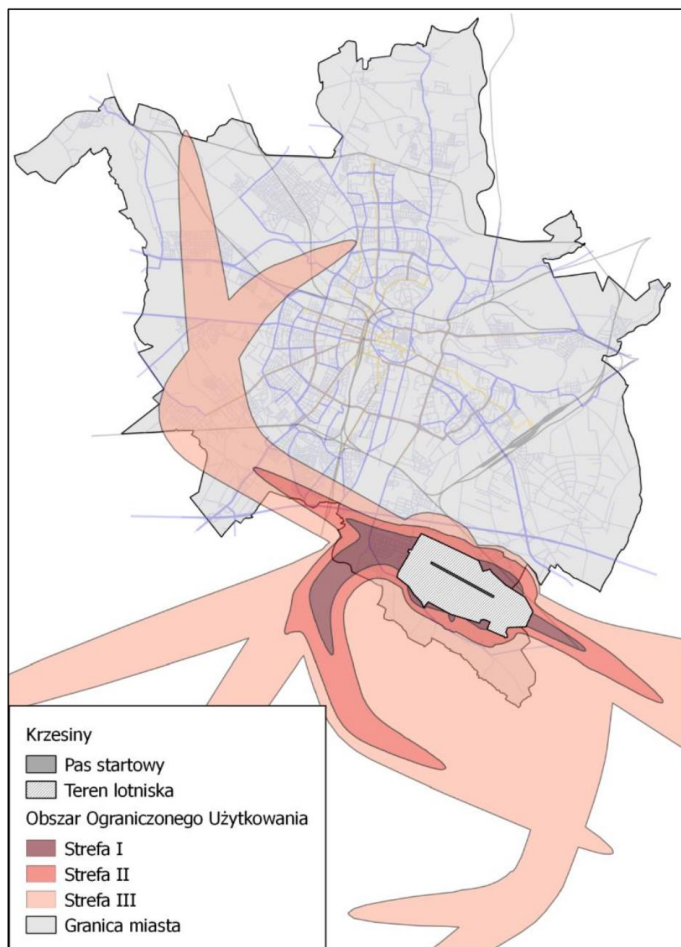
2) Strefę wewnętrzną, której obszar od zewnątrz wyznacza linia będąca obwiednią, o której mowa w pkt 1, a od wewnątrz linia biegnąca wzdłuż granicy terenu lotniska. Zasady korzystania z terenów znajdujących się wewnątrz strefy wewnętrznej OOU obejmują:

- zakaz budowy nowych szpitali, domów opieki społecznej i budynków związanych ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży,
- dopuszczenie rozbudowy, odbudowy i nadbudowy istniejących szpitali, domów opieki społecznej i budynków związanych ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży,
- zakaz stworzenia stref ochronnych „A” uzdrowisk,
- dopuszczenie lokalizowania zabudowy mieszkaniowej, pod warunkiem zapewnienia właściwego komfortu akustycznego w pomieszczeniach wymagających ochrony akustycznej.

W dniu 28 marca 2024 r. Marszałek Województwa Wielkopolskiego wydał decyzję (sygnatura DSK-III.7032.4.2023) zobowiązującą Port Lotniczy Poznań – Ławica do realizacji przeglądu ekologicznego, w ramach którego przeprowadzona zostanie analiza oddziaływania akustycznego lotniska wraz ze wskazaniem czy aktualnie obowiązujący OOU wymaga zmiany. Zakres ww. decyzji omówiono szczegółowo w rozdziale 5.3.1.

2) Obszar ograniczonego użytkowania dla lotniska Poznań – Krzesiny

Obszar ograniczonego użytkowania dla lotniska wojskowego Poznań – Krzesiny w Poznaniu został ustanowiony rozporządzeniem nr 82/03 Wojewody Wielkopolskiego z dnia 17 grudnia 2003 r. w sprawie utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania dla lotniska wojskowego Poznań - Krzesiny w Poznaniu, a następnie zmieniony rozporządzeniem nr 40/07 Wojewody Wielkopolskiego z dnia 31 grudnia 2007 r.



Rysunek 74 Zasięg obszaru ograniczonego użytkowania w otoczeniu lotniska Poznań – Krzesiny ustanowionego w 2007 r. obejmujący teren miasta Poznania
[źródło: SMH Poznań 2022]

Obszar ograniczonego użytkowania dla lotniska Poznań – Ławica obejmuje trzy strefy, w których określono różne zasady korzystania z terenów. Przedmiotowy OOU dzieli się na:

- 1) Strefę I, której obszar od wewnątrz wyznacza granica terenu lotniska oraz od zewnątrz obwiednia złożona z linii, na której dopuszczalny długookresowy średni poziom dźwięku A

od startów, lądowań i przelotów statków powietrznych jest równy 60 dB i linii, na której dopuszczalny długookresowy średni poziom dźwięku A od operacji naziemnych i pozostałych źródeł hałasu związanych z funkcjonowaniem lotniska jest równy 55 dB. Zasady korzystania z terenów znajdujących się wewnątrz strefy zewnętrznej OOU obejmują:

- zakaz budowy nowych budynków mieszkalnych, szpitali, domów opieki społecznej i budynków związanych ze stałym pobytem dzieci i młodzieży, takich jak szkoły, przedszkola, internaty, domy dziecka itp.,
 - wymóg zmiany funkcji istniejących budynków na niepodlegające ochronie akustycznej lub zapewnienie właściwego klimatu akustycznego w pomieszczeniach wymagających ochrony akustycznej poprzez stosowanie przegród budowlanych o odpowiedniej izolacyjności akustycznej,
 - zakaz zmiany funkcji istniejących obiektów niewymagających ochrony akustycznej na podlegające ochronie akustycznej,
 - dopuszczenie lokalizowania nowych obiektów nie wymienionych wyżej i niepowodujących znaczącego zwiększenia emisji hałasu do środowiska.
- 2) Strefę II, której obszar od wewnątrz wyznacza linia będąca zewnętrzną granicą strefy I oraz od zewnątrz obwiednia złożona z linii, na której dopuszczalny długookresowy średni poziom dźwięku A od startów, lądowań i przelotów statków powietrznych jest równy 55 dB i linii, na której dopuszczalny długookresowy średni poziom dźwięku A od operacji naziemnych i pozostałych źródeł hałasu związanych z funkcjonowaniem lotniska jest równy 50 dB. Zasady korzystania z terenów znajdujących się wewnątrz strefy wewnętrznej OOU obejmują:
- zakaz budowy nowych szpitali, domów opieki społecznej i zabudowy związanej ze stałym pobytem dzieci i młodzieży, takich jak internaty, domy dziecka itp.,
 - wymóg zapewnienia właściwego klimatu akustycznego w budynkach z pomieszczeniami wymagającymi ochrony akustycznej poprzez stosowanie przegród budowlanych o odpowiedniej izolacyjności akustycznej,
 - dopuszczenie lokalizowania zabudowy mieszkaniowej, pod warunkiem zapewnienia właściwego komfortu akustycznego w pomieszczeniach wymagających ochrony akustycznej.
- 3) Strefę III, której obszar od wewnątrz wyznacza linia będąca zewnętrzną granicą strefy II oraz od zewnątrz granica obszaru ograniczonego użytkowania. Zasady korzystania z terenów znajdujących się wewnątrz strefy wewnętrznej OOU obejmują:
- wymóg zapewnienia właściwego klimatu akustycznego w budynkach z pomieszczeniami wymagającymi ochrony akustycznej poprzez stosowanie przegród budowlanych o odpowiedniej izolacyjności akustycznej,
 - dopuszczenie lokalizowania wszelkiej zabudowy pod warunkiem zapewnienia właściwego klimatu akustycznego w pomieszczeniach wymagających ochrony akustycznej.

Wskazuje się, że rozporządzenie Nr 40/07 Wojewody Wielkopolskiego z dnia 31 grudnia 2007 r. *zmieniające rozporządzenie w sprawie utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania dla lotniska wojskowego Poznań – Krzesiny w Poznaniu* utraciło moc obowiązującą, zgodnie z postanowieniem Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 6 października 2010 r. (sygn. II OSK 548/09). Zgodnie z uchwałą nr V/70/19 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 25 marca 2019 r. w sprawie uchwalenia Planu zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego wraz z Planem zagospodarowania przestrzennego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Poznania, do czasu ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania lotniska Poznań – Krzesiny wskazuje się potrzebę uwzględnienia strefy potencjalnych uciążliwości akustycznych.

W Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania (Uchwała NR LXXXVIII/1670/VIII/2023 Rady Miasta Poznania z dnia 11 lipca 2023r) wskazano dodatkowo, że obecnie toczy się spór prawny co do funkcjonowania w obrocie prawnym ww. obszaru. Naczelny Sąd Administracyjny uznał, że rozporządzenie Wojewody Wielkopolskiego utraciło moc w dniu 15 listopada 2008 r. (postanowienie NSA z dnia 6 października 2010 r. sygn. akt: II OSK 548/09). Z kolei w uzasadnieniu wyroku z dnia 6 maja 2011 r. wydanego przez Sąd Najwyższy, sygn. akt II CSK 421/10, stwierdził, że pomimo argumentacji Naczelnego Sądu Administracyjnego (sprawa II OSK 548/09 z 06.10.2010 r.), akt wykonawczy wydany przez Wojewodę Wielkopolskiego, ustanawiający OOU dla lotniska wojskowego Poznań-Krzesiny nie utracił mocy.

Niezależnie od powyższego, nieruchomości położone w sąsiedztwie lotniska wojskowego Poznań – Krzesiny podlegają znacznemu oddziaływaniu akustycznemu, przekraczającemu dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku.

1.4.2 Strefy przemysłowe

Strefy przemysłowe, w myśl art. 136a-d ustawy POŚ, tworzy się na drodze uchwały sejmiku województwa dla obszarów przeznaczonych do działalności produkcyjnej, składowania oraz magazynowania i równocześnie użytkowanych zgodnie z przeznaczeniem, gdy mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem zakładu (lub obiektu). W obrębie miasta Poznań nie zostały ustanowione strefy przemysłowe w myśl ww. przepisów.

1.4.3 Obszary ciche

Na terenie miasta Poznań nie zostały wyznaczone obszary ciche.

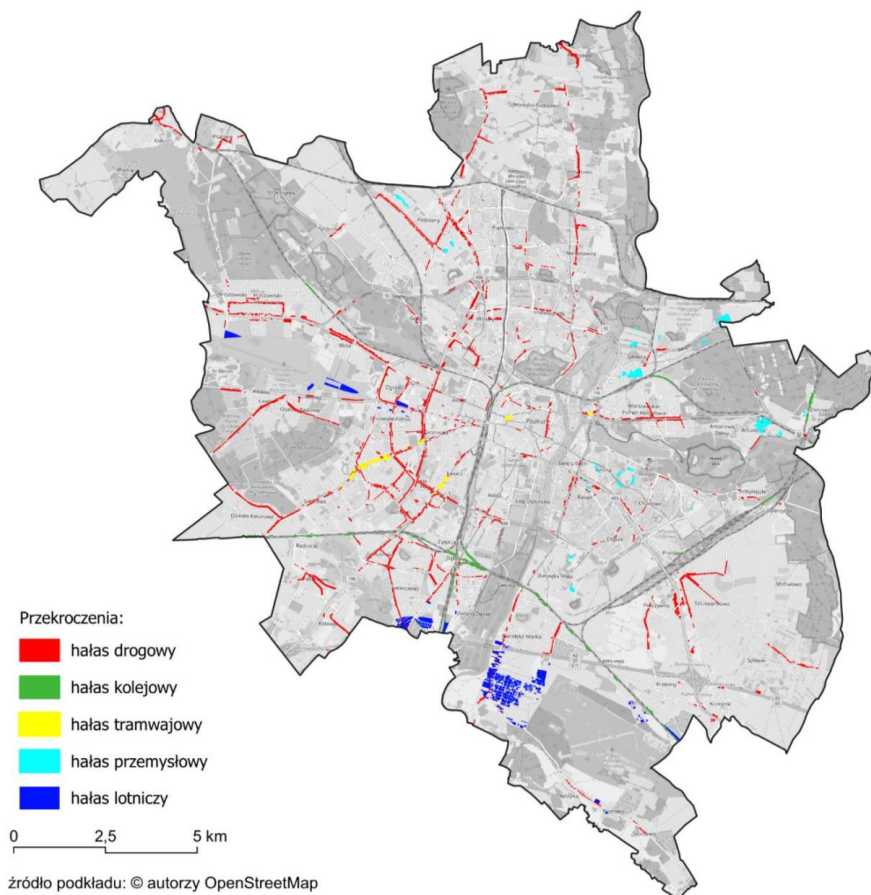
1.4.4 Strefy ochronne „A” uzdrowisk

Na terenie miasta Poznań nie zostały ustanowione strefy ochrony uzdrowiskowej.

2 Dane i wnioski wynikające ze strategicznej mapy hałasu – SMH Poznań 2022

2.1 Wykaz terenów wymagających podjęcia działań ograniczających poziom hałasu w środowisku

Zgodnie z analizą sporządzaną w ramach SMH Poznań 2022, na terenie miasta występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu drogowego, kolejowego, tramwajowego, przemysłowego oraz lotniczego. Lokalizacja obszarów, na których w ramach SMH Poznań 2022 stwierdzono występowanie przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu przedstawiono na poniższym rysunku (Rysunek 75).



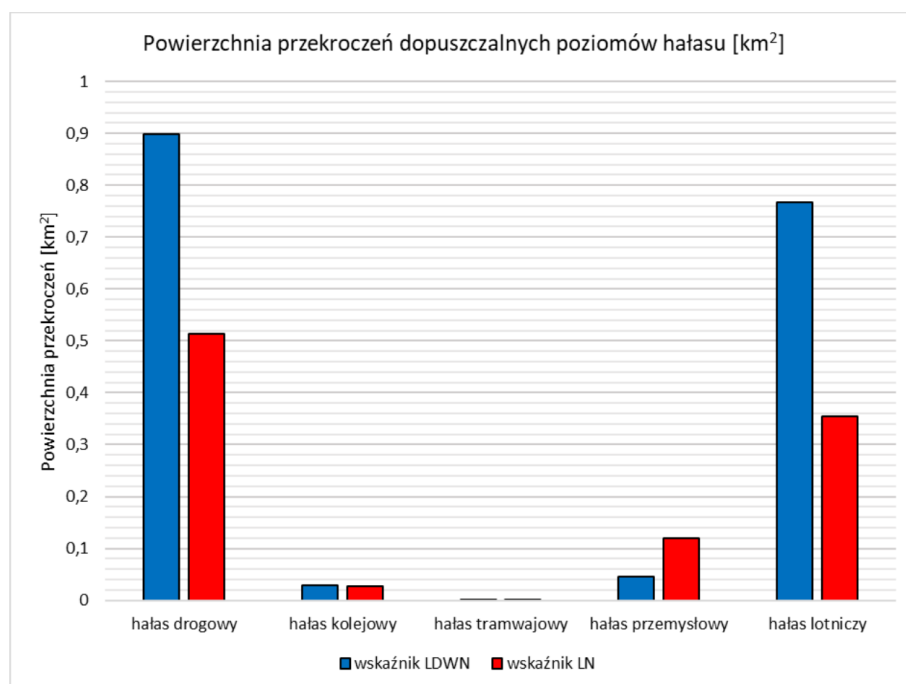
Rysunek 75 Lokalizacja obszarów, na których w ramach SMH Poznań 2022, stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu
[źródło: opracowanie własne]

Powierzchnie przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu, dla każdego ze źródeł, zostały zestawione w formie tabelarycznej (tabela 67) oraz na wykresie (rysunek 76).

Tabela 67 Zestawienie powierzchni przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu ujętych w SMH Poznań 2022

Lp.	Rodzaj źródła	Powierzchnia przekroczeń wskaźnika L_{DWN} [km ²]	Powierzchnia przekroczeń wskaźnika L_N [km ²]
1	Hałas drogowy	0,898	0,513
2	Hałas szynowy – kolejowy	0,029	0,027
3	Hałas szynowy – tramwajowy	0,002	0,001
4	Hałas przemysłowy	0,045	0,120
5	Hałas lotniczy	0,768	0,355

[źródło danych: SMH Poznań 2022]



Rysunek 76 Powierzchnia przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu ujętych w SMH Poznań 2022

[źródło: opracowanie własne]

W ramach SMH Poznań 2022 wykonano analizy statystyczne, na podstawie których wyznaczono liczbę mieszkańców miasta narażonych na ponadnormatywne oddziaływanie poszczególnych źródeł hałasu.

Liczba mieszkańców narażonych na przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu, dla każdego ze źródeł, została zestawiona w formie tabelarycznej (tabela 68) oraz na wykresie (rysunek 77). W strategicznych mapach hałasu, dane odnoszące się do liczby mieszkańców narażonych na hałas wyrażony wskaźnikami L_{DWN} i L_N zaokrąglą się

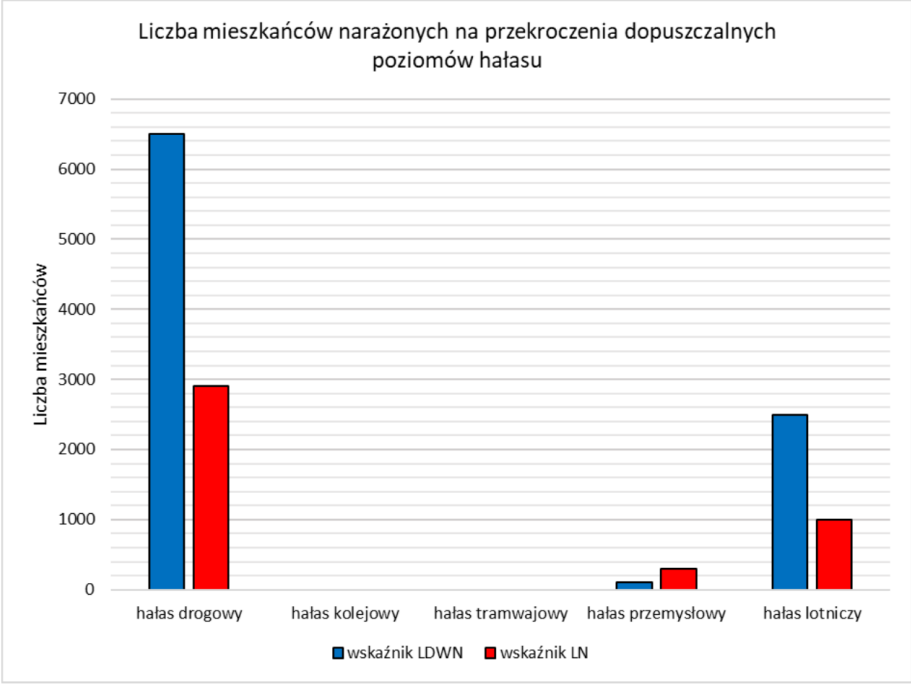
do najbliższych stu, zgodnie z wytycznymi zawartymi w Załączniku 1 do rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 1 lipca 2021 r. w sprawie szczegółowego zakresu danych ujętych na strategicznych mapach hałasu, sposobu ich prezentacji i formy ich przekazywania (t.j. Dz. U. z 2024 poz. 255).

Tabela 68 Liczba mieszkańców narażonych na przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w Poznaniu

Lp.	Rodzaj źródła	Liczba mieszkańców narażonych na przekroczenia wskaźnika L_{DWN}	Liczba mieszkańców narażonych na przekroczenia wskaźnika L_N
1	Hałas drogowy	6500	2900
2	Hałas szynowy – kolejowy	0*	0*
3	Hałas szynowy – tramwajowy	0*	0*
4	Hałas przemysłowy	100	300
5	Hałas lotniczy	2500	1000

[źródło danych: SMH Poznań 2022]

* Wskutek opisanego powyżej zaokrąglania do 100, wartość 0 oznacza w ogólności wartość mniejszą od 50.



Rysunek 77 Liczba mieszkańców narażonych na przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w Poznaniu
[źródło: opracowanie własne]

2.2 Identyfikacja dominujących źródeł hałasu

W celu zidentyfikowania dominujących źródeł hałasu na terenie miasta wykorzystano statystyczne wskaźniki dotyczące wpływu hałasu na mieszkańców (wprowadzone w czwartej rundzie mapowania), tj.:

- całkowita liczba osób dotkniętych znaczną dokuczliwością hałasu – N_{HA} ,
- całkowita liczba osób dotkniętych znacznymi zaburzeniami snu – N_{HSD} ,
- całkowita liczba osób dotkniętych chorobą niedokrwienną serca – N_{IHD} .

Zgodnie z aktualnym stanem wiedzy i badań naukowych, wskaźniki N_{HA} i N_{HSD} mają zastosowanie do wszystkich źródeł hałasu komunikacyjnego (drogi, linie kolejowe i tramwajowe oraz lotniska), podczas gdy wskaźnik N_{IHD} dotyczy wyłącznie hałasu drogowego. W tabeli 69 zestawiono całkowitą liczbę osób dotkniętych szkodliwymi skutkami hałasu w odniesieniu do wskaźników N_{HA} , N_{HSD} i N_{IHD} na terenie Poznania.

Tabela 69 Całkowita liczba osób dotkniętych szkodliwymi skutkami hałasu, obliczona na podstawie danych z SMH Poznań 2022 – wskaźniki N_{HA} , N_{HSD} , N_{IHD}

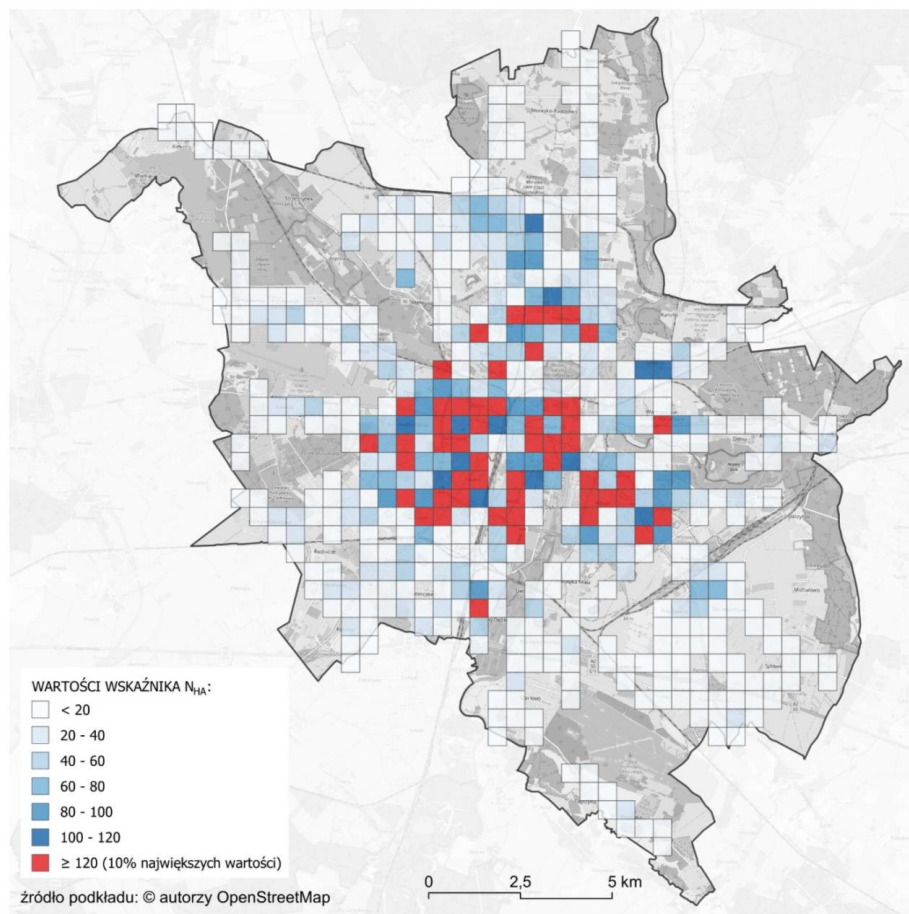
Lp.	Wskaźnik	Liczba mieszkańców	Udział w populacji miasta [%]
1	znaczna uciążliwość hałasu drogowego, $N_{HA,drogowy}^{SMH}$	21 595	4,07
2	znaczna uciążliwość hałasu kolejowego, $N_{HA,kolejowy}^{SMH}$	1 061	0,20
3	znaczna uciążliwość hałasu tramwajowego, $N_{HA,tramwajowy}^{SMH}$	3 517	0,66
4	znaczna uciążliwość hałasu lotniczego, $N_{HA,lotniczy}^{SMH}$	4 900	0,92
5	znaczne zaburzenia snu wywołane hałasem drogowym, $N_{HSD,drogowy}^{SMH}$	5 239	0,99
6	znaczne zaburzenia snu wywołane hałasem kolejowym, $N_{HSD,kolejowy}^{SMH}$	358	0,07
7	znaczne zaburzenia snu wywołane hałasem tramwajowym, $N_{HSD,tramwajowy}^{SMH}$	1 297	0,24
8	znaczne zaburzenia snu wywołane hałasem lotniczym, $N_{HSD,lotniczy}^{SMH}$	200	0,04
9	choroba niedokrwienna serca wywołana hałasem drogowym, $N_{IHD,drogowy}$	23*	< 0,01*

[źródło: opracowanie własne]

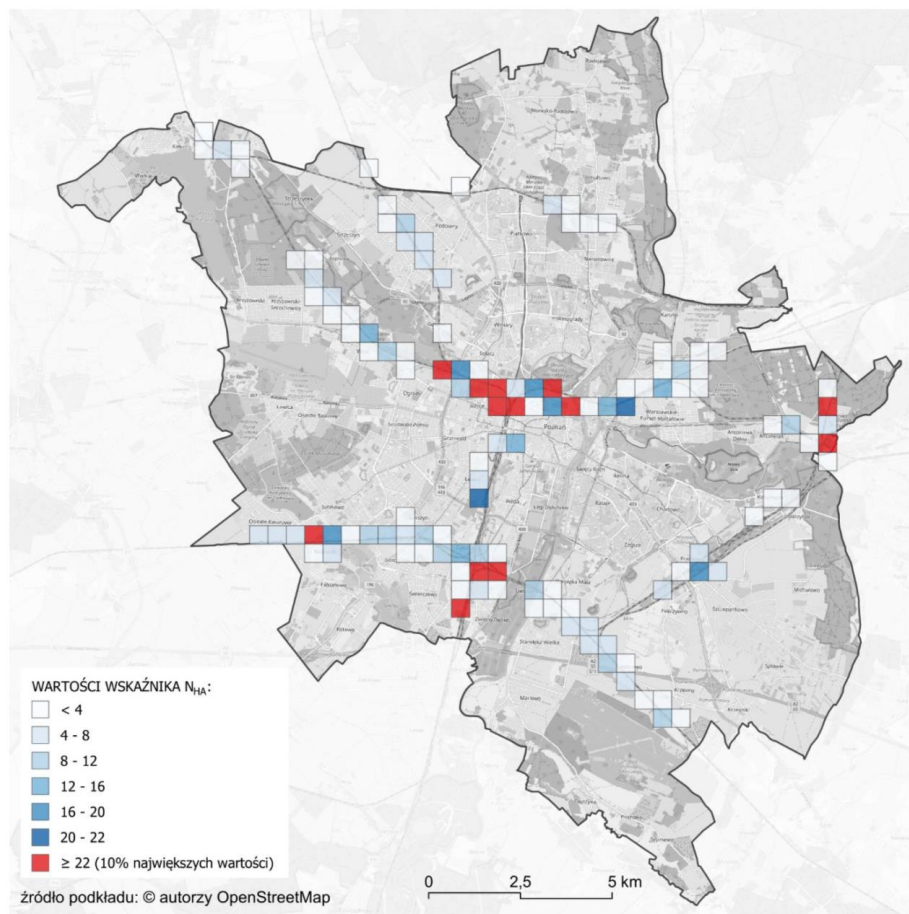
* Wartości określone na etapie opracowania POH w oparciu o dane ze SMH Poznań 2022.

W celu zidentyfikowania dominujących źródeł hałasu na terenie miasta wykorzystano wskaźnik N_{HA} , który obrazuje liczbę osób dotkniętych znaczną dokuczliwością hałasu.

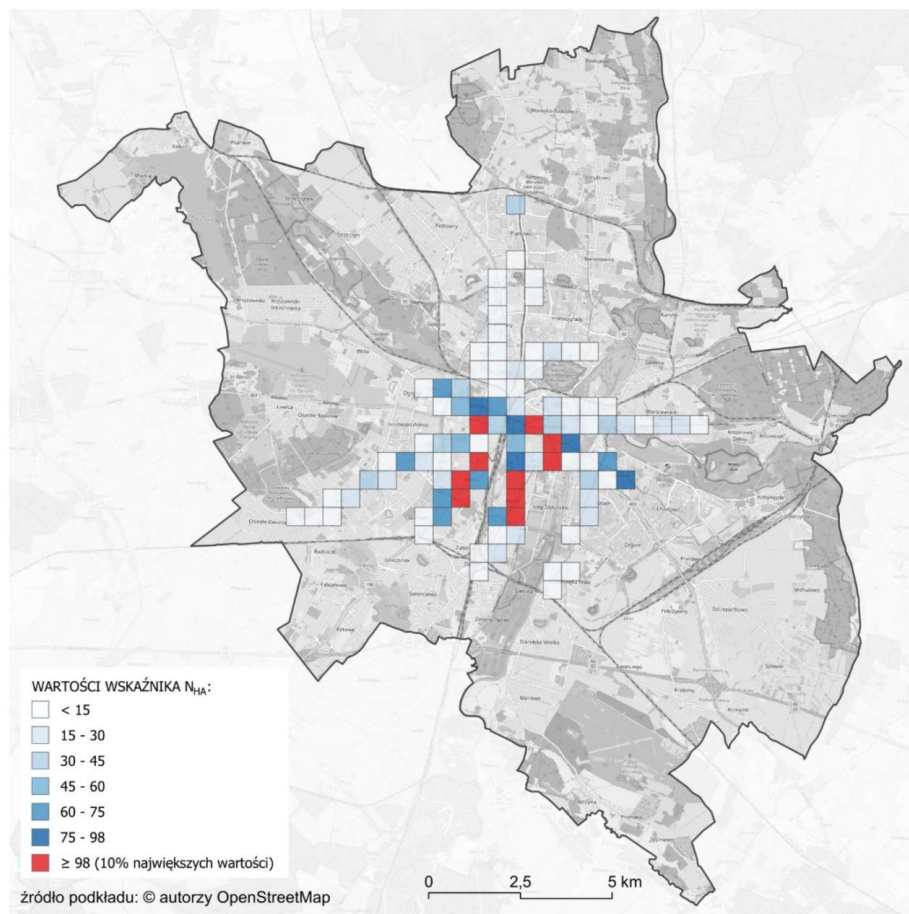
Mapy przedstawione poniżej (rysunki 78 ÷ 81) prezentują wartości wskaźnika N_{HA} na obszarach w postaci kwadratów o boku 500 m x 500 m na terenie miasta Poznań.



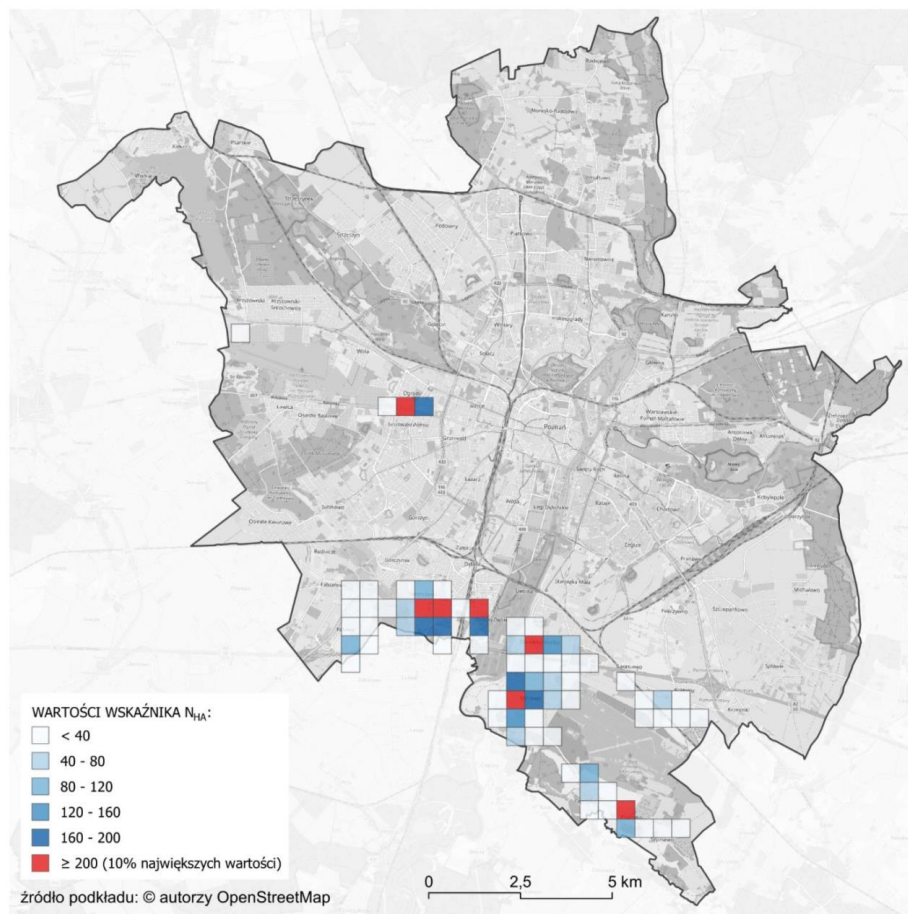
Rysunek 78 Wartości wskaźnika N_{HA} , w odniesieniu do hałasu drogowego na terenie miasta Poznań
[źródło: opracowanie własne]



Rysunek 79 Wartości wskaźnika N_{HA} w odniesieniu do hałasu kolejowego na terenie miasta Poznań
[źródło: opracowanie własne]



Rysunek 80 Wartości wskaźnika N_{HA} , w odniesieniu do hałasu tramwajowego na terenie miasta Poznań
[źródło: opracowanie własne]



źródło podkładu: © autorzy OpenStreetMap

Rysunek 81 Wartości wskaźnika N_{HA} , w odniesieniu do hałasu lotniczego na terenie miasta Poznań
[źródło: opracowanie własne]

Jak można zauważyć na terenie miasta Poznań, w odniesieniu do wskaźników L_{DWN} i L_N , dominującym źródłem hałasu jest hałas drogowy. Hałas ten wyróżnia się na tle innych źródeł, zarówno pod względem powierzchni obszarów, jak i liczby mieszkańców znajdujących się w strefie przekroczeń dopuszczalnych wartości wskaźników oceny hałasu.

2.3 Identyfikacja obszarów, które spełniają kryteria obszarów cichych

W SMH Poznań 2022 nie wskazano obszarów, które spełniają kryteria obszarów cichych.

2.4 Propozycje działań w zakresie ochrony środowiska przed hałasem zawarte w SMH Poznań 2022

2.4.1 Działania planowane do realizacji w ciągu 5 lat

W tabelach 70 ÷ 72 zestawiono działania zaproponowane w SMH Poznań 2022 planowane są do realizacji w ciągu 5 lat, licząc od roku następującego po roku sporządzenia strategicznej mapy hałasu, tj. dla lat 2023-2027. W tabelach zestawiono również informację o szacunkowych kosztach związanych z realizacją działań.

Tabela 70 Działania inwestycyjne w zakresie ograniczenia hałasu drogowego wskazane do realizacji w ciągu 5 lat w SMH Poznań 2022

Lp.	Nazwa obszaru	Typ zadania (działania)	Szacunkowe koszty realizacji zadania [PLN]	Uwagi
1	ul. Grunwaldzka przy granicy m. Poznania	Budowa zintegrowanego węzła transportowego Grunwaldzka, w miejscu przejazdu przez linię kolejową E20 – Poprawa jakości układu komunikacyjnego.	111 119 750	zrealizowane pomiędzy SMH Poznań 2022 a niniejszym POH
2	ul. Kolejowa	Przebudowa ul. Kolejowej - poprawa jakości układu komunikacyjnego.	8 934 507	zrealizowane pomiędzy SMH Poznań 2022 a niniejszym POH
3	ul. Arciszewskiego, ul. Ściegiennego, ul. Pogodna, ul. Promienista	Trasa tramwajowa na os. Kopernika wzdłuż ul. Arciszewskiego i Rembertowskiej.	brak danych	planowane do realizacji; zadanie uwzględnione w POH jako PHD01
4	dworzec autobusowy „Górczyn”	Budowa systemu parkingów Park&Ride w Poznaniu- etap III (P&R Górczyn) -Zwiększenia udziału transportu publicznego w podziale modalnym podróży, poprzez zachętę do pozostawienia pojazdów na parkingu Park&Ride i korzystanie z komunikacji zbiorowej.	brak danych	planowane do realizacji; zadanie uwzględnione w POH w ramach działania PHD12
5	ul. Lutycka	Budowa skrzyżowania bezkolizyjnego z linią kolejową nr 354 w ciągu ul. Lutyckiej w Poznaniu - Poprawa jakości układu komunikacyjnego.	62 184 724	w trakcie realizacji; zadanie uwzględnione w POH w ramach działania PHD03
6	ul. Gołęcińska	Budowa skrzyżowania bezkolizyjnego z linią kolejową nr 354 w ciągu ul. Gołęcińskiej w Poznaniu - Poprawa jakości układu komunikacyjnego.	41 991 390	w trakcie realizacji; zadanie uwzględnione w POH w ramach działania PHD03
7	ul. Pokrzywno	Przebudowa ul. Pokrzywno - Poprawa jakości układu komunikacyjnego.	14 953 309	zrealizowane pomiędzy SMH Poznań 2022 a niniejszym POH
8	ul. Wojciechowskiego	Przebudowa ul. Wojciechowskiego w Poznaniu – poprawa jakości układu komunikacyjnego.	brak danych	brak danych dotyczących planów realizacji inwestycji; zadanie nie zostało uwzględnione w POH - brak istotnego wpływu inwestycji na zmniejszenie oddziaływania hałasu drogowego w mieście
9	ul. Święty Marcin, ul. Fredry, ul. Gwarna, ul. Mielżyńskiego, ul. 27 Grudnia, pl. Wolności, ul. Towarowa	Program "Centrum" - etap I - przebudowa tras tramwajowych wraz z uspokojeniem ruchu samochodowego w ulicach: św. Marcin, Fredry, Mielżyńskiego, 27 Grudnia, pl. Wolności, Towarowa - Podniesienie standardu obsługi pasażerów komunikacji publicznej m.in. poprzez budowę nowoczesnej infrastruktury tramwajowej, w tym przystanków dostosowanych do obsługi osób niepełnosprawnych.	~100 000 000	w trakcie realizacji; zadanie uwzględnione w POH jako PHD04 oraz PHT2
10	ul. Ratajczaka, ul. Niezłomnych	Program "Centrum" - etap II - budowa trasy tramwajowej wraz z uspokojeniem ruchu samochodowego w ul. Ratajczaka - Podniesienie standardu obsługi pasażerów komunikacji	~130 000 000	w trakcie realizacji; zadanie uwzględnione w POH jako PHD05

Lp.	Nazwa obszaru	Typ zadania (działania)	Szacunkowe koszty realizacji zadania [PLN]	Uwagi
		publicznej m.in. poprzez budowę nowoczesnej infrastruktury tramwajowej, w tym przystanków dostosowanych do obsługi osób niepełnosprawnych.		
11	ul. Naramowicka, al. Praw Kobiet	Budowa trasy tramwajowej od Pętli Wilczak do Naramowic w Poznaniu - Podniesienie standardu obsługi pasażerów komunikacji publicznej poprzez budowę trasy tramwajowej. Polepszenie obsługi komunikacyjnej osiedli na Naramowicach w Poznaniu i połączenie tramwajem północnych osiedli mieszkaniowych z centrum miasta.	307 526 793	zrealizowane pomiędzy SMH Poznań 2022 a niniejszym POH
12	ul. Lechicka, ul. Naramowicka, al. Praw Kobiet	Budowa Węzła Nowa Naramowicka - poprawa jakości układu komunikacyjnego.	241 969 393	zrealizowane pomiędzy SMH Poznań 2022 a niniejszym POH
13	ul. Garbary, ul. Szelągowska	Budowa trasy tramwajowej na Naramowice - etap II - Polepszenie obsługi komunikacyjnej osiedli na Naramowicach w Poznaniu i połączenie tramwajem północnych osiedli mieszkaniowych z centrum miasta.	brak danych	planowane do realizacji; zadanie uwzględnione w POH jako PHD02 oraz PHT1
14	ul. Wierzbicice, ul. 28 czerwca 1956 r.	Przebudowa torowisk w ulicach Wierzbicice i 28 czerwca 1956 r. – podniesienie standardu obsługi pasażerów komunikacji publicznej poprzez przebudowę trasy tramwajowej wraz z dostosowaniem przystanków do obsługi osób niepełnosprawnych. Przyspieszenie przejazdu pojazdów publicznego transportu zbiorowego.	brak danych	zrealizowane pomiędzy SMH Poznań 2022 a niniejszym POH

[źródło: SMH Poznań 2022]

Tabela 71 Działania inwestycyjne w zakresie ograniczenia hałasu kolejowego wskazane do realizacji w ciągu 5 lat w SMH Poznań 2022

Lp.	Nazwa obszaru	Typ zadania (działania)	Szacunkowe koszty realizacji zadania [PLN]	Uwagi
1	LK nr 272, 352, 354, 394, 395, 801, 802, 803, 804, 805, 806, 823, 824, 853, 984	Prace na obwodnicy towarowej Poznania.	~1 500 000 000	planowane do realizacji; zadanie uwzględnione w POH jako PHK1

[źródło: SMH Poznań 2022]

Tabela 72 Działania inwestycyjne w zakresie ograniczenia hałasu tramwajowego wskazane do realizacji w ciągu 5 lat w SMH Poznań 2022

Lp.	Nazwa obszaru	Typ zadania (działania)	Szacunkowe koszty realizacji zadania [PLN]	Uwagi
1	ul. Arciszewskiego, ul. Ściegiennego, ul. Pogodna, ul. Promienista	Trasa tramwajowa na os. Kopernika wzdłuż ul. Arciszewskiego i Rembertowskiej.	brak danych	planowane do realizacji; zadanie uwzględnione w POH jako PHD01 (zadanie wpłynie na ograniczenie hałasu drogowego w mieście)
2	ul. Święty Marcin, ul. Fredry, ul. Gwarna, ul. Mielżyńskiego, ul. 27 Grudnia, pl. Wolności, ul. Towarowa	Program "Centrum" - etap I - przebudowa tras tramwajowych wraz z uspokojeniem ruchu samochodowego w ulicach: św. Marcin, Fredry, Mielżyńskiego, 27 Grudnia, pl. Wolności, Towarowa - Podniesienie standardu obsługi pasażerów komunikacji publicznej m.in. poprzez budowę nowoczesnej infrastruktury tramwajowej, w tym przystanków dostosowanych do obsługi osób niepełnosprawnych.	~100 000 000	w trakcie realizacji; zadanie uwzględnione w POH jako PHD04 oraz PHT2

Lp.	Nazwa obszaru	Typ zadania (działania)	Szacunkowe koszty realizacji zadania [PLN]	Uwagi
3	ul. Ratajczaka, ul. Niezłomnych	Program "Centrum" - etap II - budowa trasy tramwajowej wraz z uspokojeniem ruchu samochodowego w ul. Ratajczaka - Podniesienie standardu obsługi pasażerów komunikacji publicznej m.in. poprzez budowę nowoczesnej infrastruktury tramwajowej, w tym przystanków dostosowanych do obsługi osób niepełnosprawnych.	~130 000 000	planowane do realizacji; zadanie uwzględnione w POH jako PHD05 (zadanie wpłynie na ograniczenie hałasu drogowego w mieście)
4	ul. Naramowicka, al. Praw Kobiet	Budowa trasy tramwajowej od Pętli Wilczak do Naramowic w Poznaniu - Podniesienie standardu obsługi pasażerów komunikacji publicznej poprzez budowę trasy tramwajowej. Polepszenie obsługi komunikacyjnej osiedli na Naramowicach w Poznaniu i połączenie tramwajem północnych osiedli mieszkaniowych z centrum miasta.	307 526 793	zrealizowane pomiędzy SMH Poznań 2022 a niniejszym POH
5	ul. Lechicka, ul. Naramowicka, al. Praw Kobiet	Budowa Węzła Nowa Naramowicka - poprawa jakości układu komunikacyjnego	241 969 393	zrealizowane pomiędzy SMH Poznań 2022 a niniejszym POH
6	ul. Garbary, ul. Szelągowska	Budowa trasy tramwajowej na Naramowice - etap II - Polepszenie obsługi komunikacyjnej osiedli na Naramowicach w Poznaniu i połączenie tramwajem północnych osiedli mieszkaniowych z centrum miasta.	brak danych	planowane do realizacji; zadanie uwzględnione w POH jako PHD02 oraz PHT1
7	Trasa Poznańskiego Szybkiego Tramwaju (PST)	Odnowa infrastruktury publicznego transportu zbiorowego - modernizacja trasy Poznańskiego Szybkiego Tramwaju – Podniesienie jakości życia wszystkich mieszkańców.	30 000 000	zrealizowane pomiędzy SMH Poznań 2022 a niniejszym POH
8	ul. Wierzbicice, ul. 28 czerwca 1956 r.	Przebudowa torowisk w ulicach Wierzbicice i 28 czerwca 1956 r. – podniesienie standardu obsługi pasażerów komunikacji publicznej poprzez przebudowę trasy tramwajowej wraz z dostosowaniem przystanków do obsługi osób niepełnosprawnych. Przyspieszenie przejazdu pojazdów publicznego transportu zbiorowego.	91 449 702	zrealizowane pomiędzy SMH Poznań 2022 a niniejszym POH

[źródło: SMH Poznań 2022]

2.4.2 Działania planowane do realizacji w ciągu 6-10 lat, licząc od roku następującego po roku sporządzenia SMH Poznań 2022

W tabelach 73 ÷ 75 zestawiono działania zaproponowane w SMH Poznań 2022 planowane są do realizacji w ciągu 6-10 lat, licząc od roku następującego po roku sporządzenia strategicznej mapy hałasu, tj. dla lat 2028-2032. W tabelach zestawiono również informację o szacunkowych kosztach związanych z realizacją działań.

Tabela 73 Działania inwestycyjne w zakresie ograniczenia hałasu drogowego wskazane do realizacji w ciągu 6-10 lat w SMH Poznań 2022

Lp.	Nazwa obszaru	Typ zadania (działania)	Szacunkowe koszty realizacji zadania [PLN]	Uwagi
1	ul. Zawady, ul. Główna	Budowa trasy tramwajowej na Poznań Wschód - polepszenie obsługi komunikacyjnej.	brak danych	planowane do realizacji; zadanie uwzględnione w POH jako PHD14 (zadanie wpłynie na ograniczenie hałasu drogowego w mieście)

Lp.	Nazwa obszaru	Typ zadania (działania)	Szacunkowe koszty realizacji zadania [PLN]	Uwagi
2	Obszar „Wolne Torów”	Budowa infrastruktury transportowej na obszarze "Wolnych Torów" - opracowanie dokumentacji projektowej dla komunikacji drogowej na obszarze "Wolnych Torów".	brak danych	planowane do realizacji; zadanie uwzględnione w POH w ramach działania PHD15

[źródło: SMH Poznań 2022]

Tabela 74 Działania inwestycyjne w zakresie ograniczenia hałasu kolejowego wskazane do realizacji w ciągu 6-10 lat w SMH Poznań 2022

Lp.	Nazwa obszaru	Typ zadania (działania)	Szacunkowe koszty realizacji zadania [PLN]	Uwagi
1	LK nr 3 (E20)	Prace na linii kolejowej nr 3 (E20) na odcinku Poznań Główny – Kunowice (granica państwa).	brak danych	planowane do realizacji; zadanie uwzględnione w POH jako PHK3

[źródło: SMH Poznań 2022]

Tabela 75 Działania inwestycyjne w zakresie ograniczenia hałasu tramwajowego wskazane do realizacji w ciągu 6-10 lat w SMH Poznań 2022

Lp.	Nazwa obszaru	Typ zadania (działania)	Szacunkowe koszty realizacji zadania [PLN]	Uwagi
1	ul. Zawady, ul. Główna	Budowa trasy tramwajowej na Poznań Wschód - polepszenie obsługi komunikacyjnej.	brak danych	planowane do realizacji; zadanie uwzględnione w POH jako PHD14 (zadanie wpłynie na ograniczenie hałasu drogowego w mieście)
2	Obszar „Wolne Torów”	Budowa infrastruktury transportowej na obszarze "Wolnych Torów" - opracowanie dokumentacji projektowej dla komunikacji drogowej na obszarze "Wolnych Torów".	brak danych	planowane do realizacji; zadanie uwzględnione w POH jako PHD14 i PHT5

[źródło: SMH Poznań 2022]

3 Ocena realizacji poprzedniego programu – Programu ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Poznania 2018

Dotychczas obowiązujący Program ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Poznania 2018 (dalej POH Poznań 2018) został przyjęty przez Radę Miasta Poznania uchwałą nr LXIX/1253/VII/2018 z dnia 26 czerwca 2018 r. Podstawą do oceny jego realizacji są sprawozdania przekazane przez Urząd Miasta obejmujące lata 2018 - 2022.

3.1 Ocena realizacji POH Poznań 2018

3.1.1 Działanie zrealizowane

W tabelach 76 ÷ 78 zestawiono działania zrealizowane w zakresie ochrony przed hałasem, wskazane w POH Poznań 2018.

Tabela 76 Wykaz zrealizowanych działań w zakresie ochrony przed hałasem drogowym, wskazanych w POH Poznań 2018

Lp.	Nazwa obszaru	Działania	Jednostka odpowiedzialna	Uwagi
1	01_K 28 Czerwca 1956 r. od skrzyżowania ul. Górna Wilda z ul. Wierzbicice do ul. Krzyżowej	Działania wynikające z Decyzji Środowiskowej: modernizacja nawierzchni poprzez wymianę kostki na nawierzchnię bitumiczną, przystanki wiedeńskie, wyniesienie przejść dla pieszych, szykany i inne metody wymuszające ograniczenie prędkości.	ZTM/PIM	Wykonano w ramach przebudowy układu drogowo-tramwajowego.
2	02_K Dąbrowskiego od ul. Strzałkowskiego do ul. Kościelnej	Działania wynikające z Decyzji Środowiskowej: modernizacja nawierzchni, ograniczenie prędkości pojazdów do 30 km/h, działania wymuszające przestrzeganie ograniczenia prędkości - przystanki wiedeńskie i inne metody.	ZTM/MPK	Wykonano w ramach przebudowy układu drogowo-tramwajowego.
3	03_K Kościelna, Poznańska, Jeżycka (Os. Jeżyce);	Działania wymuszające ograniczenie prędkości pojazdów do 30 km/h wynikających z koncepcji uspokojenia ruchu.	MIR/ZDM	W ramach działania zrealizowano nowe połączenie w postaci ul. Św. Wawrzyńca od ul. Żeromskiego do ul. Kościelnej, wprowadzono zmiany w organizacji ruchu (m.in. ustanowiono drogi jednokierunkowe w obrębie ul. Poznańskiej i ul. Jeżyckiej oraz wprowadzono strefę tempo 30), wprowadzono środki uspokojenia ruchu m.in. w postaci poduszek berlińskich.
4	04_K Naramowicka (istniejący odcinek) od ul. Błażeja do ul. Dworskiej	Zmniejszenie natężenia ruchu poprzez budowę nowego śladu drogowego Nowa Naramowicka, modernizacja nawierzchni, działania wymuszające ograniczenie prędkości pojazdów do wartości wynikających z kodeksu drogowego.	ZDM/ZTM	brak
5	05_K Naramowicka od ul. Lechickiej do ul. Słowiańskiej	Działania wynikające z Decyzji Środowiskowych: cicha nawierzchnia, nowy układ drogowy (np. budowa ronda), ograniczenie prędkości do 50 km/h podczas całej doby ograniczenie ruchu pojazdów ciężkich.	ZDM/ZTM	brak
6	07_K Jana Pawła II od ul. Kórnickiej do Ronda Rataje	Działania wynikające z Decyzji Środowiskowej: cicha nawierzchnia SMA 8, nowa organizacja oraz nowy układ drogowy zwiększające przepustowość i płynność ruchu (dodatkowe pasy drogowe, wydzielenie torowiska tramwajowo-autobusowego).	ZTM	Wykonano w ramach przebudowy układu drogowo-tramwajowego.

Lp.	Nazwa obszaru	Działania	Jednostka odpowiedzialna	Uwagi
7	08_K Zamenhofa od Ronda Rataje przez skrzyżowanie z ul. Piłsudskiego i dalej (rejon ul. Obrzyca)	Działania wynikające z Decyzji Środowiskowej: cicha nawierzchnia SMA 8, nowa organizacja oraz nowy układ drogowy zwiększające przepustowość i płynność ruchu (dodatkowe pasy drogowe, wydzielenie torowiska tramwajowo-autobusowego).	ZTM	Wykonano w ramach przebudowy układu drogowo-tramwajowego.
8	09_K Krzywoustego wraz z Rondem Rataje od ul. Serafitek/ ul. Jurackiej poprzez Rondo Rataje do ul. Pleszewskiej	Działania wynikające z Decyzji Środowiskowej: cicha nawierzchnia SMA 8, nowa organizacja oraz nowy układ drogowy zwiększające przepustowość i płynność ruchu (dodatkowe pasy drogowe, wydzielenie torowiska tramwajowo-autobusowego).	ZTM	Wykonano w ramach przebudowy układu drogowo-tramwajowego.
9	10_K Starołęcka rejon skrzyżowania z ul. Gluszyńska	Budowa ronda	ZDM	brak
10	11_K Polna od ul. Dąbrowskiego do ul. Bukowskiej	Działania wymuszające ograniczenie prędkości pojazdów do wartości wynikających z kodeksu drogowego dla danego odcinka w szczególności w porze nocnej (w tym - zgodnie z koncepcją uspokojenia ruchu - wyłączenie sygnalizacji świetlnej oraz wyniesienie skrzyżowań ul. Polnej z ul. Jackowskiego i Szamarzewskiego).	ZDM	brak
11	13_K Główna od ul. Smolnej do ul. Krańcowej	Działania wymuszające ograniczenie prędkości pojazdów do wartości wynikających z kodeksu drogowego dla danego odcinka w szczególności w porze nocnej.	ZDM	brak
12	14_K Pałacza od ul. Grunwaldzkiej do ul. Pogodnej	Ograniczenie prędkości do 30km/h, wyniesione skrzyżowania oraz inne działania wymuszające ograniczenie rzeczywistej prędkości na danym odcinku.	ZDM	brak
13	15_K Gnieźnieńska od skrzyżowania z ul. Gdyskiej do zakładów Nivea	Działania wymuszające ograniczenie prędkości pojazdów do wartości wynikających z kodeksu drogowego dla danego odcinka w szczególności w porze nocnej.	ZDM	brak
14	16_K Głogowska od Dworca Zachodniego do ul. Hetmańskiej	Działania wymuszające ograniczenie prędkości pojazdów do wartości wynikających z kodeksu drogowego dla danego odcinka w szczególności w porze nocnej.	ZDM	W 2020 r. zmieniono organizację ruchu na odc. od ul. Berwińskiego do ul. Potworowskiego w zakresie oznakowania pionowego i poziomego oraz sygnalizacji świetlnej (zmniejszono liczbę pasów ruchu w obu kierunkach z dwóch do jednego oraz w to miejsce wytyczono ścieżkę rowerową. Trwają prace dotyczące koncepcji budowy ul. Dolna Głogowska, której przebieg stanowić będzie alternatywę dla ul. Głogowskiej.
9	18_K Ogródowa od ul. Półwiejskiej do ul. Ratajczaka	Działania wymuszające ograniczenie prędkości do 30 km/h, wymiana nawierzchni z kostki na nawierzchnię mniej hałaśliwą w uzgodnieniu z konserwatorem zabytków.	ZDM	brak

Lp.	Nazwa obszaru	Działania	Jednostka odpowiedzialna	Uwagi
10	19_K Polska od ul. Bukowskiej do ul. Św. Wawrzyńca	Działania wymuszające ograniczenie prędkości pojazdów do wartości wynikających z kodeksu drogowego dla danego odcinka w szczególności w porze nocnej.	ZDM	W 2019 r. wprowadzono zmianę organizacji ruchu na ul. Polskiej od ul. Nowina do ul. Dąbrowskiego. W 2020 r. uruchomiono w godzinach nocnych programu „All Red ⁹⁹ ” na skrzyżowaniu Dąbrowskiego – Polska – Św. Wawrzyńca.
11	22_K Serbska od ul. Naramowickiej do Ronda Solidarności	Rozbudowa sygnalizacji świetlnej oraz inne działania wymuszające ograniczenie prędkości pojazdów do wartości wynikających z kodeksu drogowego dla danego odcinka w szczególności w porze nocnej.	ZDM	brak
12	24_K Zamenhofa od ul. Obrzyca do ul. Kruczej	Rozbudowa sygnalizacji świetlnej oraz inne działania wymuszające ograniczenie prędkości pojazdów do wartości wynikających z kodeksu drogowego dla danego odcinka w szczególności w porze nocnej.	ZDM	brak
13	25_K Żegrze od Ronda Żegrze do ul. Bobrzańskiej	Działania wymuszające ograniczenie prędkości pojazdów do wartości wynikających z kodeksu drogowego dla danego odcinka w szczególności w porze nocnej.	ZDM/ZTM/MIR	Odcinek objęty przebudową w 2020 r. w ramach zadania „Przebudowa trasy tramwajowej: Kórnicka - os. Lecha - rondo Żegrze wraz z budową odcinka trasy od ronda Żegrze do ul. Unii Lubelskiej”. Pomimo obniżenia dozwolonej prędkości z 70 na 50 km/h, wyniki SMH Poznań 2022 wskazują, że rzeczywista prędkość pojazdów nadal pozostaje znacznie wyższa. Obszar uwzględniono w POH w ramach działania PHD07.
14	26_K Grochowska od ul. Grunwaldzkiej do ul. Bukowskiej	Działania wymuszające ograniczenie prędkości pojazdów do wartości wynikających z kodeksu drogowego dla danego odcinka w szczególności w porze nocnej; obniżenie dopuszczalnej prędkości w porze nocnej.	ZDM/MIR	Wdrożenie sygnalizacji „All Red ⁹⁹ ” na skrzyżowaniach ul. Grochowskiej z ul. Brzask i ul. Marcelesią.
15	27_K Małwowa od ul. Daliowej do ul. Grunwaldzkiej	Modernizacja nawierzchni oraz działania wymuszające ograniczenie prędkości pojazdów do wartości wynikających z kodeksu drogowego dla danego odcinka w szczególności w porze nocnej.	ZDM	W 2021 r. zrealizowano roboty budowlane w ciągu ul. Małwowej i Łużyckiej oraz wprowadzono środki uspokojenia ruchu, m.in. w postaci progów zwalniających, tablic uchylnych oraz ograniczenia prędkości do 30 km/h.
16	29_K Kurlandzka między ul. Dziadoszańską i ul. Bobrzańską	Działania wymuszające ograniczenie prędkości pojazdów do wartości wynikających z kodeksu drogowego dla danego odcinka w szczególności w porze nocnej, modernizacja nawierzchni, przeprowadzenie analizy akustycznej, budowa ekranu akustycznego w razie braku innych skutecznych rozwiązań przeciwhałasowych; budowa ekranu akustycznego będzie zależna od wyników analizy ZDM w zakresie możliwości technicznych i względów bezpieczeństwa (łuk drogi) w tej lokalizacji.	ZDM/MIR	W 2021 r. zrealizowano inwestycję polegającą m.in. na budowie ronda oraz ekranu akustycznego w przedmiotowej lokalizacji.

- 9 System sterowania sygnalizacją świetlną uwzględniający prędkość ruchu pojazdów. Stałe utrzymywanie na przejściu dla pieszych/skrzyżowaniu czerwonego światła, które zmienia się na zielone w sposób umożliwiający płynny przejazd (bez zatrzymywania) gdy pojazd porusza się z dozwoloną prędkością.

Lp.	Nazwa obszaru	Działania	Jednostka odpowiedzialna	Uwagi
17	32_S Hetmańska od ul. Rolnej do ul. Dolna Wilda	Działania wymuszające ograniczenie prędkości do 50 km/h pojazdów w szczególności w porze nocnej.	ZDM	Wdrożono sygnalizację „All red” na skrzyżowaniu Hetmańska – Rolna. Na wskazanym odcinku MIR rozpoczął procedurę zmiany prędkości dozwolonej z 70 na 50 km/h.
18	33_S Hetmańska od ul. Dmowskiego do ul. Reymonta	Działania wymuszające ograniczenie prędkości do 50 km/h pojazdów w szczególności w porze nocnej.	ZDM	Wdrożono sygnalizację „All red” na skrzyżowaniu Hetmańska – Arciszewskiego oraz przy ul. Jarochowskiego. Uruchomiono fotoradar w okolicy skrzyżowania z ul. Reymonta.
19	35_S Promienista od ul. Grochowskiej do ul. Palacza	Działania wymuszające ograniczenie prędkości pojazdów do wartości wynikających z kodeksu drogowego dla danego odcinka w szczególności w porze nocnej.	ZDM	Zamontowano poduszki berlińskie.
20	38_S Przybyszewskiego od ul. Marcelesińskiej do ul. Bukowskiej	Działania wymuszające ograniczenie prędkości pojazdów do wartości wynikających z kodeksu drogowego dla danego odcinka w szczególności w porze nocnej.	ZDM	Wykonano przebudowę sygnalizacji przy ul. Rokietniczej oraz wprowadzono buspas.
21	47_D Garbary od ul. Grochowe Łąki do ul. Długiej	Działania wymuszające ograniczenie prędkości pojazdów do wartości wynikających z kodeksu drogowego dla danego odcinka w szczególności w porze nocnej.	ZDM/ZTM	Wprowadzono buspas na odcinku od Estkowskiego do Długiej wraz ograniczeniem prędkości i poduszkami berlińskimi.
22	50_D Ługańska i Michałowo od ul. Kobylepole	Działania wymuszające ograniczenie prędkości pojazdów do wartości wynikających z kodeksu drogowego dla danego odcinka w szczególności w porze nocnej w ramach uspokojenia ruchu na obszarze Szczepankowa.	ZDM	Zamontowano poduszki berlińskie.
23	54_D Opolska skrzyżowanie z ul. Jesionową	Działania wymuszające ograniczenie prędkości pojazdów do wartości wynikających z kodeksu drogowego dla danego odcinka w szczególności w porze nocnej.	ZDM	-
24.	55_D** Strzeszyńska od ul. Biskupińskiej do odcinka za skrzyżowaniem z ul. Druskienicką	Działania wymuszające ograniczenie prędkości pojazdów do wartości wynikających z kodeksu drogowego dla danego odcinka w szczególności w porze nocnej.	ZDM	Zamontowano m.in. progi zwalniające w postaci poduszek berlińskich.

[źródło danych: sprawozdania z realizacji POH Poznań 2018]

Tabela 77 Wykaz zrealizowanych działań w zakresie ochrony przed hałasem kolejowym, wskazanych w POH Poznań 2018

Lp.	Nazwa obszaru	Działania	Jednostka odpowiedzialna
1	03_K LK 351 ulice Lutyńska i Wawrzyńska – rejon Rusałki i Ogrodu Botanicznego: od km 3+000 do km 8+000	modernizacja linii kolejowej	PKP PLK
2	04_K LK 351 ulice Słupska i Kierska; od km 12+000 do km 14+000	modernizacja linii kolejowej	PKP PLK

[źródło danych: sprawozdania z realizacji POH Poznań 2018]

Poza ww. działaniami inwestycyjnymi, PKP PLK wykonała wszystkie działania cykliczne wskazane w POH Poznań 2018 związane z szlifowaniem szyn i bieżącym utrzymaniem nawierzchni szynowej.

Tabela 78 Wykaz zrealizowanych działań w zakresie ochrony przed hałasem tramwajowym, wskazanych w POH Poznań 2018

Lp.	Nazwa obszaru	Działania	Jednostka odpowiedzialna
1	01_K Grunwaldzka (między ul. Ziębicką a ul. Promienistą)	prace bieżące utrzymujące torowisko w dobrym stanie technicznym wraz z cyklicznym szlifowaniem główek szyn minimum raz na rok; reprofilacja szyn – raz na trzy lata; dodatkowo, zaleca się stosowanie innych działań zmniejszających emisję hałasu do środowiska	ZTM/MPK
2	02_K Głogowska (od ul. Ściegiennego w stronę ul. Hetmańskiej)	prace bieżące utrzymujące torowisko w dobrym stanie technicznym wraz z cyklicznym szlifowaniem główek szyn minimum raz na rok; reprofilacja szyn – raz na trzy lata; dodatkowo, zaleca się stosowanie innych działań zmniejszających emisję hałasu do środowiska	ZTM/MPK
3	03_K Starołęcka (od ul. Fortecznej w kierunku Ronda Starołęka)	prace bieżące utrzymujące torowisko w dobrym stanie technicznym wraz z cyklicznym szlifowaniem główek szyn minimum raz na rok; reprofilacja szyn – raz na trzy lata; dodatkowo, zaleca się stosowanie innych działań zmniejszających emisję hałasu do środowiska	ZTM/MPK
4	04_K Warszawska (między ul. Krańcową i ul. Mogileńską)	prace bieżące utrzymujące torowisko w dobrym stanie technicznym wraz z cyklicznym szlifowaniem główek szyn minimum raz na rok; reprofilacja szyn – raz na trzy lata; dodatkowo, zaleca się stosowanie innych działań zmniejszających emisję hałasu do środowiska	ZTM/MPK
5	05_K Fredry (między ul. Kościuszki i ul. 27 Grudnia)	prace bieżące utrzymujące torowisko w dobrym stanie technicznym wraz z cyklicznym szlifowaniem główek szyn minimum raz na rok; reprofilacja szyn – raz na trzy lata; dodatkowo, zaleca się stosowanie innych działań zmniejszających emisję hałasu do środowiska	ZTM/MPK
6	06_K Strzelecka (od ul. Długiej w kierunku pl. Wiosny Ludów)	prace bieżące utrzymujące torowisko w dobrym stanie technicznym wraz z cyklicznym szlifowaniem główek szyn minimum raz na rok; reprofilacja szyn – raz na trzy lata; dodatkowo, zaleca się stosowanie innych działań zmniejszających emisję hałasu do środowiska	ZTM/MPK
7	07_K Murawa (od ul. Softysiej do ul. Słowińskiej)	prace bieżące utrzymujące torowisko w dobrym stanie technicznym wraz z cyklicznym szlifowaniem główek szyn minimum raz na rok; reprofilacja szyn – raz na trzy lata; dodatkowo, zaleca się stosowanie innych działań zmniejszających emisję hałasu do środowiska	ZTM/MPK
8	08_K Winogrody (od ul. Armii Poznań do ul. Brandstaettera)	prace bieżące utrzymujące torowisko w dobrym stanie technicznym wraz z cyklicznym szlifowaniem główek szyn minimum raz na rok; reprofilacja szyn – raz na trzy lata; dodatkowo, zaleca się stosowanie innych działań zmniejszających emisję hałasu do środowiska	ZTM/MPK

[Źródło danych: sprawozdania z realizacji POH Poznań 2018]

3.1.2 Działania niezrealizowane

W tabelach 79 ÷ 80 zestawiono działania niezrealizowane w zakresie ochrony przed hałasem, wskazane w POH Poznań 2018, wraz z przyczynami braku realizacji oraz oceną, czy powinny być ujęte do realizacji w obecnym Programie.

Tabela 79 Wykaz niezrealizowanych działań w zakresie ochrony przed hałasem drogowym, wskazanych w POH Poznań 2018

Lp.	Nazwa obszaru	Działania	Jednostka odpowiedzialna	Przyczyna braku realizacji	Konieczność uwzględnienia w obecnym POH
1	06_K Dąbrowskiego między ul. Przybyszewskiego i ul. Kościelną	Działania wynikające z Decyzji Środowiskowej: modernizacja nawierzchni, ograniczenie prędkości (30 km/h), działania wymuszające ograniczenie prędkości pojazdów - przystanki wiedeńskie i inne metody wymuszające ograniczenie prędkości.	ZTM	Działanie niezrealizowane, bez wskazania przyczyny braku realizacji. W 2022 r. na przedmiotowym odcinku przeprowadzono remont w obrębie torowiska tramwajowego. Z uwagi na brak uwzględnienia inwestycji w aktualnej WPF, działanie zostało przesunięte na perspektywę długofalową.	TAK Zadanie uwzględnione w POH w ramach działania PHD13.
2	12_K Kraszewskiego od ul. Dąbrowskiego do ul. Bukowskiej	Wymiana nawierzchni z kostki na mniej hałaśliwą w uzgodnieniu z konserwatorem zabytków oraz działania wymuszające ograniczenie prędkości pojazdów do wartości wynikających z kodeksu drogowego dla danego odcinka w szczególności w porze nocnej.	ZDM	brak danych ZDM prowadzi na przedmiotowym odcinku drogi prace utrzymaniowo-naprawcze.	TAK Zadanie uwzględnione w POH w ramach działania PHD06.
9	17_K Biskupińska rejon ul. Strzeszyńskiej	Działania wymuszające ograniczenie prędkości pojazdów do wartości wynikających z kodeksu drogowego dla danego odcinka w szczególności w porze nocnej.	ZDM	W 2020 r. ogłoszono przetarg na wykonanie opracowania projektu dla budowy sieci kanalizacji sanitarnej wraz z przyłączami w ul. Beskidzkiej i Biskupińskiej w Poznaniu. Ponadto, wydatkowano środki w kwocie 59 tys. zł na zawarcie porozumienia w sprawie rozwiązania umowy na dokumentację projektową dla ul. Biskupińskiej.	NIE Działanie nie obejmuje obszarów z 10% największych wartości wskaźnika N _{HA} .
10	20_K Bukowska pomiędzy ul. Grochowską i ul. Bułgarską	Działania wymuszające ograniczenie prędkości pojazdów do wartości wynikających z kodeksu drogowego dla danego odcinka w szczególności w porze nocnej.	ZDM/MIR	W trakcie planowania – w 2022 wykonano projekt stałej organizacji ruchu wraz z sygnalizacją świetlną na skrzyżowaniu ul. Bukowska-Bułgarska-Polska.	NIE Wyniki SMH Poznań 2022 wskazują, że prędkość pojazdów nie stanowi czynnika powodującego ponadnormatywne oddziaływanie hałasu drogowego. Dla wskazanego obszaru zaproponowano działanie alternatywne PDH12.
11	21_K Nad Wierzbakiem między ul. Wielkopolską i ul. Urbanowską	Działania wymuszające ograniczenie prędkości pojazdów do wartości wynikających z kodeksu drogowego dla danego odcinka w szczególności w porze nocnej – np. sygnalizacja w systemie „Red Light” na skrzyżowaniu z ul. Drzymały	ZDM/MIR	W 2023 r. zamontowano azyl na przejściu dla pieszych oraz uruchomiono sygnalizację świetlną w trybie „All red” ⁹⁹ w porze nocnej.	NIE Wyniki SMH Poznań 2022 wskazują, że prędkość pojazdów nie stanowi czynnika powodującego ponadnormatywne oddziaływanie hałasu drogowego. Dla wskazanego obszaru zaproponowano działanie alternatywne PDH12.

Lp.	Nazwa obszaru	Działania	Jednostka odpowiedzialna	Przyczyna braku realizacji	Konieczność uwzględnienia w obecnym POH
12	23_K Dymka od ul. Chartowo do ul. Szwajcarskiej	Działania wymuszające ograniczenie prędkości pojazdów do wartości wynikających z kodeksu drogowego dla danego odcinka w szczególności w porze nocnej, w tym usunięcie znaku informującego o dopuszczalnej prędkości równej 70 km/h.	ZDM	W trakcie planowania – ZTM opracował projekt dla inwestycji Szwajcarska – Dymka. Wydatkowano środki w kwocie 7 tys. zł na projekt optymalizacji stałej organizacji ruchu wraz z sygnalizacją świetlną w rejonie przejazdu przez torowisko w ciągu ul. Szwajcarskiej.	NIE Działanie nie obejmuje obszarów z 10% największych wartości wskaźnika N_{100} .
13	28_K Św. Marcin między ul. Ratajczaka i pl. Wiosny Ludów	Wprowadzenie obszaru typu woonerf, ograniczenie prędkości do 20 km/h oraz działania wymuszające ograniczenie prędkości pojazdów oraz wymiana nawierzchni z kostki na nawierzchnię mniej hałaśliwą w uzgodnieniu z konserwatorem zabytków.	BKPIRM, PIM	W trakcie realizacji – w 2021 roku ruszyła przebudowa tego odcinka ulicy w ramach Programu „Centrum” – etap I.	TAK Działanie wpisuje się w inwestycję o szerszym zakresie - PHD04.
14	30_S* Ściegiennego od ul. Pogodnej do skrzyżowania z ul. Promienistą, fragment ul. Taczanowskiego	Działania wymuszające ograniczenie prędkości pojazdów do wartości wynikających z kodeksu drogowego dla danego odcinka w szczególności w porze nocnej; obniżenie dopuszczalnej prędkości w porze nocnej.	MIR/ZDM	MIR w 2020 rozpoczął projektowanie zmian w organizacji ruchu w sąsiednim rejonie. Planowane są zmiany w organizacji ruchu terenu ograniczonego ulicami: Grochowską, Pogodną, Palacza i Grunwaldzką. Zmiany dotyczą zmian kierunków ruchu na poszczególnych ulicach osiedla, wprowadzenia środków uspokojenia ruchu, wprowadzenia elementów związanych z uporządkowaniem parkowania oraz wyznaczeniem kontraruchu rowerowego.	TAK Zadanie uwzględnione w POH w ramach działania PHD09.
15	31_S* Królowej Jadwigi od ul. Strzeleckiej do ul. Półwiejskiej	Działania wymuszające ograniczenie prędkości pojazdów do wartości wynikających z kodeksu drogowego dla danego odcinka w szczególności w porze nocnej; obniżenie dopuszczalnej prędkości w porze nocnej.	MIR/ZDM	brak danych W 2021 r. opracowano dokumentację projektową dla budowy drogi rowerowej w rejonie ulic Strzeleckiej i Królowej Jadwigi.	TAK Zadanie uwzględnione w POH w ramach działania PHD10.
16	34_S* Aleje Solidarności między ul. Murawa i ul. Potabską	Działania wymuszające ograniczenie prędkości pojazdów do wartości wynikających z kodeksu drogowego dla danego odcinka w szczególności w porze nocnej.	ZDM	Zbyt wysoka kategoria drogi – działania z zakresu respektowania dopuszczalnej prędkości dla danej drogi znajdują się wyłącznie w kompetencjach Policji.	NIE Wyniki SMH Poznań 2022 wskazują, że prędkość pojazdów nie stanowi jedynego czynnika powodującego ponadnormatywne oddziaływanie hałasu drogowego. Dla wskazanego obszaru zaproponowano działanie alternatywne PDH12.

Lp.	Nazwa obszaru	Działania	Jednostka odpowiedzialna	Przyczyna braku realizacji	Konieczność uwzględnienia w obecnym POH
17	36_S* Bolesława Krzywoustego od ul. Ługańskiej/ ul. Torowej do rejonu ul. Sanockiej	Działania wymuszające ograniczenie rzeczywistej prędkości pojazdów do 80 km/h (istniejące ograniczenie) w szczególności w porze nocnej.	ZDM	Zbyt wysoka kategoria drogi – działania z zakresu respektowania dopuszczalnej prędkości dla danej drogi znajdują się wyłącznie w kompetencjach Policji. Na przedmiotowym odcinku przeprowadzono działanie polegające na wymianie nawierzchni jezdni drogowej.	NIE Działanie nie obejmuje obszarów z 10% największych wartości wskaźnika N_{10} .
18	37_S* Naramowicka od ul. Maków Polnych do ul. Błażeja	Działania wynikające z Decyzji Środowiskowej: cicha nawierzchnia, nowy układ drogowy, ograniczenie ruchu pojazdów ciężkich, ograniczenie prędkości oraz podjęcie działań wymuszających jej przestrzeganie w szczególności w porze nocnej.	ZDM	Inwestycja w fazie planowania – opracowanie stałej organizacji ruchu dla ul. Naramowickiej.	NIE Działanie nie obejmuje obszarów z 10% największych wartości wskaźnika N_{10} .
19	39_S* Przybyszewskiego od ul. Szamarzewskiego do ul. Dąbrowskiego	Działania wymuszające ograniczenie prędkości pojazdów do wartości wynikających z kodeksu drogowego dla danego odcinka w szczególności w porze nocnej.	ZDM	brak danych	NIE Wyniki SMH Poznań 2022 wskazują, że prędkość pojazdów nie stanowi czynnika powodującego ponadnormatywne oddziaływanie hałasu drogowego. Dla wskazanego obszaru zaproponowano działanie alternatywne PDH12.
20	40_S* Grochowska między ul. Grunwaldzką a ul. Promienistą	Działania wymuszające ograniczenie prędkości pojazdów do wartości wynikających z kodeksu drogowego dla danego odcinka w szczególności w porze nocnej; obniżenie dopuszczalnej prędkości w porze nocnej.	ZDM	MIR projektuje zmiany w organizacji ruchu na skrzyżowaniu ze Słoneczną.	NIE Działanie nie obejmuje obszarów z 10% największych wartości wskaźnika N_{10} .
21	41_S* Głogowska między ul. Krzywą a ul. Palacza	Działania wymuszające ograniczenie prędkości pojazdów do wartości wynikających z kodeksu drogowego dla danego odcinka w szczególności w porze nocnej; obniżenie dopuszczalnej prędkości w porze nocnej.	ZDM	brak danych Na przedmiotowym odcinku w 2023 r. zrealizowano działania w postaci modernizacji torowiska tramwajowego.	TAK Zadanie uwzględnione w POH w ramach działania PHD11.
22	42_S* Głogowska od Koszniczów Górczyńskich do wiaduktu Skórnickiego	Działania wymuszające ograniczenie prędkości pojazdów do wartości wynikających z kodeksu drogowego dla danego odcinka w szczególności w porze nocnej.	ZDM	brak danych	NIE Działanie nie obejmuje obszarów z 10% największych wartości wskaźnika N_{10} .

Lp.	Nazwa obszaru	Działania	Jednostka odpowiedzialna	Przyczyna braku realizacji	Konieczność uwzględnienia w obecnym POH
23	43_S* Dąbrowskiego od ul. Polskiej do ul. Lutyckiej	Działania wymuszające ograniczenie prędkości pojazdów do wartości wynikających z kodeksu drogowego dla danego odcinka w szczególności w porze nocnej.	ZDM	Zbyt wysoka kategoria drogi – działania z zakresu respektowania dopuszczalnej prędkości dla danej drogi znajdują się wyłącznie w kompetencjach Policji. Wykonano działanie alternatywne, polegające na wymianie nawierzchni jezdni drogowej.	NIE Działanie nie obejmuje obszarów z 10% największych wartości wskaźnika N_{100} .
24	44_S* Dąbrowskiego od ul. Lutyckiej do granic miasta	Działania wymuszające ograniczenie prędkości pojazdów do wartości wynikających z kodeksu drogowego dla danego odcinka w szczególności w porze nocnej (np. interaktywna tablica informacyjna dot. bieżącej prędkości).	ZDM	Zbyt wysoka kategoria drogi – działania z zakresu respektowania dopuszczalnej prędkości dla danej drogi znajdują się wyłącznie w kompetencjach Policji. Wykonano działanie alternatywne, polegające na wymianie nawierzchni jezdni drogowej.	NIE Działanie nie obejmuje obszarów z 10% największych wartości wskaźnika N_{100} .
25	45_S* Browarna północny odcinek ulicy	Działania wymuszające ograniczenie prędkości pojazdów do wartości wynikających z kodeksu drogowego dla danego odcinka w szczególności w porze nocnej.	ZDM	brak danych	NIE Działanie nie obejmuje obszarów z 10% największych wartości wskaźnika N_{100} .
26	46_D** Grochowe łąki i Bóżnicza całe odcinki ulic	Działania wymuszające ograniczenie prędkości pojazdów do wartości wynikających z kodeksu drogowego dla danego odcinka w szczególności w porze nocnej podczas wprowadzenia zmian organizacji ruchu wynikających z kompleksowych uzgodnień przebudowy obszaru w rejonie Starej Rzeźni; zmiana nawierzchni z kostki na nawierzchnię mniej hałaśliwą w uzgodnieniu z konserwatorem zabytków.	ZDM	Zadanie rozpoczęte – opracowano projekt przebudowy ulicy w związku z rewitalizacją Starej Rzeźni.	NIE Wyniki SMH Poznań 2022 wskazują, że prędkość pojazdów nie stanowi czynnika powodującego ponadnormatywne oddziaływanie hałasu drogowego. Dla wskazanego obszaru zaproponowano działanie alternatywne PDH12.
27	48_D** Kurlandzka od ul. Żegrze do ul. Obodrzyckiej	Działania wymuszające ograniczenie prędkości pojazdów do wartości wynikających z kodeksu drogowego dla danego odcinka w szczególności w porze nocnej.	ZDM	brak danych	NIE Działanie nie obejmuje obszarów z 10% największych wartości wskaźnika N_{100} .
28	49_D** Warszawska od ul. Mogileńskiej do ul. Krańcowej	Działania wymuszające ograniczenie prędkości pojazdów do wartości wynikających z kodeksu drogowego dla danego odcinka w szczególności w porze nocnej.	ZDM	Na przedmiotowym odcinku w listopadzie 2020 realizowano działanie w postaci wymiany nawierzchni drogowej.	NIE Działanie nie obejmuje obszarów z 10% największych wartości wskaźnika N_{100} .

Lp.	Nazwa obszaru	Działania	Jednostka odpowiedzialna	Przyczyna braku realizacji	Konieczność uwzględnienia w obecnym POH
29	51_D** Obornicka od ul. Rudnickiego do granic miasta	Działania wymuszające ograniczenie prędkości pojazdów do wartości wynikających z kodeksu drogowego dla danego odcinka w szczególności w porze nocnej, modernizacja nawierzchni oraz zmniejszenie natężenia ruchu na istniejącej drodze poprzez budowę nowego śladu ul. Obornickiej.	ZDM	Zadanie rozpoczęte – przeprowadzono analizy ruchu w sąsiedztwie ul. Obornickiej.	NIE Działanie nie obejmuje obszarów z 10% największych wartości wskaźnika N_{10} .
30	52_D** Wiechowicza od ul. Umultowskiej do ul. Mieszka I	Działania wymuszające ograniczenie prędkości pojazdów do wartości wynikających z kodeksu drogowego dla danego odcinka w szczególności w porze nocnej.	ZDM	brak danych	NIE Działanie nie obejmuje obszarów z 10% największych wartości wskaźnika N_{10} .
31	53_D** Bułgarska od ul. Łubieńskiej do ul. Marszałkowskiej	Działania wymuszające ograniczenie prędkości pojazdów do wartości wynikających z kodeksu drogowego dla danego odcinka w szczególności w porze nocnej.	ZDM	brak danych	NIE Działanie nie obejmuje obszarów z 10% największych wartości wskaźnika N_{10} .

[źródło danych: sprawozdania z realizacji POH Poznań 2018]

* Działanie wskazane w POH Poznań 2018 do realizacji w perspektywie średniookresowej (lata 2023 – 2028).

** Działanie wskazane w POH Poznań 2018 do realizacji w perspektywie długookresowej (po 2028 roku).

Tabela 80 Wykaz niezrealizowanych działań w zakresie ochrony przed hałasem kolejowym, wskazanych w POH Poznań 2018

Lp.	Nazwa obszaru	Działania	Jednostka odpowiedzialna	Przyczyna braku realizacji	Konieczność uwzględnienia w obecnym POH
1	01_S* LK 272 ul. Starołęcka – granica miasta; od km 192+000 do km ok. 196+000	wymiana nawierzchni, budowa ekranu akustycznego o wysokości minimum 4 m od km 193+524 do km 193+610, montaż tłumika torowego w km od 194+620 do km 184+890 oraz w km od 195+205 do km 195+355	PKP PLK	Działanie objęte projektem pn. „Prace na obwodnicy towarowej Poznania”. Umowa na realizację robót budowlanych w ramach projektu została podpisana w dniu 27.05.2024 r. Planowane jest zakończenie prac do końca 2027 r. Aktualny zakres rzeczowy projektu w odniesieniu do przedmiotowego odcinka LK 272 obejmuje wymianę nawierzchni oraz montaż tłumików torowych w km 194+620 – 194+890 oraz w km 195+205 -195+355.	TAK Zadanie uwzględnione w POH w ramach działania PHK1.

Lp.	Nazwa obszaru	Działania	Jednostka odpowiedzialna	Przyczyna braku realizacji	Konieczność uwzględnienia w obecnym POH
2	02_S* węzeł kolejowy: LK 3, 272, 801, 802 Okolice ulic 28 Czerwca 1956 i Opolskiej; LK 3 ok. km 307+000 LK 271 ok. km 161+000 LK 272 ok. km 198+000 LK 801 ok. km 1+500 LK 802 km 0+760	LK 801, 802 i 272: tłumiki torowe od km 0+060 do km 0+430, budowa ekranu akustycznego o wysokości minimum 4 m od km od km 0+370 do km 0+394 oraz od km 0+404 do km 0+435 LK801: tłumiki torowe od km 3+884 do km 4+126, od km 0+060 do km 0+430, od km 2+430 do 2+590 LK272: tłumiki torowe od km 194+620 do km 194+890 i w km od 195+205 do km 195+355	PKP PLK	Działanie objęte projektem pn. „Prace na obwodnicy towarowej Poznania”. Umowa na realizację robót budowlanych w ramach projektu została podpisana w dniu 27.05.2024 r. Planowane jest zakończenie prac do końca 2027 r. Aktualny zakres rzeczowy projektu w odniesieniu do przedmiotowego odcinka LK 802 obejmuje tłumiki torowe w km 0+060 - 0+430; budowa ekranu akustycznego o wysokości minimum 4 m w km 0+370 - 0+394 oraz w km 0+404 - 0+435. Aktualny zakres rzeczowy projektu w odniesieniu do przedmiotowego odcinka LK 801 obejmuje tłumiki torowe w km 0+060 - 0+430 oraz w km 2+340 - 2+590.	TAK Zadanie uwzględnione w POH w ramach działania PHK1.
3	05_K LK 3 na wysokości ulic Kopanina i Kaczej do granic miasta; od km ok. 310+500 do km ok. 313+000	monitoring hałasu - wyniki monitoringu będą podstawą do ewentualnej decyzji o przedłużeniu ekranów	PKP PLK	PKP PLK wstępnie zaplanowało wykonanie pomiaru poziomu hałasu od linii kolejowej w II kw. 2023 r., termin wykonania badania przesunięto na I kw. 2024 r.	TAK Zadanie uwzględnione w POH w ramach działania PHK3.
4	06_S* LK 804 łąącznica w okolicy ul. Warszawskiej; od km ok. 0+600	wymiana nawierzchni	PKP PLK	Przedmiotowy zakres łącznicy LK 804 został wyłączony z projektu pn. „Prace na obwodnicy towarowej Poznania”.	NIE Działanie nie obejmuje obszarów z 10% największych wartości wskaźnika N_{HA} .

[źródło danych: sprawozdania z realizacji POH Poznań 2018]

* Działanie wskazane w POH Poznań 2018 do realizacji w perspektywie średniookresowej (lata 2023 – 2028).

3.2 Zrealizowane działania w zakresie ochrony przed hałasem inne niż wskazane w POH Poznań 2018

W tabelach 81 – 83 przedstawiono zrealizowane działania w zakresie ochrony przed hałasem inne niż wskazane w POH Poznań 2018

Tabela 81 Zrealizowane działania w zakresie ochrony przed hałasem drogowym inne niż wskazane w POH Poznań 2018

Lp.	Nazwa inwestycji	Działania zrealizowane w ramach inwestycji
1	ZDM/P/052 Budowa dróg rowerowych	Budowa dróg rowerowych na terenie dzielnic Grunwald, Jeżyce, Nowe Miasto, Stare Miasto i Wilda.
2	ZDM/P/007 Opracowanie koncepcji układów komunikacyjnych, projekty i studia wykonalności	Opracowanie koncepcji, projektów i studiów wykonalności dla przyszłych układów komunikacyjnych.
3	ZDM/P/029 Uporządkowanie parkowania na Wildzie i Łazarzu - Strefa Płatnego Parkowania	Wykonanie prac projektowych, a następnie wdrożenie nowych stref płatnego parkowania w obrębie dzielnic Wilda i Św. Łazarz.
4	ZDM/P/036 RoweLove Rataje	Budowa traktu pieszo-rowerowego łączącego Rataje - Park z Maltą i Wartą oraz ul. Jana Pawła II.
5	ZDM/P/041 Budowa kładki pieszo - rowerowej nad rzeką Wartą oraz Cybiną pomiędzy Berdychowem, Ostrowem Tumskim oraz Chwaliszewem	Budowa nowej kładki pieszo-rowerowej nad rzeką Wartą. Planowany termin realizacji: 2025 rok (źródło: https://pim.poznan.pl/inwestycje/w-trakcie-realizacji/budowa-kładki-pieszo-rowerowej-nad-rzeka-warta-oraz-cybiną-pomiedzy).
6	ZDM/P/058 Usprawnienie transportu publicznego	Wykonywanie działań mających na celu usprawnienie transportu publicznego na obszarze miasta Poznania, np. poprzez zmiany organizacji ruchu (sygnalizacja, śluz autobusowe itp.) czy wykonanie dokumentacji projektowej na wydzielenie bus-pasów.
7	ZDM/B/001 Zarządzanie drogami publicznymi oraz wewnętrznymi	W ramach działania wydatkowano fundusze m.in. na remonty nawierzchni jezdni, celem utrzymania ich we właściwym stanie technicznym, a także na montaż progów zwalniających i poduszek berlińskich na wybranych ulicach miasta Poznania.
8	ZDM/P/056 Przebudowa utwardzonych ulic gminnych	Realizacja robót budowlanych oraz opracowanie dokumentacji projektowych i kosztorysów dla przebudowy, rozbudowy czy utwardzania wybranych dróg na terenie miasta Poznania.
9	ZDM/P/057 Bezpieczeństwo ruchu drogowego	W ramach zadania dokonywano rozbudowy systemu sygnalizacji świetlnej i przebudowy skrzyżowań, w tym montażu radarowych wyświetlaczy prędkości (m.in. w ramach Poznańskiego Budżetu Obywatelskiego, projekt „Dzieciaki Bystrzaki Kwiatowego, Ławicy i Górczyna”).
10	stała organizacja ruchu na os. Piastowskim	Wprowadzenie stałej organizacji ruchu, umożliwiającej ograniczenie prędkości pojazdów, na os. Piastowskim.
11	stała organizacja ruchu w Centrum Poznania	Wprowadzenie stałej organizacji ruchu, umożliwiającej ograniczenie prędkości pojazdów, w Centrum Poznania, tj. w obrębie ulic Śródką, Krakowską, Łąkową, Kwiatową, Libelta, Działuńskich, Pl. Cyryla Ratajskiego, Młyńska, Pl. Wolności, Nowowiejskiego, 3 Maja, Mielżyńskiego, Bydgoską, Filipińską, Śródką, Ostrówek, Św. Jacka, Cybińska, rynek Śródecki, Gdańska, Kościuszki, Taylora, Karmelicka, okolice Starego Rynku.
12	tablice informujące o przekroczeniu prędkości	Montaż tablic informujących o przekroczeniu prędkości na ul. Złotowskiej i Małwowej.
13	Sygnalizacja w systemie „All red”	Wprowadzenie sygnalizacji w systemie „All red” w godzinach nocnych na skrzyżowaniach Żeromskiego – Dąbrowskiego, Przybyszewskiego – Bukowska, Przybyszewskiego – Szamarzewskiego oraz Bałtycka – Gdyńska.
14	Ograniczenie prędkości na autostradzie A2	Uruchomienie odcinkowego pomiaru prędkości pomiędzy węzłami Poznań-Komorniki i Poznań-Krzesiny. Działanie zrealizowane pomiędzy SMH i POH.

[źródło danych: sprawozdania z realizacji POH Poznań 2018 oraz dane od zarządców]

Tabela 82 Zrealizowane działania w zakresie ochrony przed hałasem kolejowym inne niż wskazane w POH Poznań 2018

Lp.	Rok	Numer/nazwa linii kolejowej, lokalizacja	Zrealizowane działania
1	2019	LK 805, odc. Swarzędz – Stary Młyn, km 0,400 – 1,453	remont toru – wymiana podkładów, uzupełnienie tłucznia, wymiana szyn
2	2019	LK 394, odc. Poznań Krzesiny – Kobylnica, tor 3, km 3,300 – 4,147	wymiana szyn
3	2019	LK 801, tor 2 km 1,548 (skrzyżowanie z ul. Górecką)	remont przejazdu kolejowo-drogowego
4	2019	LK 801, tor 1,2 km 1,991 (skrzyżowanie z ul. Dmowskiego)	remont przejazdu kolejowo-drogowego
5	2019	LK 801, st. Poznań Górczyn, km 2,000 – 2,400	wymiana szyn
6	2019	LK 272, st. Poznań Krzesiny, tor 4	wymiana szyn
7	2019	LK 3, LK 351 Warszawa Zachodnia – Kunowice	szlifowanie rozjazdów
8	2019	LK 272, LK 352 Kluczbork – Poznań Główny	szlifowanie rozjazdów
9	2020	LK 272, st. Poznań Krzesiny, tor nr 4	remont toru – wymiana podkładów, uzupełnienie tłucznia, wymiana szyn
10	2020	LK 272, st. Poznań Krzesiny, tory nr 6 i 8	wymiana szyn
11	2020	LK 272, odc. Gądkki – Poznań Krzesiny, tor nr 2	kompleksowa wymiana nawierzchni kolejowej
12	2020	st. Poznań Górczyn, tory nr 1s, 2s	wymiana szyn
13	2020	LK 394, odc. Stary Młyn – Zieliniec,	wymiana szyn
14	2020	LK 395, Zieliniec – Koziegłowy, tor nr 1	wymiana szyn
15	2020	LK 395, Koziegłowy – Poznań Piątkowo, tor 2, km 8,000 - 8,600	wymiana szyn
16	2020	LK 395, Poznań Piątkowo, ul. Sucholeska	remont przejazdu kolejowo-drogowego
17	2020	LK 353 Poznań Wschód – Skandawa, Tory 1 i 2	szlifowanie rozjazdów
18	2020	LK 271 Wrocław – Poznań, Tory 1 i 2	szlifowanie rozjazdów i szyn
19	2021	LK 801, odc. Poznań Starołęka – Poznań Górczyn LK 824, Tor nr 508 (od 1,380 do 2,430 km) LK 352, odc. Poznań Starołęka – Poznań Franowo PFC LK 394, odc. Poznań Krzesiny – Pokrzywno	podbicie torów wraz z oprofilowaniem podsypki
20	2021	LK 352, odc. Poznań Starołęka – Poznań Franowo, LK 272, odc. Gądkki – Poznań Krzesiny, st. Poznań Krzesiny, tor nr 1 LK 272, odc. Poznań Krzesiny – Poznań Starołęka, tor nr 2 LK 272, odc. Poznań Główny – Poznań Starołęka, st. Poznań Starołęka, tor nr 1	podbijanie rozjazdów
21	2021	LK 802, Poznań Starołęka – Luboń (km 0,849)	remont przejazdu kolejowo-drogowego
22	2021	LK 272, Poznań Starołęka (km 195,309)	remont przejazdu kolejowo-drogowego
23	2021	LK 352, St. Poznań Franowo, tor nr 124	kompleksowa wymiana nawierzchni kolejowej
24	2021	LK 3, St. Poznań Górczyn, tor nr 7	kompleksowa wymiana nawierzchni kolejowej
25	2021	LK 353 Poznań Wschód – Skandawa, stacja Poznań Wschód	szlifowanie torów
26	2021	LK 353 Poznań Wschód – Skandawa, odcinek Poznań Wschód – Kobylnica	szlifowanie torów
27	2021	LK 272 Kluczbork – Poznań Główny, odcinek Poznań Starołęka – Poznań Główny	szlifowanie torów
28	2021	LK 272 Kluczbork – Poznań Główny, stacja Poznań Starołęka	szlifowanie torów
29	2021	LK 3 Warszawa Zachodnia – Kunowice, odcinek Poznań Górczyn – Pałędzie	szlifowanie torów
30	2022	stacja Poznań Starołęka, km 196,040	remont przejazdu kolejowo-drogowego
31	2022	stacja Poznań Piątkowo, tor 4	wymiana szyn
32	2022	stacja Poznań Piątkowo, tory 6, 8, 10	mechaniczne podbicie torów
33	2022	LK 802, Poznań Starołęka – Luboń, tor 1, 2, km 0,728	remont przejazdu kolejowo-drogowego

Lp.	Rok	Numer/nazwa linii kolejowej, lokalizacja	Zrealizowane działania
34	2022	Stacja Poznań Starołęka, Rz nr 21	kompleksowa wymiana nawierzchni kolejowej
35	2022	LK 3 Warszawa Zachodnia – Kunowice, stacja Poznań Antoninek	szlifowanie rozjazdów
36	2022	LK 3 Warszawa Zachodnia – Kunowice, stacja Poznań Wschód	szlifowanie rozjazdów
37	2022	LK 3 Warszawa Zachodnia – Kunowice, stacja Poznań Główny	szlifowanie rozjazdów
38	2022	LK 3 Warszawa Zachodnia – Kunowice, stacja Poznań Górczyn	szlifowanie rozjazdów
39	2022	LK 3 Warszawa Zachodnia – Kunowice, odcinek Poznań Górczyn – Palędzie	szlifowanie torów
40	2022	LK 356 Poznań Wschód – Bydgoszcz Główna, odcinki Poznań Wschód – Poznań Karolin oraz Poznań Karolin – Czerwonak	szlifowanie torów

[Źródło danych: sprawozdania z realizacji POH Poznań 2018]

Tabela 83 Zrealizowane działania w zakresie ochrony przed hałasem tramwajowym inne niż wskazane w POH Poznań 2018

Lp.	Rok	Nazwa obszaru, lokalizacja	Zrealizowane działania
1	2018	ul. Hetmańska - odcinek od ul. Dolna Wilda do ronda Starołęka	kompleksowy remont torowiska tramwajowego, sieci trakcyjnej oraz peronów przystanku „Hetmańska Wiadukt”
2	2018	Pętla Połabska i ul. Murawa	naprawa układu torowego na pętli Połabska, wymiana zwrotnic
3	2018	Pętla Dębica wraz z ul. 28 Czerwca 1956 r. (odc. od ul. Hetmańskiej do Pętli Dębica)	wymiana zwrotnicy, naprawa torowiska tramwajowego w ul. 28 Czerwca 1956 r.
4	2018	Skrzyżowanie ul. Górna Wilda i ul. Półwiejskiej	wymiana rozjazdu od strony ul. Górna Wilda, wymiana zwrotnicy od strony ul. Wierzbicice
5	2018	Węzeł Głogowska/Hetmańska, odc. pomiędzy ulicami Hetmańską i Chociszewskiego	wymiana części węzła rozjazdowego, naprawa toru tramwajowego
6	2018	ul. Grochowska i ul. Grunwaldzka	naprawa przejazdu wraz z wymianą nawierzchni drogowej i torowej
7	2018	ul. Wołyńska i ul. Wojska Polskiego	naprawa przejazdu wraz z wymianą nawierzchni drogowej i torowej
8	2018	ul. Bobrzańska i ul. Wiatraczna	naprawa przejazdu wraz z wymianą nawierzchni drogowej i torowej
9	2018	ul. Zamenhofska, przy ul. Piłsudskiego, ul. Obrzyca i os. Jagiellońskim	wymiana nawierzchni drogowej, wymiana nawierzchni torowej
10	2018	ul. Milczańska i ul. Katowicka	naprawa przejazdu wraz z wymianą nawierzchni drogowej i torowej
11	2018	Trasa PST i Pętla Ogrody	zakup i montaż smarownic torowych (4 szt. na trasie PST oraz 1 szt. Na Pętli Ogrody)
12	2018	miasto Poznań – cały obszar	likwidacja 1-go wyeksploatowanego wagonu tramwajowego typu GT8.
13	2019	Rondo Śródka i przejazd Jana Pawła II – Baraniaka	całkowita wymiana konstrukcji torowiska w węźle Rondo Śródka; wymiana nawierzchni drogowej w tarczy ronda oraz na przejazdach drogowych; całkowita wymiana elementów zwrotnic w przejeździe Jana Pawła II / Baraniaka
14	2019	Skrzyżowanie ulic Głogowska/Ściegiennego	wymiana nawierzchni torowej i drogowej
15	2019	odcinek w łuku za mostem Bolesława Chrobrego	naprawa torowiska obejmująca wymianę nawierzchni torowej, wymianę tłucznia, podbite toru
16	2019	Linia dwutorowa w ciągu ul. Wolnica	naprawa torowiska obejmująca wymianę nawierzchni torowej, wymianę tłucznia, podbite toru
17	2019	Linia dwutorowa w ciągu ul. Głogowskiej na odc. od ul. Berwińskiego do ul. Śniadeckich	naprawa torowiska obejmująca wymianę nawierzchni torowej, wymianę tłucznia, podbite toru
18	2019	Linia dwutorowa w ciągu ul. Jana Pawła II na odc. od Ronda Śródka do ul. Kórnickiej	naprawa torowiska obejmująca odtworzenie pochyłości poprzecznych torów, odtworzenie istniejącego układu torowego, podbite toru, uzupełnienie tłucznia
19	2019	Pętla Budziszyska i Połabska	zakup i montaż smarownic torowych
20	2019	Rondo Starołęka	zakup i montaż smarownicy torowej

Lp.	Rok	Nazwa obszaru, lokalizacja	Zrealizowane działania
21	2019	miasto Poznań – cały obszar	wymiana taboru tramwajowego – wycofano 46 wagonów tramwajowych typu GT8 i 105Na. Wprowadzono 30 nowych wagonów Moderus Gamma LF 02AC oraz 20 nowych wagonów Moderus Gamma LF 003 AC BD
22	2019	Trasa PST	wymiana szyn pomiędzy ul. Roosevelta i stacją Słowiańska
23	2019	Ulice Żegrze i Chartowo	przebudowa trasy tramwajowej na odcinku od os. Lecha do ronda Żegrze
24	2019	Pętla Wilczak	budowa trasy tramwajowej od pętli Wilczak do Naramowic – w 2019 roku przebudowano pętlę Wilczak
25	2020	ul. Lewandowskiej, ul. Dowbora-Muśnickiego i ul. Kórnicka	przebudowa torowiska – wymiana szyn i styków dylatacyjnych, odtworzenie nawierzchni drogowej w torowisku, montaż smarownic torowych
26	2020	Skrzyżowanie ul. Przybyszewskiego / Szamarzewskiego	Wymiana nawierzchni torowej i drogowej
27	2020	Roosevelta - Pułaskiego wraz z węzłem Pułaskiego/aleja Wielkopolska	Przebudowa torowiska – całkowita wymiana konstrukcji torowiska, wymiana nawierzchni drogowej w węźle rozjazdowym, wymiana konstrukcji platform przystankowych oraz elementów małej architektury
28	2020	ul. Przelajowa - ETAP II	Przebudowa torowiska – całkowita wymiana konstrukcji torowiska, budowa nowych przejazdów przez torowisko tramwajowe, wymiana konstrukcji platform przystankowych
29	2020	obręb Rynku Jeżyckiego – ETAP I	Przebudowa torowiska – kompleksowa wymiana torowiska, wymiana nawierzchni drogowej, wykonanie wzmocnienia podbudowy
30	2020	węzeł rozjazdowy Kórnicka	Przebudowa torowiska – kompleksowa wymiana torowiska, wymiana nawierzchni drogowej, wymiana mechanizmów zwrotnic
31	2020	ul. Roosevelta od węzła rozjazdowego PST do ul. Poznańskiej	Przebudowa torowiska – usunięcie płyt betonowych i zastosowanie torowiska na podkładach strunobetonowych, wymiana nawierzchni drogowej, wymiana konstrukcji platformy przystankowej
32	2020	ul. Wołyńska i ul. Małopolska	Przebudowa torowiska – wymiana szyn i nawierzchni drogowej
33	2020	miasto Poznań – cały obszar	Wymiana taboru tramwajowego - wycofano 4 wyeksploatowane wagony tramwajowe (po 2 typu GT8 i 105Na).
34	2020	miasto Poznań – cały obszar	Toczenie kół tramwajowych w 251 szt. pociągów tramwajowych, Wymiana obręczy kół w 29 wagonach.
35	2020	ul. Unii Lubelskiej	Budowa nowej trasy tramwajowej
36	2021	ul. Podgórna	Remont torowiska – wymiana szyn tramwajowych, remont nawierzchni drogowej
37	2021	ul. Hłonda przy pętli Zawady	Wymiana torowiska tramwajowego w przejazdach
38	2021	ul. Górna Wilda	Wymiana szyn tramwajowych
39	2021	Głogowska	Wymiana szyn łukowych na wyjeździe z zajezdni
40	2021	Forteczna - Bystra	Przebudowa układu torowego na terenie zajezdni
41	2021	miasto Poznań – cały obszar	Wycofanie 2 wyeksploatowanych wagonów tramwajowych 105Na
42	2021	miasto Poznań – cały obszar	Toczenie kół tramwajowych w 259 szt. pociągach tramwajowych
43	2021	ul. Zamenhofska pomiędzy przystankami os. Piastowskie i Wioślarska	Budowa końcówki czołowej os. Piastowskie wraz z przebudową torowiska na wysokości przystanków os. Piastowskie
44	2021	Plac Wielkopolski	Zakup i montaż dwóch pojedynczych smarownic torowych
45	2021	pętla Starołęka	Zakup i montaż pojedynczej smarownicy torowej
46	2021	pętla Piątkowska	Zakup i montaż podwójnej smarownicy torowej
47	2021	ul. Św. Michała, Rondo Starołęka, ul. Biskupińska	Budowa parkingów typu P&R
48	2022	ul. 28 Czerwca 1956 r.	Wymiana szyn tramwajowych
49	2022	ul. Dąbrowskiego	Wymiana szyn tramwajowych
50	2022	pl. Wiosny Ludów	Wymiana szyn tramwajowych
51	2022	Most Teatralny	Wymiana szyn tramwajowych

Lp.	Rok	Nazwa obszaru, lokalizacja	Zrealizowane działania
52	2022	Rynek Jeżycki	Budowa nowych peronów – przystanki wiedeńskie
53	2022	ul. Starołęcka	Wymiana torowiska tramwajowego w przejazdach
54	2022	Trasa PST – od rozjazdu Dworzec Zachodni – PST do przystanku Słowiańska	Remont torowiska – wymiana szyn i podbudowy torowiska, wymiana warstwy izolacyjnej na estakadzie Bogdanka
55	2022	Trasa PST – Pętla Sobieskiego do przystanku Szymanowskiego	Remont torowiska – wymiana podbudowy torowiska, wymiana szyn i podkładów
56	2022	Głogowska	Remont rozjazdu wjazdowego do zajezdni
57	2022	węzeł Kórnicka / Jana Pawła II oraz ul. Podwale (przy pętli Zawady)	Zakup i montaż smarownic torowych
58	2022	pl. Wielkopolski	Wymiana rozjazdu i szyn łączących, wymiana podlewu podszyнового wraz z przytwierdzeniem
59	2022	ul. Wierzbicice i 28 Czerwca 1956 r. (od ul. Wierzbicice do ul. Krzyżowej)	Kompleksowa przebudowa ul. Wierzbicice oraz ul. 28 czerwca 1956 r. do ul. Krzyżowej
60	2022	od pętli Wilczak do Naramowic	Budowa trasy tramwajowej na Naramowice – etap I
61	2022	Rondo Rataje, ul. Krzywoustego do mostu Królowej Jadwigi, ul. Zamenhofa do ul. Wioślarskiej, ul. Jana Pawła II do ul. Kórnickiej	Rozbudowa i przebudowa istniejącego układu torowo-drogowego, w tym przebudowa i budowa nowej konstrukcji nawierzchni jezdni oraz wydzielonego torowiska tramwajowo-autobusowego
62	2023	Kórnicka - os. Lecha - rondo Żegrze - ul. Unii Lubelskiej	Przebudowa trasy tramwajowej: Kórnicka - os. Lecha - rondo Żegrze wraz z budową odcinka od ronda Żegrze do ul. Unii Lubelskiej

[źródło danych: sprawozdania z realizacji POH Poznań 2018, pismo ZTM z dnia 5 lutego 2024 r., znak ZTM.DJ.541.3.2024 oraz pismo BKPiRM z dnia 5 lutego 2024 r., znak KSr-II.6254.6.2024]

4 Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych do opracowania Programu

W kolejnych podrozdziałach poddano analizie aktualnie obowiązujące dokumenty i opracowania, przytaczając zawarte w nich zapisy o charakterze istotnym dla niniejszego Programu.

4.1 Polityki, strategie, plany i programy

Pełna analiza ustanowionych polityk, strategii, planów i programów, zarówno szczebla krajowego jak i wojewódzkiego, wraz z wnioskami formułowanymi w odniesieniu do działań naprawczych, przedstawiono w tomie 1 niniejszego Programu. Ponadto, poniżej przedstawiono zestawienie dokumentów odnoszących się bezpośrednio do miasta Poznania.

3) Strategia Rozwoju Miasta Poznania 2020+

Strategia Rozwoju Miasta Poznania 2020+ została przyjęta Uchwałą Nr XLI/708/VII/2017 Rady Miasta Poznania z dnia 24 stycznia 2017 roku. W dokumencie tym określono podstawowe cele przewidziane do osiągnięcia przez miasto Poznań w perspektywie do 2030 roku, wśród których istotne miejsce zajmują kwestie związane z promowaniem proekologicznych postaw związanych z transportem oraz wysoką dostępnością terenów zielonych (priorytet: „Zielone, mobilne miasto”). W tym kontekście, według przedstawionej w dokumencie koncepcji, w niedalekiej przyszłości miasto Poznań powinno stwarzać dogodne warunki do wybierania alternatywnych dla samochodu form mobilności, m.in. na skutek systematycznego rozwoju oferty transportu publicznego oraz infrastruktury pieszo-rowerowej, co w wymierny sposób przełoży się na poprawę klimatu akustycznego na terenie miasta.

W ramach osiągnięcia ww. priorytetu, wskazano następujące kierunki interwencji i działania strategiczne:

- zwiększenie atrakcyjności i efektywności transportu publicznego oraz wykorzystania możliwości transportowych miasta, poprzez:
 - wprowadzanie rozwiązań zapewniających szybki, punktualny i efektywny publiczny transport zbiorowy na terenie miasta,
 - wydłużenie istniejących i budowa nowych tras tramwajowych,
 - budowę tras dla szybkich autobusów miejskich,
 - integrację miejskich i metropolitalnych systemów transportu publicznego (opierających się na kolei metropolitalnej, a także sieciach tramwajowej i autobusowej),
- uspokojenie ruchu samochodowego w mieście, poprzez:
 - ograniczenie ruchu pojazdów samochodowych w centrum miasta,
 - budowę infrastruktury drogowej poprawiającej jakość układu komunikacyjnego i usprawniającej funkcjonowanie transportu publicznego,
 - budowę dróg odciążających ruch w śródmieściu,

- uwolnienie przestrzeni publicznej od parkujących samochodów,
- budowę efektywnego systemu parkingów P&R,
- budowę wielopoziomowych parkingów w śródmieściu,
- zmniejszenie poziomu hałasu komunikacyjnego,
- rozwój ekomobilności, poprzez:
 - zwiększenie wykorzystania ekologicznych środków transportu, ruchu pieszego i poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym,
 - utworzenie spójnej sieci dróg rowerowych zapewniających dojazd do centrum oraz rozbudowa infrastruktury rowerowej,
 - rozwój systemu rowerów miejskich,
 - wprowadzenie standardów dla ruchu pieszego i rowerowego,
 - wspieranie rozwoju elektromobilności,
 - promocję korzystania z alternatywnych środków transportu,
 - upowszechnienie programów edukacji transportowej w poznańskich szkołach.

Wśród najważniejszych zadań, których realizacja przyczyni się do osiągnięcia celów określonych dla priorytetu „Zielone i mobilne miasto”, znalazły się następujące działania:

- budowa nowych tras tramwajowych, tj. na Naramowice, w ciągu ul. Unii Lubelskiej, w ciągu ul. Ratajczaka, na os. Kopernika, na os. Dębina, węzeł Brama Zachodnia,
- przebudowa istniejących tras tramwajowych, tj. trasy ul. Kórnicka – os. Lecha – rondo Żegrze, ul. Wierzbicice i 28 Czerwca 1956 r., ul. Zwierzyniecka, ul. Dąbrowskiego,
- zakup nowych niskoemisyjnych pojazdów transportu publicznego,
- utworzenie nowych połączeń komunikacyjnych (połączenie os. Świerczewo z centrum miasta, połączenie północnych osiedli miasta z trasą PST, usprawnienie ruchu komunikacyjnego do węzła Ogrody/ Brama Zachodnia),
- realizacja programu „Poznań Rataje – Franowo” w zakresie modernizacji układu drogowego,
- rozbudowa Strefy Tempo 30,
- budowa systemu parkingów P&R,
- rozbudowa miejskiej sieci dróg rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą,
- utworzenie parku Rataje,
- zagospodarowanie starego koryta Warty,
- budowa i modernizacja obiektów nad Wartą (kładka pieszo-rowerowa nad Wartą i Cybiną, łazienki Rieczne, Dzieciniec Pod Słońcem),
- rozbudowa ciągu pieszo-rowerowego Wartostrada.

4) Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Poznania na lata 2014 – 2025 (Aktualizacja)

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Poznania na lata 2014 – 2025 (PZRPTZ) w swojej najnowszej, zaktualizowanej wersji przyjęty został Uchwałą nr VII/88/VIII/2019 Rady Miasta Poznania z dnia 26 lutego 2019 roku. Aktualizacja

dokumentu wynikała z wejścia w życie ustawy z dnia 11 stycznia 2018 roku *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* (t.j. Dz. U. 2023 poz. 875) wprowadzającej m.in. obowiązek uwzględnienia analizy kosztów i korzyści wynikających ze stosowania zeroemisyjnych autobusów w miejskim transporcie publicznym. W dokumencie tym dokonano m.in. analizy oferty przewozowej w publicznym transporcie zbiorowym dla całej aglomeracji poznańskiej (na czas sporządzania dokumentu), zarówno pod względem dostępnej siatki połączeń jak i taboru obsługującego poszczególne linie, a także określono podstawowe założenia dla dalszego jej rozwoju. Wśród planów rozwojowych dla transportu zbiorowego na terenie miasta Poznania, w ramach PZRPTZ wymienia się m.in.:

- zachowanie aktualnej sieci komunikacyjnej, w tym brak likwidacji istniejących torowisk tramwajowych,
- budowę nowych odcinków linii tramwajowych:
 - połączenie tramwajowe w ciągu ul. Niezłomnych i ul. Ratajczaka,
 - połączenie tramwajowe w ciągu ul. Dąbrowskiego od istniejącej pętli na Ogrodach do nowej pętli w ramach tzw. Bramy Zachodniej,
- wprowadzenie nowego połączenia pomiędzy Naramowicami a centrum miasta Poznania, w jednym z poniższych wariantów (opcjonalnie – ich kombinacji):
 - budowę trasy tramwajowej od ul. Małe Garbary do pętli tramwajowej na Naramowicach,
 - wprowadzenie nowego, bezkolizyjnego systemu transportu zbiorowego (system BRT, od ang. *Bus Rapid Transport*),
 - budowę trasy pętli tramwajowej na Naramowice i wpięcie jej do istniejącej sieci w miejscu Ronda Solidarności,
 - budowę trasy pętli tramwajowej na Naramowice i wpięcie jej do istniejącej sieci w miejscu pętli Wilczak,
- dopuszcza się wprowadzenie nowych odcinków sieci tramwajowej, uzależnionych pozytywnym wynikiem analiz techniczno-ekonomicznych, tj.:
 - połączenia tramwajowego w ciągu ul. 3 Maja,
 - połączenia tramwajowego w ciągu ulic Młyńskiej i Solnej, od placu Cyryla Ratajskiego do istniejącego połączenia w ulicy Wolnica,
 - połączenia tramwajowego wzdłuż ulicy Dąbrowskiego od tzw. Bramy Zachodniej do ulicy Przelot,
 - połączenia tramwajowego od ulicy Towarowej do pętli na Wolnych Torach, a także, alternatywnie, przedłużenia tego połączenia do ul. Hetmańskiej,
 - połączenia tramwajowego wzdłuż ul. Grochowskiej, pomiędzy ul. Grunwaldzką a ul. Hetmańską,
 - połączenia tramwajowego z dworcem kolejowym Poznań Wschód.

Wśród celów sformułowanych w PZRPTZ wymieniono „zmniejszenie emisji hałasu powstającego w procesach transportowych”, który jest bezpośrednio związany z niniejszym Programem. Jego osiągnięcie będzie możliwe m.in. przy zastosowaniu odpowiednich

standardów dotyczących zakupów środków transportu zbiorowego oraz realizacji inwestycji w ramach powstawania nowej i modernizacji istniejącej infrastruktury transportowej.

5) Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Poznania (PZMM) został przyjęty uchwałą nr L/894/VIII/2021 Rady Miasta Poznania z dnia 6 lipca 2021 roku. W dokumencie tym, w sposób szczegółowy dokonano charakterystyki aktualnego (na czas sporządzania dokumentu) stanu mobilności miejskiej, uwydatniając jej mocne i słabe aspekty. Nakreślono również potencjalne kierunki rozwoju systemu transportowego miasta Poznania, w ujęciu możliwych pozytywnych, jak i negatywnych scenariuszy. Kierunek polityki transportowej miasta określony został w PZMM w formie wizji: **„Poznań, jako ośrodek metropolitalny, umożliwi bezpieczne, sprawne i zrównoważone przemieszczanie się wszystkim mieszkańcom, w sposób ograniczający szkodliwy wpływ na środowisko naturalne”**.

Ponadto, w ramach PZMM określono obszary rozwojowe oddziałujące na mobilność miejską, a także niezbędne do podjęcia działania w ramach tych obszarów, z których część jest bezpośrednio lub pośrednio związana z postulatami formułowanymi w ramach niniejszego Programu:

- obszar 1 – Bezpieczeństwo i zarządzanie ruchem, w ramach którego znalazły się następujące działania:
 - działania nr 1.1 i 1.2 – zwiększenie poziomu bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego, poprzez stosowanie rozwiązań technicznych i organizacyjnych skutkujących realnym zmniejszeniem prędkości ruchu pojazdów. Wśród przewidywanych w tym obszarze działań przewiduje się m.in. upowszechnienie stosowania rozwiązań technicznych (np. zmiany geometrii jezdni czy stosowanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego) i organizacyjnych, wymuszających zmniejszenie prędkości ruchu przez kierujących pojazdami. Na skutek zmniejszenia rzeczywistej prędkości ruchu samochodów, uzyskany w ten sposób zysk w postaci spadku oddziaływania akustycznego hałasu drogowego realizowany jest niejako „przy okazji”,
 - działanie nr 1.7 – wprowadzenie w centrum miasta i na osiedlach stref uspokojonego ruchu (podobnie jw., działanie korzystne z punktu widzenia zmniejszania oddziaływania hałasu drogowego),
 - działanie nr 1.8 – wprowadzenie organizacyjnego ograniczenia wjazdu pojazdów powyżej 3,5 t do centrum miasta Poznania, a także analiza możliwego rozszerzenia tego działania na kolejne obszary miasta (jw.),
- obszar 2 – Ruch piesz i rowerowy, w ramach którego znalazły się następujące działania:
 - działania 2.1 i 2.2 – poprawa stanu technicznego infrastruktury dla pieszych (w tym realizacja urządzeń wspomagających – schody, windy) oraz wyznaczenie dodatkowych przejść dla pieszych (m.in. na etapie projektowym)

- dla nowopowstałych przedsięwzięć, a także ich dobudowa w miejscach brakujących przejść),
- działanie 2.3 – realizacja i ewaluacja Programu Rowerowego, którego efektem będzie powstanie spójnej sieci ścieżek rowerowych w aspekcie ogólnomiejskim i metropolitalnym,
 - obszar 3 – Środowisko i przestrzeń, w ramach którego znalazły się następujące działania:
 - działanie 3.1 – budowa i przebudowa dróg w sposób umożliwiający jak najmniejszą ingerencję w istniejącą zieleni miejską, a także zwiększanie powierzchni zieleni urządzonej wzdłuż ciągów komunikacyjnych,
 - działanie 3.2 – zwiększanie liczby terenów zielonych w mieście (parki miejskie i parki kieszonkowe),
 - działania 3.6 i 3.7 – wsparcie rozwoju stacji tankowania pojazdów paliwami alternatywnymi, lub stacji ładowania w przypadku pojazdów elektrycznych, a także zwiększanie udziału pojazdów napędzanych tego rodzaju źródłami energii w obrębie floty transportu publicznego,
 - działanie 3.9 – ograniczanie potrzeb związanych z przemieszczaniem się na większe odległości poprzez projektowanie i tworzenie tzw. osiedli kompletnych, tj. zapewniających mieszkańcom pełną realizację potrzeb życiowych w ich najbliższej okolicy,
 - działanie 3.10 – ograniczanie hałasu komunikacyjnego poprzez wdrażanie rozwiązań organizacyjnych i technicznych (działanie jednoznacznie zbieżne z niniejszym Programem),
 - obszar 4 – Transport publiczny, w ramach którego znalazły się następujące działania:
 - działanie 4.1 – rozwój spójnej i atrakcyjnej oferty biletowej, a także promocja transportu publicznego m.in. poprzez prowadzenie prac nad integracją taryfową oraz łączenie usług transportu publicznego i parkingów P&R,
 - działanie 4.2 – wymiana taboru tramwajowego i autobusowego na nowocześniejszy (działanie to, które w swojej istocie obejmuje także organizatorów transportu kolejowego, jest szczególnie istotne z punktu widzenia ograniczania oddziaływania akustycznego od jednostek transportu szynowego),
 - działania 4.3 i 4.4 – optymalizacja usług transportu publicznego pod względem zapotrzebowania występującego w poszczególnych rejonach aglomeracji, a także tworzenie nowych linii i tras komunikacyjnych, ze szczególnym naciskiem na rozwój sieci tramwajowej miasta Poznania. Docelowo, także poprzez wzajemną integrację poszczególnych środków transportu zbiorowego, zwiększanie atrakcyjności oferty na rzecz zmniejszania liczby indywidualnych podróży samochodem,
 - działanie 4.8 – rozwój poznańskiej kolei metropolitalnej, w tym organizacja nowych połączeń kolejowych, budowa nowych przystanków czy zwiększanie liczby kursów wedle zapotrzebowania,

- działanie 4.12 – tworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych, umożliwiających przesiadki pomiędzy poszczególnymi środkami transportu,
- obszar 5 – Transport samochodowy, w ramach którego znalazły się następujące działania:
 - działanie 5.1 – likwidacja kolizji systemu kolejowego z układem drogowym, które najczęściej, poprzez upłynnienie ruchu drogowego oraz wyprowadzenie go do tunelu, powoduje poprawę warunków akustycznych w otoczeniu tego typu inwestycji,
 - działanie 5.4 – rozwój zintegrowanego z transportem publicznym systemu parkingów typu P&R, umożliwiających kierowcom wygodną przesiadkę z samochodu na transport publiczny,
 - działanie 5.5 – rozwój układu drogowego, w tym poprzez budowę systemu obwodnic (tzw. I, II i III ramy komunikacyjnej), co umożliwi odciążenie ulic charakteryzujących się największym natężeniem ruchu drogowego poprzez jego rozproszenie na większą liczbę arterii,
- obszar 6 – Nowoczesne technologie, w ramach którego znalazły się następujące działania:
 - działanie 6.1 – rozwój istniejącego systemu zarządzania ruchem i docelowe objęcie nim całego obszaru miasta, w tym rozwijanie priorytetu dla pojazdów transportu publicznego,
 - działanie 6.2 – „Mobilność jako usługa”, tj. docelowo integracja wszystkich rodzajów transportu publicznego i współdzielonego (np. hulajnogi elektryczne) w jednym systemie planowania i opłacania podróży po mieście.

Dodatkowo, w PZMM określono listę priorytetowych inwestycji miejskich, których realizacja przyczyni się do osiągnięcia celów w ramach poszczególnych obszarów, tj.:

- realizacja Programu Rowerowego oraz budowa nowych tras pieszo-rowerowych w kierunku gminy Czerwonak i w kierunku Dębiny,
- budowa trzech kładek pieszo-rowerowych (Czerwonak, Berdychowo, połączenie os. Piastowskiego z Wildą),
- odnowa taboru autobusowego,
- budowa sześciu nowych tras tramwajowych (na Dębiec, na Marcelin, na os. Kopernika, na Poznań Wschód, na Naramowice – etap II, do Bramy Zachodniej),
- budowa nowych przystanków kolejowych (Franowo, Kobylepole, Zieliniec, Koziegłowy, Naramowice, Uniwersytet, Obornicka/Mateckiego, Suchy Las) w ramach modernizacji towarowej obwodnicy Poznania,
- budowa węzłów przesiadkowych w rejonie stacji/przystanków kolejowych (Krzesiny, Wola, Strzeszyn, Koziegłowy, Wschód, Dębiec, Starołęka, Górczyn, Junikowo, Kiekrz), a także węzła przesiadkowego Brama Zachodnia,
- eliminacja kolizji systemu kolejowego z układem drogowym,

- przeprowadzenie niezbędnych inwestycji w obszarze dróg (ulica Dolna Głogowska wraz z trasą tramwajową, domknięcie I ramy komunikacyjnej – odc. północny, remont mostów Mieszka I oraz Bolesława Chrobrego, przebudowa DK 92 – węzeł Koszalińska, przebudowa ul. Obornickiej).

6) Strategia Rozwoju Elektromobilności dla Miasta Poznania do roku 2035

Przyjęcie przez Radę Miasta Poznania w dniu 29 września 2020 roku *Strategii Elektromobilności dla Miasta Poznania do roku 2035* wiązało się m.in. z wejściem w życie ustawy z dnia 11 stycznia 2018 roku *o elektromobilności i paliwach alternatywnych*. W dokumencie określono m.in. priorytety rozwojowe w rozumieniu szeroko pojętej polityki elektromobilności, w tym rozwój zero- i niskoemisyjnego transportu publicznego oraz infrastruktury obejmującej ogólnodostępne stacje ładowania samochodów elektrycznych i stacje tankowania paliw alternatywnych. Ponadto, z uwagi na promocję, a docelowo wdrażanie rozwiązań związanych z ekologicznym transportem, w szczególności w odniesieniu do mniejszego hałasu generowanego przez tego typu pojazdy, ustalenia *Strategii Elektromobilności dla Miasta Poznania do roku 2035* są zbieżne w zapisami formułowanymi w ramach niniejszego Programu.

4.2 Program ochrony środowiska

Program Ochrony Środowiska dla Miasta Poznania do 2030 roku został przyjęty uchwałą nr XCIV/1817/VIII/2023 Rady Miasta Poznania z dnia 5 grudnia 2023 roku. W dokumencie, w odniesieniu do oddziaływania akustycznego na terenie miasta Poznania, dokonano analizy zagrożenia hałasem z uwagi na źródło jego powstawania, w oparciu o analizy wykonane w ramach mapy akustycznej miasta Poznania z 2022 r. W opracowaniu stwierdzono największe narażenie na hałas mieszkańców miasta Poznania pochodzące od hałasu drogowego. Ponadto, określone zostały następujące cele związane z ochroną przed hałasem:

- osiągnięcie dobrego klimatu akustycznego, bez przekroczeń dopuszczalnych norm hałasu,
- zmniejszenie hałasu komunikacyjnego w przestrzeni miejskiej.

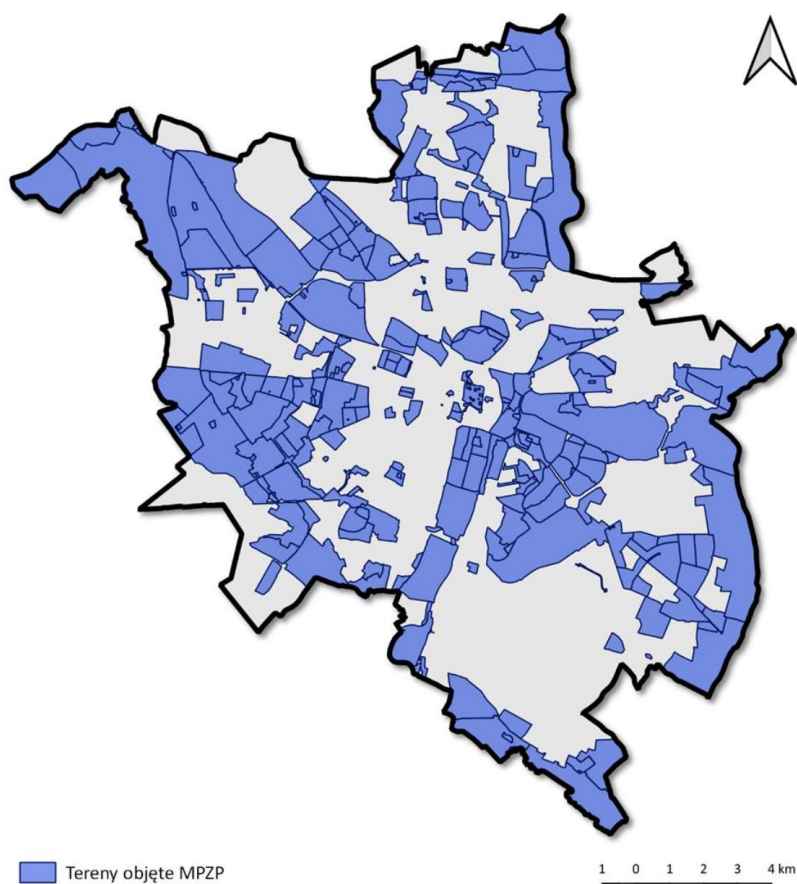
Na potrzeby osiągnięcia ww. celów, w Programie Ochrony Środowiska dla Miasta Poznania przewiduje się następujące kierunki interwencji:

- uspokojenie ruchu samochodowego w mieście, np. poprzez zwiększanie liczby ulic objętych strefą tempo 30,
- zapewnianie priorytetu komunikacji zbiorowej i rowerowej,
- realizacja polityki parkingowej,
- skuteczne egzekwowanie ograniczeń prędkości ruchu oraz tonażu pojazdów,
- zwiększenie udziału transportu szynowego w ogólnym transporcie (tramwaje, kolej),
- wyprowadzenie ruchu samochodowego poza centrum na II i III ramę komunikacyjną.

4.3 Przepisy prawa miejscowego

Na etapie opracowywania strategicznej mapy hałasu miasta Poznania wykonana została klasyfikacja akustyczna całego obszaru. Tereny objęte ochroną akustyczną, na podstawie danych uzyskanych z SMH Poznań 2022, przedstawiono w rozdziale 1.2 na rysunku 67.

Klasyfikacja akustyczna została wykonana na podstawie analizy zapisów obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Dla terenów faktycznie zagospodarowanych, na których nie obowiązują MPZP, klasyfikacja terenów została wykonana przez właściwe organy administracyjne. Tereny objęte miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego na obszarze całego miasta Poznania, na czas sporządzania SMH Poznań 2022, przedstawiono poniżej na rysunku 82.



Rysunek 82 Mapa przedstawiająca lokalizację miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego na terenie miasta Poznania, obowiązujących na czas sporządzania SMH Poznań 2022
[źródło: SMH Poznań 2022]

W okresie pomiędzy SMH Poznań 2022 a opracowaniem POH na terenie miasta uchwalono 25 nowych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, które zestawiono w tabeli 84.

Tabela 84 Zestawienie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego uchwalonych po dacie opracowania mapy wrażliwości akustycznej w ramach SMH Poznań 2022, tj. od grudnia 2021 roku

Lp.	Data ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Wielkopolskiego	Uchwała
1	28.12.2021 r.	Uchwała Nr LVI/1038/VIII/2021 Rady Miasta Poznania z dnia 7 grudnia 2021 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego "Rejon Ostrowa Tumskiego" w Poznaniu - część północna A
2	09.03.2022 r.	Uchwała Nr Rady Miasta Poznania z dnia w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Morasko – Radojewo – Umultowo” dla terenu w rejonie ulic Morasko i F. Jaśkowiaka w Poznaniu.
3	09.03.2022 r.	Uchwała Nr LIX/1094/VIII/2022 Rady Miasta Poznania z dnia w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego "Strzeszyn Północ" - część D w Poznaniu.
4	23.03.2022 r.	Uchwała Nr LX/1121/VIII/2022 Rady Miasta Poznania z dnia 8 marca 2022 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru w rejonie ulic Naramowickiej i Karpią w Poznaniu.
5	23.03.2022 r.	Uchwała Nr LX/1120/VIII/2022 Rady Miasta Poznania z dnia 8 marca 2022 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego "REJON ULICY WYSOKIEJ" w Poznaniu.
6	18.05.2022 r.	Uchwała Nr LXIII/1166/VIII/2022 Rady Miasta Poznania z dnia 26 kwietnia 2022 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego "Osiedle Kwiatowe" - część B w Poznaniu.
7	31.05.2022 r.	Uchwała Nr LXIV/1180/VIII/2022 Rady Miasta Poznania z dnia 17 maja 2022 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów przyautostradowych w rejonie Fabianowa i Kotowa w Poznaniu - część C.
8	31.05.2022 r.	Uchwała Nr LXIV/1181/VIII/2022 Rady Miasta Poznania z dnia 17 maja 2022 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego "W rejonie ulic Krzywoustego i Rudzkiej" w Poznaniu.
9	26.07.2022 r.	Uchwała Nr LXIX/1242/VIII/2022 Rady Miasta Poznania z dnia 12 lipca 2022 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie ulicy Jasna Rola - część A w Poznaniu.
10	26.07.2022 r.	Uchwała Nr LXIX/1243/VIII/2022 Rady Miasta Poznania z dnia 12 lipca 2022 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego "Rejon ulic Szelągowskiej i Wilczak" w Poznaniu.
11	22.11.2022 r.	Uchwała Nr LXXIII/1340/VIII/2022 Rady Miasta Poznania z dnia 8 listopada 2022 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego "W rejonie ulic Starogardzkiej i Pelplińskiej" w Poznaniu.
12	22.11.2022 r.	Uchwała Nr LXXIII/1339/VIII/2022 Rady Miasta Poznania z dnia 8 listopada 2022 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla terenu w rejonie ulicy Sióstr Misjonarek w Poznaniu.
13	22.11.2022 r.	Uchwała Nr LXXIII/1341/VIII/2022 Rady Miasta Poznania z dnia 8 listopada 2022 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego "Rejon Stadionu Miejskiego" - część A w Poznaniu.
14	12.05.2023 r.	Uchwała Nr LXXXII/1493/VIII/2023 Rady Miasta Poznania z dnia 25 kwietnia 2023 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie ulic Żołnierzy Wyklętych i Elżbiety Zawackiej oraz Koszalińskiej i Hezjoda w Poznaniu.
15	19.09.2023 r.	Uchwała Nr LXXXIX/1679/VIII/2023 Rady Miasta Poznania z dnia 5 września 2023 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego "Cmentarz Miłostowo" - część A w Poznaniu.
16	19.09.2023 r.	Uchwała Nr LXXXIX/1680/VIII/2023 Rady Miasta Poznania z dnia 5 września 2023 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego "Podolany Południe" - część B w Poznaniu.
17	12.10.2023 r.	Uchwała Nr XC/1711/VIII/2023 Rady Miasta Poznania z dnia 26 września 2023 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego "W rejonie ulic J. H. Dąbrowskiego, A. Szamarzewskiego i Polnej" w Poznaniu.
18	12.10.2023 r.	Uchwała Nr XC/1712/VIII/2023 Rady Miasta Poznania z dnia 26 września 2023 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego "Rejon ulicy Głuszyna" w Poznaniu.
19	06.12.2023 r.	Uchwała Nr XCI/1741/VIII/2023 Rady Miasta Poznania z dnia 24 października 2023 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego "W rejonie ulic R. Dmowskiego i Góreckiej" w Poznaniu.
20	09.11.2023 r.	Uchwała Nr XCI/1742/VIII/2023 Rady Miasta Poznania z dnia 24 października 2023 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego "Osiedle Bolesława Chrobrego - część północna C" w Poznaniu.

Lp.	Data ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Wielkopolskiego	Uchwała
21	16.11.2023 r.	Uchwała Nr XCII/1762/VIII/2023 Rady Miasta Poznania z dnia 7 listopada 2023 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru Umultowo Wschód - rejon ulic Diamentowej, Rubież i Nadwarciańskiej w Poznaniu.
22	07.12.2023 r.	Uchwała Nr XCIII/1786/VIII/2023 Rady Miasta Poznania z dnia 21 listopada 2023 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru w rejonie ulicy Karpia - część wschodnia A w Poznaniu.
23	19.12.2023 r.	Uchwała Nr XCIV/1808/VIII/2023 Rady Miasta Poznania z dnia 5 grudnia 2023 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie ulicy Liliowej w Poznaniu.
24	20.12.2023 r.	Uchwała Nr XCIV/1810/VIII/2023 Rady Miasta Poznania z dnia 5 grudnia 2023 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego "Stare Miasto" w Poznaniu.
25	21.12.2023 r.	Uchwała Nr XCIV/1809/VIII/2023 Rady Miasta Poznania z dnia 5 grudnia 2023 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego "W rejonie alei Wielkopolskiej - część A" w Poznaniu.

[źródło: na podstawie pisma MPU z dnia 30 stycznia 2024 r., znak MPU-IN.0501.4.2024]

Ponadto, na skutek uchwalenia nowych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, moc utraciły niektóre z MPZP uwzględnionych w SMH Poznań 2022.

W ramach opracowania Programu przeanalizowano aktualnie obowiązujące MPZP, uwzględniając wprowadzone w nich zapisy i ograniczenia w formułowanych działaniach.

4.4 Dokumenty, w których określono działania w zakresie ochrony przed hałasem jako wiążące dla realizacji programu

W ramach opracowywania Programu przeanalizowano również prawomocne decyzje określające warunki korzystania ze środowiska, w których określono dopuszczalne poziomy hałasu oraz inne dokumenty i materiały sporządzone dla potrzeb postępowań administracyjnych prowadzonych w stosunku do podmiotów korzystających ze środowiska, których działalność ma negatywny wpływ na stan akustyczny środowiska. Dla terenu miasta Poznania nie ma działań wskazanych przez organy wydające decyzje, których termin realizacji wpisuje się w lata obowiązywania niniejszego Programu.

4.5 Inne planowane inwestycje ograniczające emisję i rozprzestrzenianie się hałasu

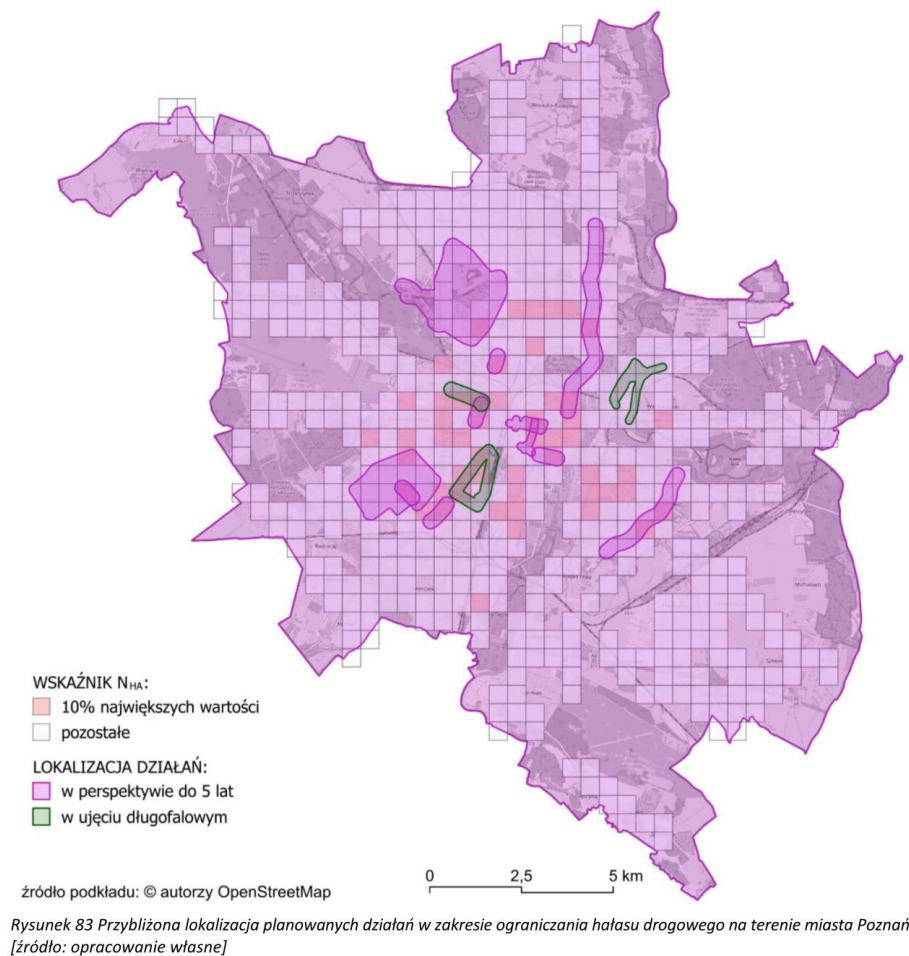
Poza działaniami wskazanymi w rozdziałach 2 i 3 na terenie miasta zaplanowano inne działania inwestycyjne, których realizacja może przyczynić się do ogólnej poprawy klimatu akustycznego na terenie miasta Poznania:

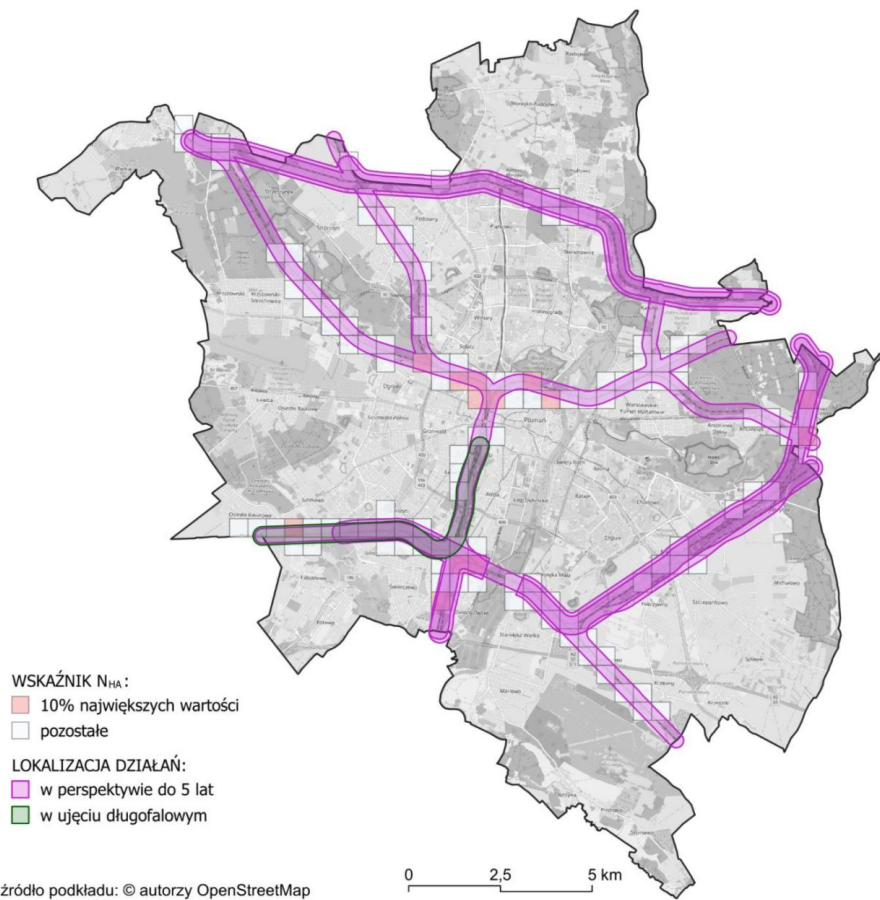
- w okresie 5 lat:
 - zadanie „Trasa tramwajowa na os. Kopernika wzdłuż ul. Arciszewskiego i Rembertowskiej” (znak WPF: ZTM/P/027, inwestycja wymieniona w PZMM jako priorytetowa, 1 grudnia 2020 r. wydana została decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia – znak WOO-II.420.198.2018.ZP.34),
 - zadanie „Budowa trasy tramwajowej na Naramowice - etap II od pętli Wilczak przez ul. Szelągowską do skrzyżowania z ul. Estkowskiego/Małe Garbary w Poznaniu” (znak WPF: ZTM/P/032, inwestycja wymieniona w PZMM

- jako priorytetowa, 20 stycznia 2022 r. . wydana została decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia – znak WOO-II.420.42.2019.AB.27),
- zadanie „Budowa systemów parkingów *Park & Ride* w Poznaniu - etap III (P&R Górczyn)”,
 - zadanie „Przebudowa torowiska tramwajowego na ul. 28 czerwca 1956 r. na odcinku od ul. Krzyżowej do ul. Hetmańskiej w Poznaniu” (26 stycznia 2022 r. wydana została decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia – znak KOS-V.6220.89.2021),
 - inwestycja „Program Centrum – etap II – budowa trasy tramwajowej wraz z uspokojeniem ruchu samochodowego w ulicy Ratajczaka” – planowane jest przeprowadzenie drugiej inwestycji, tj. zadania „Przebudowa ul. Ratajczaka bez skrzyżowania z ul. Św. Marcin i ul. Niezłomnych aż do skrzyżowania z ul. Matyi i Wierzbicice” (znak WPF: KPRM/P/035),
 - zadanie „Budowa skrzyżowania bezkolizyjnego z linią kolejową nr 354 w ciągu ul. Lutyckiej w Poznaniu” (znak WPF: ZDM/P/073, inwestycja wpisująca się w działanie 5.1 PZMM),
 - zadanie „Budowa skrzyżowania bezkolizyjnego z linią kolejową nr 354 w ciągu ul. Gołęcińskiej w Poznaniu” (znak WPF: ZDM/P/111, inwestycja wpisująca się w działanie 5.1 PZMM),
 - inwestycja „Prace na obwodnicy towarowej Poznania” (inwestycja PKP PLK),
- w dłuższej perspektywie:
 - zadanie „Budowa trasy tramwajowej na Poznań Wschód” (znak WPF: ZTM/P/047, inwestycja wymieniona w PZMM jako priorytetowa),
 - zadanie „Budowa ulicy Dolna Głogowska wraz z trasą tramwajową” (inwestycja wymieniona w PZMM jako priorytetowa).

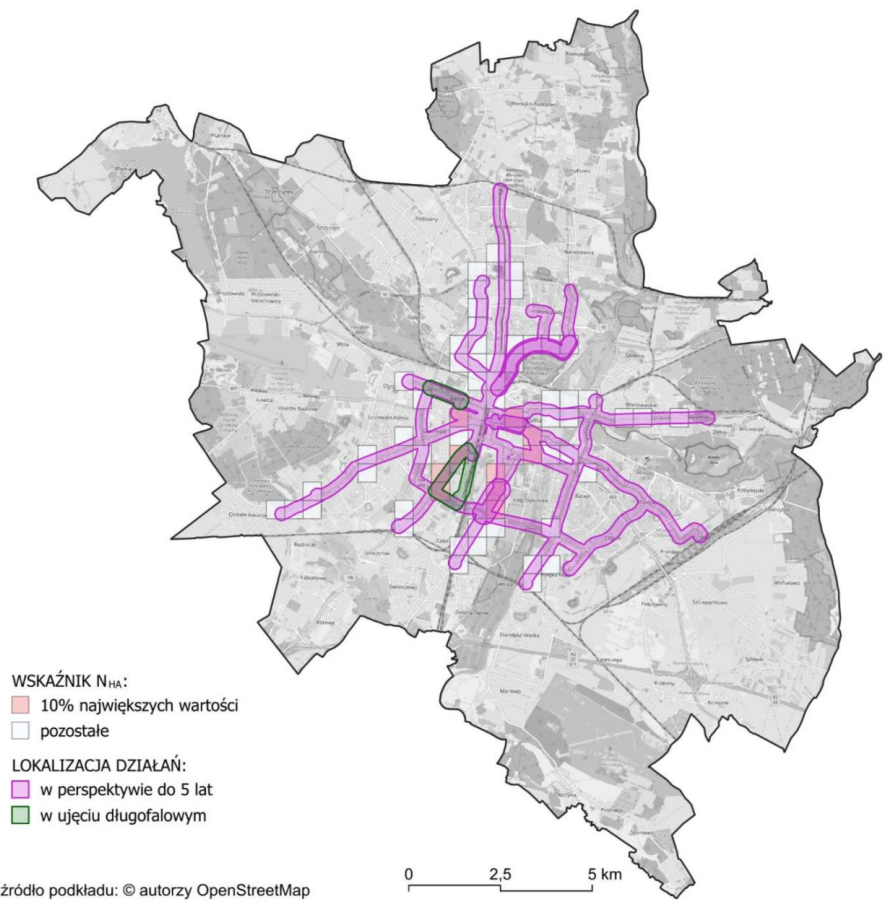
5 Działania w zakresie ochrony środowiska przed hałasem – POH

W POH wskazano działania dla miasta Poznań w zakresie ochrony przed hałasem drogowym, kolejowym, tramwajowym i lotniczym. Na poniższych mapach (rysunki 83 ÷ 86) przedstawiono przybliżoną lokalizację planowanych działań na terenie miasta, na tle 10% największych wartości wskaźnika N_{HA} w zakresie danego rodzaju hałasu. Szczegółowe dane na temat planowanych działań zawarto w rozdziałach 5.1 oraz 5.2.

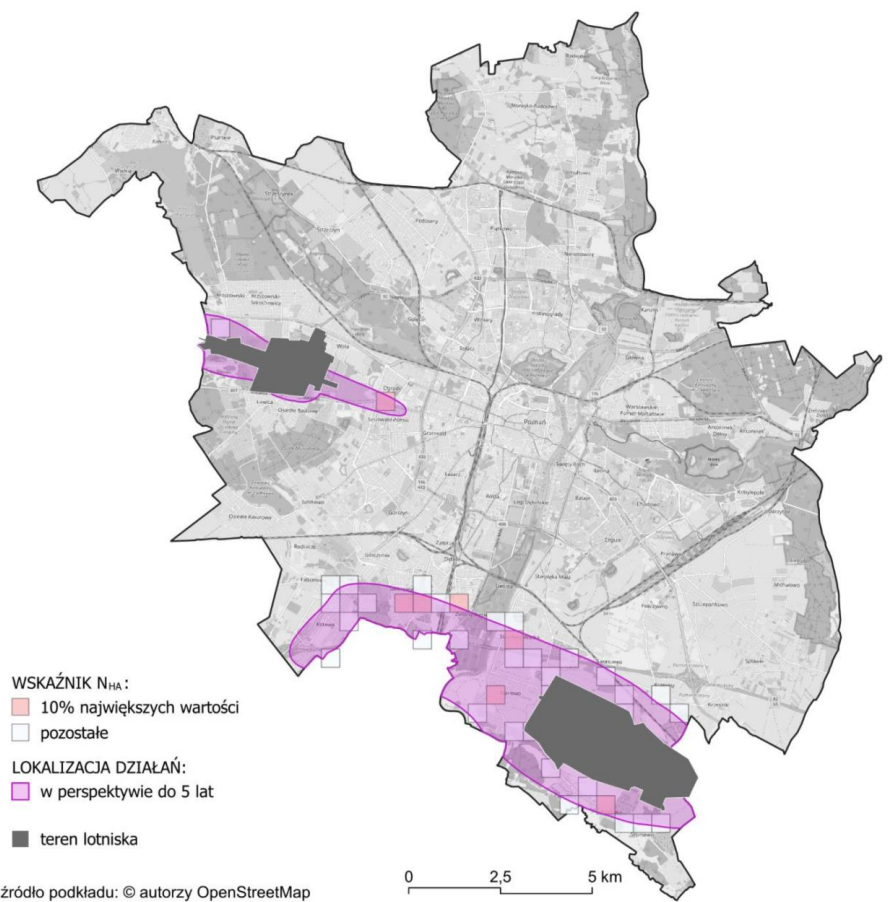




Rysunek 84 Przybliżona lokalizacja planowanych działań w zakresie ograniczania hałasu kolejowego na terenie miasta Poznań
[źródło: opracowanie własne]



Rysunek 85 Przybliżona lokalizacja planowanych działań w zakresie ograniczania hałasu tramwajowego na terenie miasta Poznań
[źródło: opracowanie własne]



Rysunek 86 Przybliżona lokalizacja planowanych działań w zakresie ograniczania hałasu lotniczego na terenie miasta Poznań
[źródło: opracowanie własne]

5.1 Działania planowane do podjęcia w ciągu 5 lat od roku uchwalenia POH – hałas drogowy

W tabeli 85 zestawiono działania, w zakresie hałasu drogowego, planowane do podjęcia w ciągu 5 lat, licząc od roku uchwalenia POH, tj. do roku 2029. Przybliżona lokalizacja działań została przedstawiona na mapie (rysunek 87).

Tabela 85 Działania do podjęcia w ciągu 5 lat od roku uchwalenia POH – hałas drogowy

Lp.	KOD w opracowaniu	Działania	Oznaczenie działania z katalogu (TOM I, pkt 3.6)	Podmiot lub organ odpowiedzialny za realizację
1	PHD01	Trasa tramwajowa na os. Kopernika wzdłuż ul. Arciszewskiego i Rembertowskiej.	D.10, D.12, D.13, D.36	właściwy prezydent miasta
2	PHD02	Budowa trasy tramwajowej na Naramowice - etap II od pętli Wilczak przez ul. Szelągowską do skrzyżowania z ul. Estkowskiego/Male Garbary w Poznaniu.	D.10, D.12, D.13, D.36	właściwy prezydent miasta
3	PHD03	Budowa skrzyżowań bezkolizyjnych z linią kolejową nr 354 w ciągu ul. Lutyckiej i ul. Gołęcińskiej w Poznaniu.	D.9, D.10, D.13, D.17 D.31	właściwy prezydent miasta
4	PHD04	ul. Św. Marcin, Fredry, Mielżyńskiego, 27 Grudnia, pl. Wolności, ul. Towarowa Program „Centrum” – etap I – ukończenie inwestycji.	D.8, D.10, D.11, D.13, D.36	właściwy prezydent miasta
5	PHD05	Program „Centrum” – etap II – realizacja w całości odcinka trasy tramwajowej w ciągu ul. Ratajczaka i ul. Niezlomnych.	D.8, D.10, D.11, D.13, D.36	właściwy prezydent miasta
6	PHD06	ul. Kraszewskiego od ul. Dąbrowskiego do ul. Bukowskiej Wymiana nawierzchni z kostki na mniej hałaśliwą w uzgodnieniu z konserwatorem zabytków.	D.1, D.8, D.10	właściwy prezydent miasta
7	PHD07	ul. Żegrze i ul. Chartowo pomiędzy Rondem Żegrze i skrzyżowaniem z ul. Baraniaka i ul. Dymka Wprowadzenie działań wymuszających ograniczenie prędkości pojazdów do wartości wynikających z kodeksu drogowego dla danego odcinka, w szczególności w porze nocnej, np. zwężenie pasów ruchu samochodowego i wprowadzenie w to miejsce pasa rowerowego.	D.8, D.10, D.13,	właściwy prezydent miasta
8	PHD08	ul. Nad Wierzbakiem między ul. Wielkopolską i ul. Urbanowską Wprowadzenie działań ograniczających natężenie ruchu pojazdów na danym odcinku, np. redukcja liczby pasów ruchu w obu kierunkach z dwóch do jednego oraz zastąpienie likwidowanych pasów ruchu buspasem lub pasem rowerowym.	D.10, D.13, D.15	właściwy prezydent miasta
9	PHD09	ul. Ściegiennego od ul. Pogodnej do skrzyżowania z ul. Promienistą, fragment ul. Taczanowskiego od ul. Promienistej do ul. Gwiaździstej Obniżenie dopuszczalnej prędkości ruchu do 40 km/h oraz wprowadzenie działań wymuszających ograniczenie prędkości pojazdów do wartości wynikających z kodeksu drogowego dla danego odcinka, w szczególności w porze nocnej, np. w postaci sygnalizacji w systemie „All red ⁹⁹ ”, radaru prędkości z wyświetlaczem, wyniesionych przejść dla pieszych, poduszek berlińskich itp.	D.8, D.10	właściwy prezydent miasta
10	PHD10	ul. Królowej Jadwigi od ul. Strzeleckiej do ul. Półwiejskiej Wprowadzenie działań wymuszających ograniczenie prędkości pojazdów do wartości wynikających z kodeksu drogowego dla danego odcinka, w szczególności w porze nocnej; np. w postaci zastosowania fotoradaru.	D.8, D.10	właściwy prezydent miasta
11	PHD11	ul. Głogowska między ul. Krzywą a ul. Palacza Wprowadzenie działań wymuszających ograniczenie prędkości pojazdów do wartości wynikających z kodeksu drogowego dla danego odcinka, w szczególności w porze nocnej, np. w postaci sygnalizacji w systemie „All red ⁹⁹ ”, radaru prędkości z wyświetlaczem, wyniesionych przejść dla pieszych, poduszek berlińskich itp.	D.8, D.10	właściwy prezydent miasta

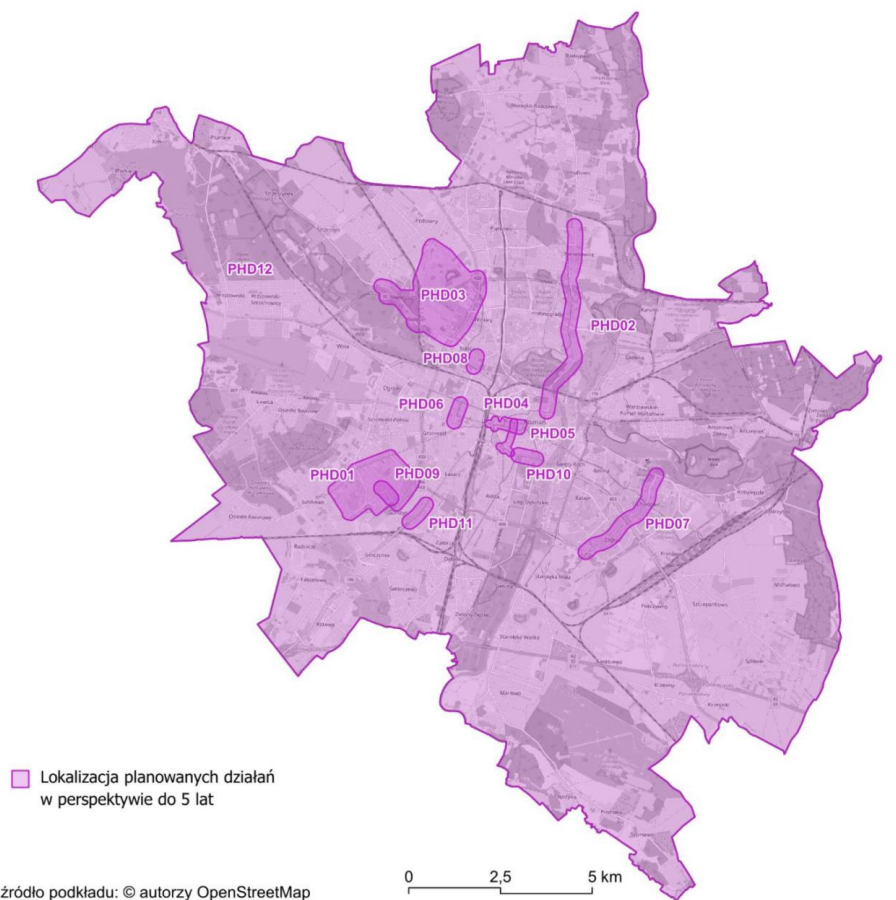
Lp.	KOD w opracowaniu	Działania	Oznaczenie działania z katalogu (TOM I, pkt 3.6)	Podmiot lub organ odpowiedzialny za realizację
12	PHD12	Działania wynikające z dokumentów strategicznych: a) Uspokojenie ruchu samochodowego w mieście, np. poprzez ograniczenie natężenia ruchu pojazdów samochodowych w centrum miasta, stosowanie rozwiązań technicznych i organizacyjnych wymuszających zmniejszenie rzeczywistej prędkości ruchu samochodów, wprowadzanie w centrum miasta i na osiedlach stref uspokojonego ruchu, poszerzanie strefy płatnego parkowania, ograniczenie liczby miejsc parkingowych w centrum, wprowadzenie strefy czystego transportu itp. b) Poprawa stanu technicznego infrastruktury pieszej i rowerowej, m. in. realizacja Programu Rowerowego dla miasta Poznania. c) Zachowanie aktualnej sieci komunikacji publicznej, a także rozbudowa jej infrastruktury, m. in. poprzez sukcesywny rozwój sieci tramwajowej zgodnie z planami zarządzającego, rozwój poznańskiej kolei metropolitalnej (nowe przystanki i zwiększenie liczby kursów), integracja poszczególnych środków transportu, (m.in. budowa parkingów typu P&R i zintegrowanych centrów przesiadkowych), itp. d) Rozwój oferty transportu publicznego – zwiększanie częstotliwości kursów komunikacji publicznej i optymalizacja oferty przewozowej względem zapotrzebowania, rozwój spójnej i atrakcyjnej cenowo oferty biletowej, dalsza integracja systemów transportu publicznego miasta z gminami ościennymi, wymiana taboru tramwajowego, kolejowego i autobusowego na niskoemisyjny, rozwój systemu zarządzania ruchem z uwzględnieniem priorytetu dla komunikacji publicznej itp. e) Wspieranie rozwoju elektromobilności, m.in. poprzez rozwój stacji tankowania pojazdów paliwami alternatywnymi, lub stacji ładowania w przypadku pojazdów elektrycznych. f) Prowadzenie akcji edukacyjnych, prowadzących do zwiększenia świadomości mieszkańców w zakresie ich wpływu na klimat akustyczny. g) Właściwe planowanie przestrzenne, uwzględniające ochronę przed hałasem oraz transformację mobilności w mieście.	a) D.8, D.9, D.10, D.11, D.14, D.16, D.17, D.18 b) D.13 c) D.12, D.14 d) D.5, D.12, D.14 e) D.3, D.35 f) D.33, D.35, D.36, D.37, D.38 g) D.24, D.25, D.26	właściwy prezydent miasta w zakresie punktów a-g, zarządzający infrastrukturą w zakresie punktów c i e, przewoźnicy kolejowi w zakresie pkt d, RDOŚ w zakresie punktów f i g, Wojewoda Wielkopolski w zakresie punktów f i g,

[źródło: opracowanie własne]

Działania oznaczone kodem PHD01 – PHD05 są spójne z zapisami SMH Poznań 2022 oraz z WPF.

Działania oznaczone kodem PHD06 – PHD11 są spójne z zapisami POH Poznań 2018 (działania niezrealizowane).

Działanie oznaczone kodem PHD12 jest spójne z zapisami Strategii Rozwoju Miasta Poznania 2020+, Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Poznania na lata 2014 – 2025, PZMM oraz Strategii Rozwoju Elektromobilności dla Miasta Poznania do roku 2035.



Rysunek 87 Przybliżona lokalizacja działań planowanych do podjęcia w ciągu 5 lat, od roku uchwalenia POH – hałas drogowy [źródło: opracowanie własne]

5.2 Działania planowane do podjęcia w ciągu 5 lat od roku uchwalenia POH – hałas szynowy POH

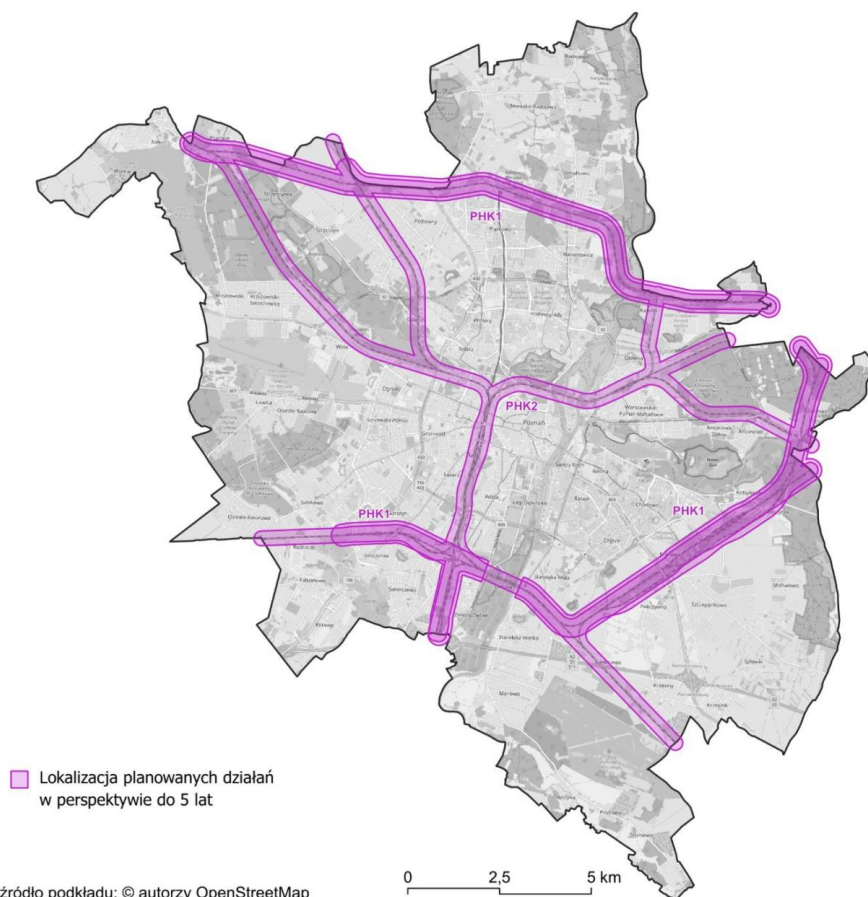
W tabelach 86 i 87 przedstawiono działania, w zakresie hałasu szynowego, planowane do podjęcia w ciągu 5 lat, licząc od roku uchwalenia POH, tj. do roku 2029. Przybliżona lokalizacja działań została przedstawiona na mapach na rysunkach 88 i 89. Działania określono na podstawie zapisów SMH Poznań 2022.

Tabela 86 Działania do podjęcia w ciągu 5 lat od roku uchwalenia POH – hałas kolejowy

Lp.	KOD w opracowaniu	Działania	Oznaczenie działania z katalogu (TOM I, pkt 3.6)	Podmiot lub organ odpowiedzialny za realizację
1.	PHK1	Modernizacja linii kolejowych w ramach zadania „Prace na obwodnicy towarowej Poznania”, w tym m.in. wymiana	S.1, S.14	zarządzający infrastrukturą kolejową

Lp.	KOD w opracowaniu	Działania	Oznaczenie działania z katalogu (TOM I, pkt 3.6)	Podmiot lub organ odpowiedzialny za realizację
		nawierzchni torowej, montaż tłumików torowych i budowa ekranów akustycznych.		
2.	PHK2	Modernizacja eksploatowanego taboru kolejowego, okresowa kontrola stanu technicznego nawierzchni szynowej i utrzymanie jej we właściwej kondycji	S.1, S.5	zarządzający infrastrukturą kolejową przewoźnicy kolejowi

[źródło: opracowanie własne]

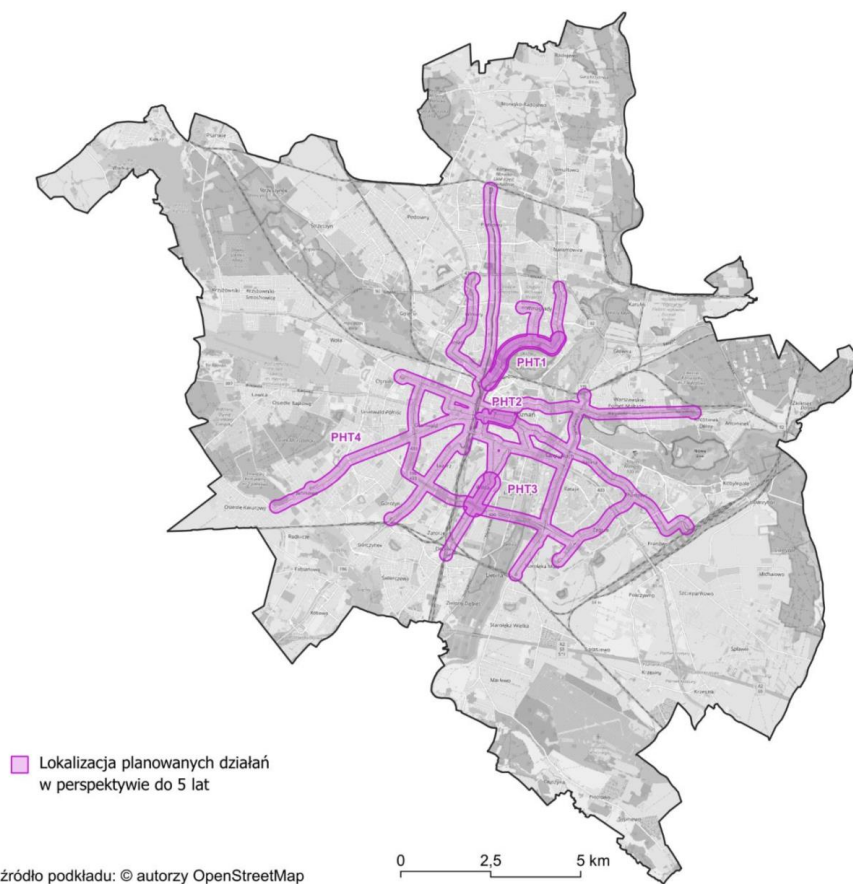


Rysunek 88 Przybliżona lokalizacja działań planowanych do podjęcia w ciągu 5 lat, od roku uchwalenia POH – hałas kolejowy
[źródło: opracowanie własne]

Tabela 87 Działania do podjęcia w ciągu 5 lat od roku uchwalenia POH – hałas tramwajowy

Lp.	KOD w opracowaniu	Działania	Oznaczenie działania z katalogu (TOM I, pkt 3.6)	Podmiot lub organ odpowiedzialny za realizację
1.	PHT1	Budowa trasy tramwajowej na Naramowice - etap II od pętli Wilczak przez ul. Szelągowską do skrzyżowania z ul. Estkowskiego/Male Garbary w Poznaniu	S.24	właściwy prezydent miasta
2.	PHT2	Św. Marcin, Fredry, Mielżyńskiego, 27 Grudnia, pl. Wolności, ul. Towarowa Program „Centrum” – etap I – ukończenie inwestycji	S.1	właściwy prezydent miasta
3.	PHT3	Modernizacja torowiska tramwajowego w ramach zadania „Przebudowa torowiska tramwajowego na ul. 28 czerwca 1956 r. na odcinku od ul. Krzyżowej do ul. Hetmańskiej w Poznaniu”	S.1	właściwy prezydent miasta
4.	PHT4	Modernizacja eksploatowanego taboru tramwajowego, okresowa kontrola stanu technicznego nawierzchni torowej i utrzymanie jej we właściwej kondycji	S.1, S.5	właściwy prezydent miasta

[źródło: opracowanie własne]



Rysunek 89 Przybliżona lokalizacja działań planowanych do podjęcia w ciągu 5 lat, od roku uchwalenia POH – hałas tramwajowy

[źródło: opracowanie własne]

5.3 Działania planowane do podjęcia w ciągu 5 lat od roku uchwalenia POH – hałas lotniczy

W tabeli 88 zestawiono działania w zakresie hałasu lotniczego, planowane do podjęcia w ciągu 5 lat, licząc od roku uchwalenia POH, tj. do roku 2029.

Tabela 88 Działania do podjęcia w ciągu 5 lat od roku uchwalenia POH – hałas lotniczy

Lp.	KOD w opracowaniu	Działania	Oznaczenie działania z katalogu (TOM I, pkt 3.6)	Podmiot lub organ odpowiedzialny za realizację
1	PHL1	Zwiększenie udziału procentowego cichszych statków powietrznych w operacjach lotniczych w porze nocnej	L.1	Zarządzający lotniskiem Poznań - Ławica
2	PHL2	Rozwój systemu koordynacji rozkładu lotów z uwzględnieniem poziomu emisji hałasu statków powietrznych	L.1	Zarządzający lotniskiem Poznań - Ławica
3	PHL3	Wprowadzenie systemu preferowania na lotnisku procedur ograniczania hałasu podczas wznoszenia w odlocie	L.5	Zarządzający lotniskiem Poznań – Ławica, Polska Agencja Żeglugi Powietrznej
4	PHL4	Roczny ciągły monitoring hałasu	L.22, L.23	Zarządzający lotniskiem Poznań - Krzesiny
5	PHL5	Nałożenie obowiązku realizacji przeglądu ekologicznego i ewentualne utworzenie Obszaru Ograniczonego Użytkowania w myśl art. 135 ustawy Poś	L.11, L.12	Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska, Marszałek Województwa Wielkopolskiego, Sejmik Województwa Wielkopolskiego
6	PHL6	Opracowanie polityki informacyjnej w sprawie planowych operacji lotniczych	L.22, L.23	Zarządzający lotniskiem Poznań - Krzesiny
7	PHL7	Minimalizacja liczby operacji lotniczych w porze nocnej rozumianej jako przedział od godz. 22 do godz. 6	L.2, L.5	Zarządzający lotniskiem Poznań - Krzesiny

[źródło: opracowanie własne]

OBSZAR OBJĘTY DZIAŁANAMI OGRANICZAJĄCYMI HAŁAS

Działania planowane w tym POH mają na celu obniżenie poziomu hałasu w całym otoczeniu lotnisk. Nie planuje się działań ograniczających hałas lokalnie, na wybranych obszarach. Dlatego obszar objęty działaniami przeciwhałasowymi to cały teren w zasięgu oddziaływania lotnisk, a miejscem planowanych działań jest teren lotnisk. Obszar planowanych działań do podjęcia w ciągu 5 lat od roku uchwalenia POH pokazano na rysunku 86.

PODSTAWA PRAWNA DZIAŁAŃ PRZECIWHAŁASOWYCH W ODNIESIENIU DO HAŁASU LOTNICZEGO

W Unii Europejskiej narzędzi legislacyjnych pozwalających na ograniczanie hałasu lotniczego dostarcza dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. *odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku* (Dz. Urz. UE L 189 z 18.07.2002 r., str. 12, ze zm.). W odniesieniu do źródeł hałasu lotniczego jest to m.in. rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 598/2014 z dnia 16 kwietnia 2014 r. w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń operacyjnych odnoszących się do poziomu hałasu w portach lotniczych Unii w ramach zrównoważonego podejścia oraz uchylające dyrektywę 2002/30/WE (Dz. Urz. UE L 173

z 12.6.2014 r., str. 65). Rozporządzenie to transponuje do prawa UE zasady „zrównoważonego podejścia” (balanced approach) wypracowane wcześniej z inicjatywy ICAO, którego dokument ICAO Doc 9829 AN/451 *Guidance on the Balanced Approach to Aircraft Noise Management* (2nd ed., 2008), wprowadza procedury zintegrowanego podejścia w celu minimalizacji oddziaływania akustycznego. Procedury te zebrano w przewodniku GIOŚ pt. *Dobre praktyki wykonywania programów ochrony środowiska przed hałasem* i przedstawiono w tym POH w Tomie 1. W przewodniku tym zostały omówione szczegóły techniczne stosowania skatalogowanych rozwiązań przeciwhałasowych, a w związku z tym opisy tych działań zostały poniżej ograniczone do niezbędnego minimum. Szczegółowe analizy stosowalności i skuteczności tych procedur przedstawiono w dokumencie Komisji Europejskiej z marca 2021 roku pt. *Assessment of potential health benefits of noise abatement measures in the EU - Phenomena project, Publications Office* (<https://data.europa.eu/doi/10.2779/24566>). Działania przedstawione w tym POH dla hałasu lotniczego są oparte na ww. dokumentach.

W prawie krajowym zasady i procedury wprowadzania ograniczeń operacyjnych w porcie lotniczym, w tym z powodu nadmiernego hałasu emitowanego do środowiska, reguluje ustawa z dnia 14 grudnia 2018 roku *o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. 2019 poz. 235). Ustawa ta wdraża do prawa krajowego ww. rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 598/2014 z dnia 16 kwietnia 2014 r. Przepisy wykonawcze wprowadza rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 kwietnia 2021 roku *w sprawie konsultacji w celu wprowadzenia ograniczeń operacyjnych w porcie lotniczym* (Dz. U. 2021 poz. 730).

5.3.1 Działania do podjęcia w ciągu 5 lat od roku uchwalenia POH – lotnisko Poznań – Ławica

Podstawowym celem działań wskazanych w tym POH jest:

- utrzymanie zasięgu akustycznego oddziaływania lotniska w zakresie nieprzekraczającym granic obszaru ograniczonego użytkowania,
- dążenie do zmniejszenia średniej hałaśliwości pojedynczej operacji lotniczej w porze nocy.

Tym celom służą przedstawione poniżej działania przeciwhałasowe, które stanowią kontynuację i rozwinięcie doświadczenia zarządzającego lotniskiem wynikające z działań już wdrożonych na lotnisku (opisane w SMH Poznań 2022) oraz uwzględniające regulacje prawne w zakresie ograniczeń operacyjnych na lotniskach.

Wskazuje się ponadto, że rozwiązania przeciwhałasowe już wdrożone na lotnisku, które wskazano w rozdziale 3.5.1 części opisowej SMH Poznań 2022, muszą być dalej stosowane w stopniu co najmniej niezmiennym.

Działanie PHL1

Poziom hałas lotniczego w środowisku zależy od liczby operacji lotniczych oraz hałaśliwości pojedynczej operacji. Zatem przy niezmienionej liczbie operacji poziom hałasu zmniejszy się jeśli zmniejszy się hałas od pojedynczej operacji lotniczej. Można to osiągnąć między innymi przez zastąpienie obecnie eksploatowanej floty statkami o bardziej nowoczesnych rozwiązaniach. W obecnych warunkach dotyczy to zwłaszcza samolotów typu Boeing 737 MAX (B38M), Airbus A320neo (A20N) i Airbus A321neo (A21N). Udział procentowy operacji tych statków powietrznych wykonywanych w porze nocnej w kolejnych latach, z wyłączeniem okresu Covid-19, pokazano w tabeli poniżej w odniesieniu do wszystkich operacji lotniczych wykonanych we wszystkich porach nocnych, w całym roku kalendarzowym (na podstawie danych z raportów rocznych z ciągłego monitoringu hałasu lotniczego).

Tabela 89 Udział statków powietrznych najnowszej generacji w operacjach lotniczych w porze nocnej na lotnisku Poznań - Ławica

Typ statku	2018	2019	2022	2023
B38M	0.54%	0.17%	0.06%	4.28%
A20N	0.00%	0.00%	0.13%	0.00%
A21N	0.00%	0.00%	0.03%	0.46%
łącznie udział roczny	0.54%	0.14%	0.20%	4.71%

[źródło: opracowanie własne na podstawie raportów z ciągłego monitoringu hałasu]

Zwiększenie udziału procentowego ww. statków w ruchu nocnym z ok. 5 % obecnie do ok. 20 % w perspektywie 5 lat spowoduje zmniejszenie poziomu hałasu w porze nocnej o ok. 1 dB.

Działanie PHL2

Przedmiotowe działanie podobnie jak PHL1 polega na obniżeniu poziomu emisji hałasu podczas pojedynczej operacji lotniczej.

Funkcjonujący na lotnisku Poznań – Ławica system koordynacji rozkładu lotów należy rozszerzyć uwzględniając przy planowaniu liczby operacji również poziom hałasu poszczególnych operacji, tak by łączny poziom hałasu w porze nocnej nie przekraczał ustalonej z góry dawki. System taki jest stosowany w Polsce w Porcie Lotniczym im. F. Chopina w Warszawie pod nazwą „Quota Count”.

Efektywne działanie tego systemu wymaga większej niż dwa liczby punktów ciągłego monitoringu hałasu w środowisku.

Z tego powodu oraz uwzględniając liczne wnioski zgłoszone w czasie konsultacji społecznych projektu Programu należy zwiększyć liczbę punktów ciągłych pomiarów hałasu.

Działanie PHL3

Na lotnisku Poznań-Ławica w zbiorze informacji lotniczych AIP lotniska (AIP Polska, AD 2 EPPO, wydanie z 21 marca 2024, https://www.ais.pansa.pl/aip/pliki/EP_AD_2_EPPO_en.pdf) wskazano zalecane procedury ograniczenia hałasu podczas startu statku powietrznego.

W rozdziale 2.21.2 wskazano tam, że „W przypadku braku procedur ograniczenia hałasu dostosowywanych do typu statku powietrznego zaleca się, aby odloty z lotniska POZNAŃ/Ławica wykonywać wg przykładowej procedury ograniczenia hałasu podczas wznoszenia w odlocie (NADP1), zgodnie z załącznikiem do rozdziału 3 ICAO Doc 8168 Procedury służb żeglugi powietrznej - Operacje statków powietrznych, tom I - Procedury lotu, część I, dział 7.” Przewoźnicy lotniczy mogą stosować własne procedury w tym zakresie lub stosować procedurę standardową NADP 1 (Noise Abatement Departure Procedure).

Na lotnisku należy wdrożyć system preferencji dla operacji lotniczych wykonywanych zgodnie z takimi procedurami, na przykład poprzez preferencje finansowe.

W regulaminie użytkowania lotniska należy umieścić wymóg przekazywania zarządzającemu lotniskiem przez przewoźników lotniczych danych dotyczących statków powietrznych wraz ze wskazaniem procedury ograniczania hałasu podczas startu.

W przekazywanych użytkownikowi lotniska danych dotyczących poszczególnych operacji lotniczych należy wskazywać czy i jaka procedura ograniczania hałasu podczas startu została zastosowana.

5.3.2 Działania do podjęcia w ciągu 5 lat od roku uchwalenia POH – lotnisko Poznań – Krzesiny

Podstawowym celem działań wskazanych w tym POH jest:

- określenie faktycznego zasięgu oddziaływania lotniska Poznań – Krzesiny w oparciu o aktualną liczbę operacji lotniczych oraz weryfikacja potrzeby utworzenia OOU,
- poprawa odbioru społecznego poprzez stosowanie polityki informowania społeczeństwa o operacjach lotniczych wykonywanych planowo,
- zmniejszenie dokuczliwości hałasu w porze nocnej.

Działanie PHL4

Podstawą do określenia faktycznej wielkości obszaru oddziaływania akustycznego lotniska Poznań – Krzesiny musi być długookresowy monitoring hałasu prowadzony w okresie obejmującym wszystkie możliwe rodzaje operacji lotniczych, tj. w okresie jednego roku.

Liczba i lokalizacja punktów tego monitoringu będzie określona na etapie planowania tych pomiarów, na podstawie aktualnych, niedostępnych przy sporządzaniu tego POH, danych o prowadzonych operacjach lotniczych, uwzględniając rodzaj, kierunek i liczbę operacji.

Działanie PHL5

Na podstawie wyników monitoringu hałasu, który jest przedmiotem działania PHL4, określona zostanie aktualna liczba, rodzaj i rozkład operacji lotniczych. Będzie to podstawą do opracowania modelu akustycznego lotniska, z którego wyznaczone będą zasięgi hałasu i ostatecznie granice obszaru ograniczonego użytkowania.

Działanie PHL6

Część operacji lotniczych (np. o charakterze szkoleniowym) na lotnisku wojskowym Poznań – Krzesiny jest wykonywana planowo. Należy opracować system powiadamiania społeczeństwa o takich zdarzeniach z wyprzedzeniem. Jak wynika z doświadczeń innych lotnisk wpływa to korzystnie na nastawienie mieszkańców i zmniejsza dokuczliwość hałasu.

Działanie PHL7

Część planowanych wojskowych operacji lotniczych musi być wykonywana po zachodzie słońca, który w zależności od pory roku przypada w akustycznej porze dziennej (pomiędzy godziną 6 a 22) lub nocnej (pomiędzy godziną 22 a 6). Należy wprowadzić procedury planowania takich operacji w akustycznej porze dziennej, tj. w godzinach pomiędzy 6 a 22, w której też występują warunki odpowiedniego braku widoczności, wymaganego w lotach szkoleniowych lub innych procedurach (zachodzi to na przykład w okresie późna jesień-zima-wczesna wiosna).

5.4 Zakładane efekty działań wskazanych w POH**5.4.1 Zakładane efekty działań wskazanych w POH**

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 26 lipca 2021 r. w sprawie programu ochrony środowiska przed hałasem (t.j. Dz. U. 2024 poz. 271) zakładane efekty działań opisane są zmianą liczby osób dotkniętych szkodliwymi skutkami hałasu. Zmianę tą wyznacza się jako różnicę (R_{HA} , R_{HSD} lub R_{IHD}) pomiędzy wartością wskaźnika oszacowanej dla sytuacji aktualnej, uzyskanej ze strategicznej mapy hałasu (N_{HA}^{SMH} , N_{HSD}^{SMH} lub N_{IHD}^{SMH}) oraz wartością wskaźnika oszacowanej dla sytuacji przyszłej z uwzględnieniem realizacji działania (N_{HA}^{POH} , N_{HSD}^{POH} lub N_{IHD}^{POH}).

W poniższych tabelach (tabele 90 - 92) zestawiono zakładane efekty działań wskazanych w POH dla poszczególnych źródeł hałasu.

Tabela 90 Zakładane efekty planowanych działań – hałas drogowy

Lp.	KOD w opracowaniu	N_{regowy}^{SMH}	N_{regowy}^{POH}	$R_{HA,drogowy}$	$N_{drogowy}^{SMH}$	$N_{drogowy}^{POH}$	$R_{HSD,drogowy}$	N_{regowy}^{SMH}	N_{regowy}^{POH}	$R_{IHD,drogowy}$
1	PHD01	918	830	88	214	196	18	1	1	0
2	PHD02	809	731	78	194	172	22	1	1	0
3	PHD03	299	281	18	84	78	6	0	0	0
4	PHD04	291	280	11	90	86	4	0	0	0
5	PHD05	115	111	4	30	28	2	0	0	0
6	PHD06	149	116	33	48	31	17	0	0	0
7	PHD07	567	394	173	142	75	67	1	0	1
8	PHD08	105	96	9	33	31	2	0	0	0
9	PHD09	135	80	55	34	19	15	0	0	0

Lp.	KOD w opracowaniu	$N_{SMH}^{POH, drogowy}$	$N_{POH}^{SMH, drogowy}$	$R_{HA, drogowy}$	$N_{SMH}^{POH, drogowy}$	$N_{POH}^{SMH, drogowy}$	$R_{HSD, drogowy}$	$N_{SMH}^{POH, drogowy}$	$N_{POH}^{SMH, drogowy}$	$R_{HSD, drogowy}$
10	PHD10	157	116	41	54	37	17	0	0	0
11	PHD11	137	125	12	41	34	7	0	0	0
12	PHD12	21 595	18 892	2 703	5 239	4 465	774	23	20	3

[źródło: opracowanie własne]

Tabela 91 Zakładane efekty planowanych działań – hałas kolejowy

Lp.	KOD w opracowaniu	$N_{SMH}^{HA, kolejowy}$	$N_{POH}^{HA, kolejowy}$	$R_{HA, kolejowy}$	$N_{SMH}^{HSD, kolejowy}$	$N_{POH}^{HSD, kolejowy}$	$R_{HSD, kolejowy}$
1	PHK1	285	285	0	117	113	4
2	PHK2	1061	828	233	358	261	97

[źródło: opracowanie własne]

Tabela 92 Zakładane efekty planowanych działań – hałas tramwajowy

Lp.	KOD w opracowaniu	$N_{SMH}^{HA, tramwajowy}$	$N_{POH}^{HA, tramwajowy}$	$R_{HA, tramwajowy}$	$N_{SMH}^{HSD, tramwajowy}$	$N_{POH}^{HSD, tramwajowy}$	$R_{HSD, tramwajowy}$
1	PHT1	51	34	17	18	0	18
2	PHT2	139	89	50	56	44	12
3	PHT3	294	189	105	131	66	65
4	PHT4	3517	2975	542	1297	1068	229

[źródło: opracowanie własne]

Tabela 93 Zakładane efekty planowanych działań – hałas lotniczy

Lp.	KOD w opracowaniu	$N_{SMH}^{HA, lotniczy}$	$N_{POH}^{HA, lotniczy}$	$R_{HA, lotniczy}$	$N_{SMH}^{HSD, lotniczy}$	$N_{POH}^{HSD, lotniczy}$	$R_{HSD, lotniczy}$
1	PHL1 – PKL3	616	467	149	0	0	0

W powyższej tabeli określono efekt planowanych działań tylko w odniesieniu do oddziaływania akustycznego lotniska Poznań – Ławica. Nie można oszacować efektów dla lotniska Poznań – Krzesiny ze względu na brak szczegółowych danych spowodowany brakiem możliwości uzyskania informacji o obiektach znajdujących się na terenie zamkniętym, które posiadają klauzulę „niejawności”.

5.4.2 Zakładane efekty działań wskazanych w POH w odniesieniu do głównych dróg i linii kolejowych w mieście

Zgodnie z przytoczonym rozporządzeniem, efekty działań dla celów statystycznych i sprawozdawczych do Komisji Europejskiej wyznacza się odrębnie w odniesieniu do głównych dróg (o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie) oraz linii kolejowych (powyżej 30 000 pociągów rocznie). Wartości te zestawiono w tabelach 94 i 95.

Tabela 94 Zakładane efekty planowanych działań w odniesieniu do głównych dróg w Poznaniu

Lp.	KOD w opracowaniu	$N_{SMH}^{POH} \dots \dots \dots \text{drogowy}$	$N_{POH}^{POH} \dots \dots \dots \text{drogowy}$	$R_{HAD} \text{drogowy}$	$N_{SMH}^{HAD} \dots \dots \dots \text{drogowy}$	$N_{POH}^{HAD} \dots \dots \dots \text{drogowy}$	$R_{HSD} \text{drogowy}$	$N_{SMH}^{HSD} \dots \dots \dots \text{drogowy}$	$N_{POH}^{HSD} \dots \dots \dots \text{drogowy}$	$R_{HSD} \text{drogowy}$
1	PHD03	299	281	18	84	78	6	0	0	0
2	PHD07	567	394	173	142	75	67	1	0	1
3	PHD08	105	96	9	33	31	2	0	0	0
4	PHD09	135	80	55	34	19	15	0	0	0
5	PHD10	157	116	41	54	37	17	0	0	0
6	PHD11	137	125	12	41	34	7	0	0	0

[źródło: opracowanie własne]

Działania PHD01, PHD03 oraz PHD12 obejmują większe obszary, na które oddziałują zarówno drogi główne jak i pozostałe. Nie można zatem oszacować efektów tych działań wyłącznie w odniesieniu do dróg głównych.

Tabela 95 Zakładane efekty planowanych działań w odniesieniu do głównych linii kolejowych w Poznaniu

Lp.	KOD w opracowaniu	$N_{SMH}^{HA} \text{kolejowy}$	$N_{POH}^{HA} \text{kolejowy}$	$R_{HA} \text{kolejowy}$	$N_{SMH}^{HSD} \text{kolejowy}$	$N_{POH}^{HSD} \text{kolejowy}$	$R_{HSD} \text{kolejowy}$
1	PHK2	451	364	87	155	119	36

[źródło: opracowanie własne]

5.5 Strategia długofalowa POH

5.5.1 Strategia długofalowa – hałas drogowy POH

W poniższej tabeli (tabela 96) przedstawiono działania mające przyczynić się do redukcji oddziaływania akustycznego pochodzącego od dróg, planowanych do podjęcia w ujęciu długofalowym wraz z informacją o jednostce odpowiedzialnej za realizację zadania. Na poniższej mapie (rysunek 90) przedstawiono przybliżoną lokalizację planowanych działań na terenie miasta Poznania w zakresie hałasu drogowego.

Tabela 96 Działania do podjęcia w ujęciu długofalowym POH – hałas drogowy

Lp.	KOD w opracowaniu	Działania	Oznaczenie działania z katalogu (TOM I, pkt 5)	Podmiot lub organ odpowiedzialny za realizację
1	PHD13	Przebudowa trasy tramwajowej w ul. Dąbrowskiego między ul. Przybyszewskiego i ul. Kościelną Działania wynikające z Decyzji Środowiskowej: modernizacja nawierzchni, ograniczenie prędkości (30 km/h), działania wymuszające ograniczenie prędkości pojazdów - przystanki wiedeńskie i inne metody wymuszające ograniczenie prędkości	D.8, D.10, D.11, D.13, D.36	właściwy prezydent miasta
2	PHD14	Budowa trasy tramwajowej na Poznań Wschód	D.12, D.13, D.36	właściwy prezydent miasta

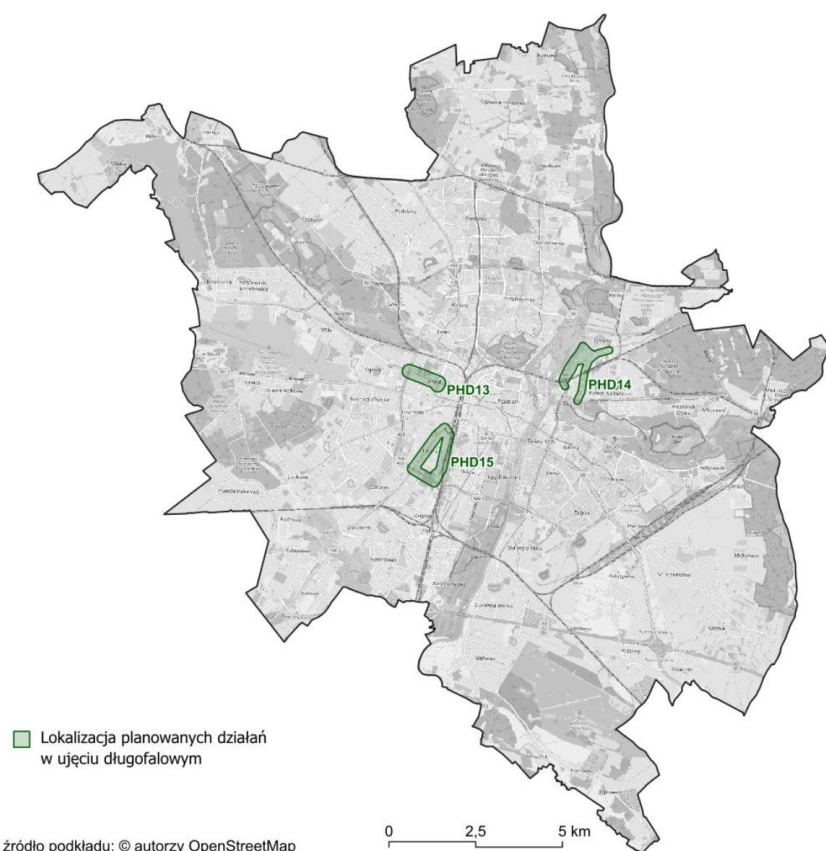
Lp.	KOD w opracowaniu	Działania	Oznaczenie działania z katalogu (TOM I, pkt 5)	Podmiot lub organ odpowiedzialny za realizację
3	PHD15	Budowa ulicy Dolna Głogowska wraz z trasą tramwajową	D.12, D.13, D.31, D.36	właściwy prezydent miasta

[źródło: opracowanie własne]

Działanie oznaczone kodem PHD13 jest spójne z zapisami POH Poznań 2018 (działania niezrealizowane).

Działanie oznaczone kodem PHD14 jest zgodne z zapisami SMH Poznań 2022.

Działanie oznaczone kodem PHD15 jest zgodne z zapisami PZMM.



Rysunek 90 Przybliżona lokalizacja działań w ujęciu długofalowym POH na terenie miasta Poznania – hałas drogowy
[źródło: opracowanie własne]

5.5.2 Strategia długofalowa – hałas szynowy POH

W poniższych tabelach (tabele 97 i 98) przedstawiono działania mające przyczynić się do redukcji oddziaływania akustycznego pochodzącego od linii kolejowych i linii tramwajowych, planowanych do podjęcia w ujęciu długofalowym, wraz z informacją o jednostce odpowiedzialnej za realizację zadania. Przybliżoną lokalizację planowanych działań przedstawiono na poniższych mapach (rysunki 91 i 92).

Tabela 97 Działania do podjęcia w ujęciu długofalowym POH – hałas kolejowy

Lp.	KOD w opracowaniu	Działania	Oznaczenie działania z katalogu (TOM I, pkt 5)	Podmiot lub organ odpowiedzialny za realizację
1	PHK3	Prace na linii kolejowej nr 3 (E20) na odcinku Poznań Główny – Kunowice	S.1, S.14	zarządzający infrastrukturą kolejową

[źródło: opracowanie własne]

Działanie oznaczone kodem PHK3 jest zgodne z zapisami SMH Poznań 2022.



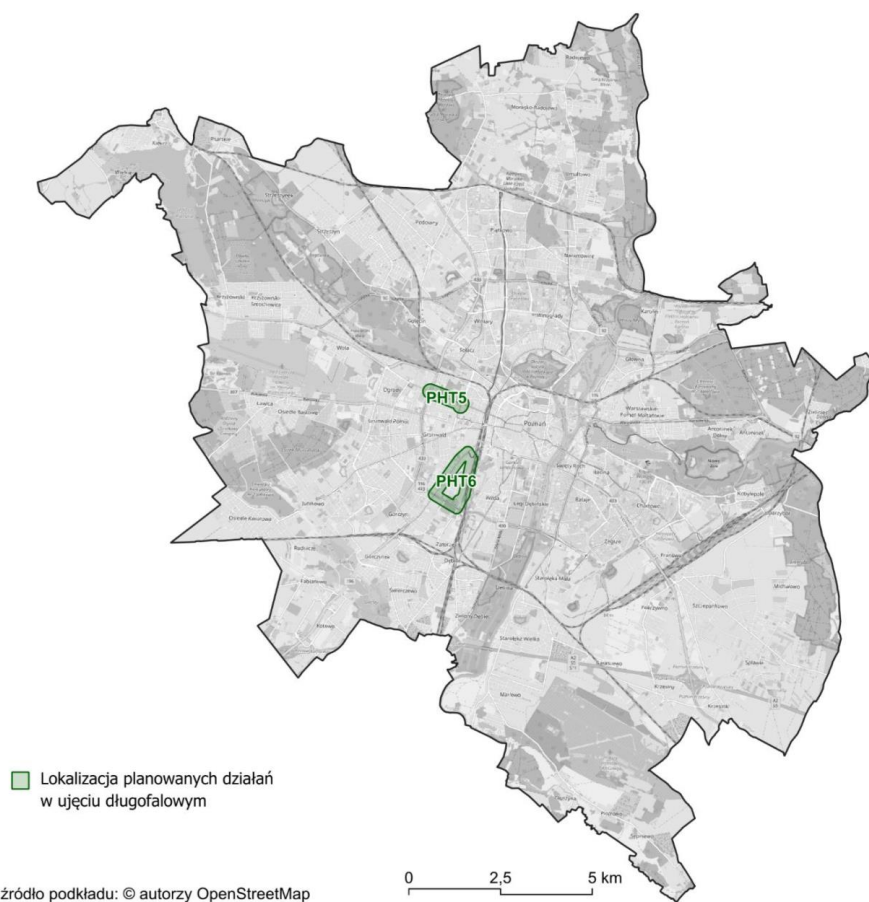
Rysunek 91 Przybliżona lokalizacja działań w ujęciu długofalowym POH na terenie miasta Poznania – hałas kolejowy
[źródło: opracowanie własne]

Tabela 98 Działania do podjęcia w ujęciu długofalowym POH – hałas tramwajowy

Lp.	KOD w opracowaniu	Działania	Oznaczenie działania z katalogu (TOM I, pkt 5)	Podmiot lub organ odpowiedzialny za realizację
1.	PHT5	Przebudowa trasy tramwajowej w ul. Dąbrowskiego	S.1	właściwy prezydent miasta
2.	PHT6	Budowa ulicy Dolna Głogowska wraz z trasą tramwajową	S.24	właściwy prezydent miasta

[źródło: opracowanie własne]

Działanie oznaczone kodem PHT5 jest spójne z zapisami POH Poznań 2018 (działania niezrealizowane).



źródło podkładu: © autorzy OpenStreetMap

Rysunek 92 Przybliżona lokalizacja działań w ujęciu długofalowym POH na terenie miasta Poznania – hałas tramwajowy
[źródło: opracowanie własne]

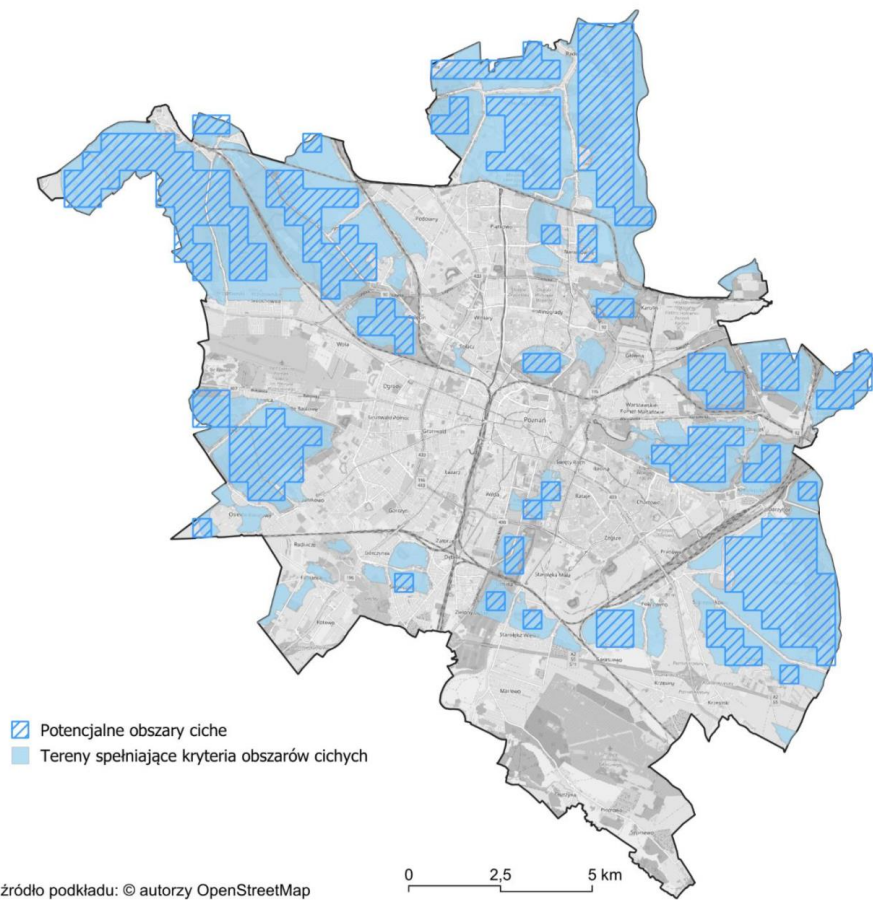
5.5.3 Strategia długofalowa – hałas lotniczy POH

W ujęciu długofalowym na lotniskach należy kontynuować działania już na nich wdrożone oraz wskazane w tym POH, w rozdziale 5.3 do wdrożenia dla okresu 5 lat od roku uchwalenia Programu. Celem działań w ujęciu długofalowym jest przynajmniej niezwiększanie aktualnej wielkości oddziaływania akustycznego.

Wskazanie szczegółowych działań w ujęciu długofalowym dla lotnisk nie jest możliwe ze względu na perspektywę zmiany rynku lotniczego w Polsce spowodowaną decyzją o realizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego oraz czynnikami geopolitycznymi, związanymi z napaścią Rosji na Ukrainę.

5.5.4 Strategia długofalowa – identyfikacja obszarów, które powinny zostać wyznaczone jako obszary ciche

W ramach POH zidentyfikowano obszary, które spełniają kryteria obszarów cichych (rozdział 5 w tomie I). Obszary te przedstawiono na rysunku 93.



Rysunek 93 Lokalizacja obszarów, które spełniają kryteria obszarów cichych, wyznaczonych w oparciu o wyniki SMH Poznań 2022
[źródło: opracowanie własne]

6 Harmonogram realizacji działań wskazanych w POH

Kolejność realizacji działań ustalona została oddzielnie dla każdego źródła hałasu. Podstawą do ustalenia jej była wartość wskaźnika N_{HA}^{SMH} na analizowanych terenach jednostkowych. W pierwszej kolejności wskazano do realizacji działania, które wpłyną na poprawę klimatu akustycznego na terenach jednostkowych o najwyższej wartości wskaźnika N_{HA}^{SMH} . Powyższe nie dotyczy hałasu lotniczego, dla którego działania obejmują cały obszar objęty oddziaływaniem.

6.1 Harmonogram realizacji działań wskazanych w POH – hałas drogowy

W tabelach 99 i 100 przedstawiono harmonogram realizacji działań wskazanych w POH w zakresie ograniczania hałasu drogowego.

Tabela 99 Harmonogram realizacji działań do podjęcia w ciągu 5 lat od roku uchwalenia POH – hałas drogowy

Lp.	KOD w opracowaniu	Działania	Podmiot odpowiedzialny
1	PHD12	Działania wynikające z dokumentów strategicznych: a) Uspokojenie ruchu samochodowego w mieście, np. poprzez ograniczenie natężenia ruchu pojazdów samochodowych w centrum miasta, stosowanie rozwiązań technicznych i organizacyjnych wymuszających zmniejszenie rzeczywistej prędkości ruchu samochodów, wprowadzanie w centrum miasta i na osiedlach stref uspokojonego ruchu, poszerzanie strefy płatnego parkowania, ograniczenie liczby miejsc parkingowych w centrum, wprowadzenie strefy czystego transportu itp. b) Poprawa stanu technicznego infrastruktury pieszej i rowerowej, m. in. realizacja Programu Rowerowego dla miasta Poznania. c) Zachowanie aktualnej sieci komunikacji publicznej, a także rozbudowa jej infrastruktury, m. in. poprzez sukcesywny rozwój sieci tramwajowej zgodnie z planami zarządzającego, rozwój poznańskiej kolei metropolitalnej (nowe przystanki i zwiększenie liczby kursów), integracja poszczególnych środków transportu, (m.in. budowa parkingów typu P&R i zintegrowanych centrów przesiadkowych), itp. d) Rozwój oferty transportu publicznego – zwiększanie częstotliwości kursów komunikacji publicznej i optymalizacja oferty przewozowej względem zapotrzebowania, rozwój spójnej i atrakcyjnej cenowo oferty biletowej, dalsza integracja systemów transportu publicznego miasta z gminami ościennymi, wymiana taboru tramwajowego, kolejowego i autobusowego na niskoemisyjny, rozwój systemu zarządzania ruchem z uwzględnieniem priorytetu dla komunikacji publicznej itp. e) Wspieranie rozwoju elektromobilności, m.in. poprzez rozwój stacji tankowania pojazdów paliwami alternatywnymi, lub stacji ładowania w przypadku pojazdów elektrycznych. f) Prowadzenie akcji edukacyjnych, prowadzących do zwiększenia świadomości mieszkańców w zakresie ich wpływu na klimat akustyczny. g) Właściwe planowanie przestrzenne, uwzględniające ochronę przed hałasem oraz transformację mobilności w mieście.	właściwy prezydent miasta w zakresie punktów a-g, zarządzający infrastrukturą w zakresie punktów c i e, przewoźnicy kolejowi w zakresie pkt d, RDOŚ w zakresie punktów f i g, Wojewoda Wielkopolski w zakresie punktów f i g,
2	PHD01	Trasa tramwajowa na os. Kopernika wzdłuż ul. Arciszewskiego i Rembertowskiej.	właściwy prezydent miasta
3	PHD02	Budowa trasy tramwajowej na Naramowice - etap II od pętli Wilczak przez ul. Szelągowską do skrzyżowania z ul. Estkowskiego/Male Garbary w Poznaniu.	właściwy prezydent miasta
4	PHD07	ul. Żegrze i ul. Chartowo pomiędzy Rondem Żegrze i skrzyżowaniem z ul. Baraniaka i ul. Dymka Wprowadzenie działań wymuszających ograniczenie prędkości pojazdów do wartości wynikających z kodeksu drogowego dla danego odcinka, w szczególności w porze nocnej, np. zwężenie pasów ruchu samochodowego i wprowadzenie w to miejsce pasa rowerowego.	właściwy prezydent miasta
5	PHD03	Budowa skrzyżowań bezkolizyjnych z linią kolejową nr 354 w ciągu ul. Lutyckiej i ul. Gołęcińskiej w Poznaniu.	właściwy prezydent miasta

Lp.	KOD w opracowaniu	Działania	Podmiot odpowiedzialny
6	PHD04	Św. Marcin, Fredry, Mielżyńskiego, 27 Grudnia, pl. Wolności, ul. Towarowa Program „Centrum” – etap I – ukończenie inwestycji.	właściwy prezydent miasta
7	PHD10	ul. Królowej Jadwigi od ul. Strzeleckiej do ul. Półwiejskiej Wprowadzenie działań wymuszających ograniczenie prędkości pojazdów do wartości wynikających z kodeksu drogowego dla danego odcinka, w szczególności w porze nocnej; np. w postaci zastosowania fotoradaru.	właściwy prezydent miasta
8	PHD06	ul. Kraszewskiego od ul. Dąbrowskiego do ul. Bukowskiej Wymiana nawierzchni z kostki na mniej hałaśliwą w uzgodnieniu z konserwatorem zabytków.	właściwy prezydent miasta
9	PHD11	ul. Głogowska między ul. Krzywą a ul. Pałacza Wprowadzenie działań wymuszających ograniczenie prędkości pojazdów do wartości wynikających z kodeksu drogowego dla danego odcinka, w szczególności w porze nocnej, np. w postaci sygnalizacji w systemie „All red”, radaru prędkości z wyświetlaczem, wyniesionych przejść dla pieszych, poduszek berlińskich itp.	właściwy prezydent miasta
10	PHD09	ul. Ściegiennego od ul. Pogodnej do skrzyżowania z ul. Promienistą, fragment ul. Taczanowskiego od ul. Promienistej do ul. Gwiaździstej Obniżenie dopuszczalnej prędkości ruchu do 40 km/h oraz wprowadzenie działań wymuszających ograniczenie prędkości pojazdów do wartości wynikających z kodeksu drogowego dla danego odcinka, w szczególności w porze nocnej, np. w postaci sygnalizacji w systemie „All red”, radaru prędkości z wyświetlaczem, wyniesionych przejść dla pieszych, poduszek berlińskich itp.	właściwy prezydent miasta
11	PHD05	Program „Centrum” – etap II – realizacja w całości odcinka trasy tramwajowej w ciągu ul. Ratajczaka i ul. Niezłomnych.	właściwy prezydent miasta
12	PHD08	ul. Nad Wierzbakiem między ul. Wielkopolską i ul. Urbanowską Wprowadzenie działań ograniczających natężenie ruchu pojazdów na danym odcinku, np. redukcja liczby pasów ruchu w obu kierunkach z dwóch do jednego oraz zastąpienie likwidowanych pasów ruchu buspasem lub pasem rowerowym.	właściwy prezydent miasta

[źródło: opracowanie własne]

Tabela 100 Harmonogram realizacji działań do podjęcia w ujęciu długofalowym POH – hałas drogowy

Lp.	KOD w opracowaniu	Działania	Podmiot odpowiedzialny
1	PHD15	Budowa ulicy Dolna Głogowska wraz z trasą tramwajową	właściwy prezydent miasta
2	PHD13	Przebudowa trasy tramwajowej w ul. Dąbrowskiego między ul. Przybyszewskiego i ul. Kościelną Działania wynikające z Decyzji Środowiskowej: modernizacja nawierzchni, ograniczenie prędkości (30 km/h), działania wymuszające ograniczenie prędkości pojazdów - przystanki wiedeńskie i inne metody wymuszające ograniczenie prędkości	właściwy prezydent miasta
3	PHD14	Budowa trasy tramwajowej na Poznań Wschód	właściwy prezydent miasta

[źródło: opracowanie własne]

6.2 Harmonogram realizacji działań wskazanych w POH – hałas szynowy

W tabelach 101 ÷ 104 przedstawiono harmonogram realizacji działań wskazanych w POH w zakresie ograniczania hałasu szynowego – odpowiednio kolejowego i tramwajowego.

Tabela 101 Harmonogram realizacji działań do podjęcia w ciągu 5 lat od roku uchwalenia POH – hałas kolejowy

Lp.	KOD w opracowaniu	Działania	Podmiot odpowiedzialny
1	PHK2	Modernizacja eksploatowanego taboru kolejowego, okresowa kontrola stanu technicznego nawierzchni szynowej i utrzymanie jej we właściwej kondycji.	zarządzający infrastrukturą kolejową, przewoźnicy kolejowi
2	PHK1	Modernizacja linii kolejowych w ramach zadania „Prace na obwodnicy towarowej Poznania”, w tym m.in. wymiana nawierzchni torowej, montaż tłumików torowych i budowa ekranów akustycznych.	zarządzający infrastrukturą kolejową

[źródło: opracowanie własne]

Tabela 102 Harmonogram realizacji działań do podjęcia w ujęciu długofalowym POH – hałas kolejowy

Lp.	KOD w opracowaniu	Działania	Podmiot odpowiedzialny
1	PHK3	Prace na linii kolejowej nr 3 (E20) na odcinku Poznań Główny – Kunowice	zarządzający infrastrukturą kolejową

[źródło: opracowanie własne]

Tabela 103 Harmonogram realizacji działań do podjęcia w ciągu 5 lat od roku uchwalenia POH – hałas tramwajowy

Lp.	KOD w opracowaniu	Działania	Podmiot odpowiedzialny
1	PHT4	Modernizacja eksploatowanego taboru tramwajowego, okresowa kontrola stanu technicznego nawierzchni torowej i utrzymanie jej we właściwej kondycji.	właściwy prezydent miasta
2	PHT3	Modernizacja torowiska tramwajowego w ramach zadania „Przebudowa torowiska tramwajowego na ul. 28 czerwca 1956 r. na odcinku od ul. Krzyżowej do ul. Hetmańskiej w Poznaniu”.	właściwy prezydent miasta
3	PHT2	Św. Marcin, Fredry, Mielżyńskiego, 27 Grudnia, pl. Wolności, ul. Towarowa Program „Centrum” – etap I – ukończenie inwestycji.	właściwy prezydent miasta
4	PHT1	Budowa trasy tramwajowej na Naramowice - etap II od pętli Wilczak przez ul. Szczęśliwą do skrzyżowania z ul. Estkowskiego/Małe Garbary w Poznaniu.	właściwy prezydent miasta

[źródło: opracowanie własne]

Tabela 104 Harmonogram realizacji działań do podjęcia w ujęciu długofalowym POH – hałas tramwajowy

Lp.	KOD w opracowaniu	Działania	Podmiot odpowiedzialny
1	PHT6	Budowa ulicy Dolna Głogowska wraz z trasą tramwajową	właściwy prezydent miasta
2	PHT5	Przebudowa trasy tramwajowej w ul. Dąbrowskiego	właściwy prezydent miasta

[źródło: opracowanie własne]

6.3 Harmonogram realizacji działań wskazanych w POH – hałas lotniczy

Poniżej przedstawiono harmonogram realizacji działań wskazanych w POH w zakresie ograniczania hałasu lotniczego.

Biorąc pod uwagę różny stopień złożoności działań, czas na ich wdrożenie ustala się następująco, licząc od roku uchwalenia POH:

- dla lotniska Poznań – Ławica
działanie PHL1 – 5 lat,

- działanie PHL2 – 2 lata,
- działanie PHL3 – 3 lata,
- dla lotniska Poznań – Krzesiny
 - działanie PHL4 – 2 lata,
 - działanie PHL5 – 3 lata (po realizacji działania PHL4),
 - działanie PHL6 – 2 lata,
 - działanie PHL7 – 2 lata.

6.4 Koszty realizacji działań wskazanych w POH

Poniżej wskazano koszty szacunkowe niektórych działań dotyczących hałasu drogowego i szynowego. Nie określono kosztów dla działań dotyczących hałasu lotniczego ze względu na brak wiarygodnych danych.

6.4.1 Koszty realizacji działań wskazanych w POH – hałas drogowy

W tabeli 105 zestawiono szacunkowe koszty realizacji działań wskazanych do podjęcia w ciągu 5 lat od roku uchwalenia POH w celu ograniczenia hałasu drogowego.

Tabela 105 Koszty działań z zakresu ograniczania hałasu drogowego na terenie miasta planowane do podjęcia w latach 2024-2029

Lp.	KOD w opracowaniu	Nazwa działania	Koszty [PLN]	Źródło finansowania
1	PHD01	Trasa tramwajowa na os. Kopernika wzdłuż ul. Arciszewskiego i Rembertowskiej.	brak danych	brak danych
2	PHD02	Budowa trasy tramwajowej na Naramowice - etap II od pętli Wilczak przez ul. Szelągowską do skrzyżowania z ul. Estkowskiego/Małe Garbary w Poznaniu.	brak danych	brak danych
3	PHD03	Budowa skrzyżowań bezkolizyjnych z linią kolejową nr 354 w ciągu ul. Lutyckiej i ul. Gołęcińskiej w Poznaniu.	104 176 114	środki własne miasta
4	PHD04	Program „Centrum” – etap I – ukończenie inwestycji.	~100 000 000	środki własne, fundusz POiŚ
5	PHD05	Program „Centrum” – etap II – realizacja w całości odcinka trasy tramwajowej w ciągu ul. Ratajczaka i ul. Niezłomnych.	~130 000 000	środki własne, fundusz POiŚ
6	PHD06	ul. Kraszewskiego od ul. Dąbrowskiego do ul. Bukowskiej Wymiana nawierzchni z kostki na mniej hałaśliwą w uzgodnieniu z konserwatorem zabytków.	brak danych	brak danych
7	PHD07	ul. Żegrze i ul. Chartowo pomiędzy Rondem Żegrze i skrzyżowaniem z ul. Baraniaka i ul. Dymka Wprowadzenie działań wymuszających ograniczenie prędkości pojazdów do wartości wynikających z kodeksu drogowego dla danego odcinka, w szczególności w porze nocnej, np. zwężenie pasów ruchu samochodowego i wprowadzenie w to miejsce pasa rowerowego.	brak danych	brak danych
8	PHD08	ul. Nad Wierzbakiem między ul. Wielkopolską i ul. Urbanowską Wprowadzenie działań ograniczających natężenie ruchu pojazdów na danym odcinku, np. redukcja liczby pasów ruchu w obu kierunkach z dwóch do jednego oraz zastąpienie likwidowanych pasów ruchu buspasem lub pasem rowerowym.	brak danych	brak danych

Lp.	KOD w opracowaniu	Nazwa działania	Koszty [PLN]	Źródło finansowania
9	PHD09	ul. Ściegiennego od ul. Pogodnej do skrzyżowania z ul. Promienistą, fragment ul. Taczanowskiego od ul. Promienistej do ul. Gwiaździstej Obniżenie dopuszczalnej prędkości ruchu do 40 km/h oraz wprowadzenie działań wymuszających ograniczenie prędkości pojazdów do wartości wynikających z kodeksu drogowego dla danego odcinka, w szczególności w porze nocnej, np. w postaci sygnalizacji w systemie „All red”, radaru prędkości z wyświetlaczem, wyniesionych przejść dla pieszych, poduszek berlińskich itp.	brak danych	brak danych
10	PHD10	ul. Królowej Jadwigi od ul. Strzeleckiej do ul. Półwiejskiej Wprowadzenie działań wymuszających ograniczenie prędkości pojazdów do wartości wynikających z kodeksu drogowego dla danego odcinka, w szczególności w porze nocnej; np. w postaci zastosowania fotoradaru.	brak danych	brak danych
11	PHD11	ul. Głogowska między ul. Krzywą a ul. Pałacza Wprowadzenie działań wymuszających ograniczenie prędkości pojazdów do wartości wynikających z kodeksu drogowego dla danego odcinka, w szczególności w porze nocnej, np. w postaci sygnalizacji w systemie „All red”, radaru prędkości z wyświetlaczem, wyniesionych przejść dla pieszych, poduszek berlińskich itp.	brak danych	brak danych
12	PHD12	Działania wynikające z dokumentów strategicznych: a) Uspokojenie ruchu samochodowego w mieście, np. poprzez ograniczenie natężenia ruchu pojazdów samochodowych w centrum miasta, stosowanie rozwiązań technicznych i organizacyjnych wymuszających zmniejszenie rzeczywistej prędkości ruchu samochodów, wprowadzanie w centrum miasta i na osiedlach stref uspokojonego ruchu, poszerzanie strefy płatnego parkowania, ograniczenie liczby miejsc parkingowych w centrum, wprowadzenie strefy czystego transportu itp. b) Poprawa stanu technicznego infrastruktury pieszej i rowerowej, m. in. realizacja Programu Rowerowego dla miasta Poznania. c) Zachowanie aktualnej sieci komunikacji publicznej, a także rozbudowa jej infrastruktury, m. in. poprzez sukcesywny rozwój sieci tramwajowej zgodnie z planami zarządzającego, rozwój poznańskiej kolei metropolitalnej (nowe przystanki i zwiększenie liczby kursów), integracja poszczególnych środków transportu, (m.in. budowa parkingów typu P&R i zintegrowanych centrów przesiadkowych), itp. d) Rozwój oferty transportu publicznego – zwiększanie częstotliwości kursów komunikacji publicznej i optymalizacja oferty przewozowej względem zapotrzebowania, rozwój spójnej i atrakcyjnej cenowo oferty biletowej, dalsza integracja systemów transportu publicznego miasta z gminami ościennymi, wymiana taboru tramwajowego, kolejowego i autobusowego na niskoemisyjny, rozwój systemu zarządzania ruchem z uwzględnieniem priorytetu dla komunikacji publicznej itp. e) Wspieranie rozwoju elektromobilności, m.in. poprzez rozwój stacji tankowania pojazdów paliwami alternatywnymi, lub stacji ładowania w przypadku pojazdów elektrycznych. f) Prowadzenie akcji edukacyjnych, prowadzących do zwiększenia świadomości mieszkańców w zakresie ich wpływu na klimat akustyczny. g) Właściwe planowanie przestrzenne, uwzględniające ochronę przed hałasem oraz transformację mobilności w mieście.	brak danych	brak danych

[źródło: opracowanie własne]

6.4.2 Koszty realizacji działań wskazanych w POH – hałas szynowy

W tabeli 106 zestawiono szacunkowe koszty realizacji działań wskazanych do podjęcia w ciągu 5 lat od roku uchwalenia POH w celu ograniczenia hałasu kolejowego.

Tabela 106 Koszty działań z zakresu ograniczania hałasu kolejowego na terenie miasta planowane do podjęcia w latach 2024-2029

Lp.	KOD w opracowaniu	Nazwa działania	Koszty [PLN]	Źródło finansowania
1	PHK1	Modernizacja linii kolejowych w ramach zadania „Prace na obwodnicy towarowej Poznania”, w tym m.in. wymiana nawierzchni torowej, montaż tłumików torowych i budowa ekranów akustycznych.	~1 500 000 000	środki własne zarządzającego infrastrukturą kolejową
2	PHK2	Modernizacja eksploatowanego taboru kolejowego, okresowa kontrola stanu technicznego nawierzchni szynowej i utrzymanie jej we właściwej kondycji.	brak danych	środki własne zarządzającego infrastrukturą kolejową

W tabeli 107 zestawiono szacunkowe koszty realizacji działań wskazanych do podjęcia w ciągu 5 lat od roku uchwalenia POH w celu ograniczenia hałasu tramwajowego.

Tabela 107 Koszty działań z zakresu ograniczania hałasu tramwajowego na terenie miasta planowane do podjęcia w latach 2024-2029

Lp.	KOD w opracowaniu	Nazwa działania	Koszty [PLN]	Źródło finansowania
1	PHT1	Budowa trasy tramwajowej na Naramowice - etap II od pętli Wilczak przez ul. Szelańską do skrzyżowania z ul. Estkowskiego/Małe Garbary w Poznaniu	brak danych	brak danych
2	PHT2	Program „Centrum” – etap I – ukończenie inwestycji	~100 000 000	środki własne, fundusz POIŚ
3	PHT3	Modernizacja torowiska tramwajowego w ramach zadania „Przebudowa torowiska tramwajowego na ul. 28 czerwca 1956 r. na odcinku od ul. Krzyżowej do ul. Hetmańskiej w Poznaniu”	brak danych	brak danych
4	PHT4	Modernizacja eksploatowanego taboru tramwajowego, okresowa kontrola stanu technicznego nawierzchni torowej i utrzymanie jej we właściwej kondycji	brak danych	środki własne miasta

6.4.3 Ocena efektywności kosztowej oraz ocena relacji kosztów do korzyści

Na etapie opracowania Programu nie ma możliwości oszacowania efektywności kosztowej oraz relacji kosztów do korzyści. Dane o przewidywanych kosztach działań wskazanych do realizacji w ramach POH są dostępne tylko dla części działań. Dodatkowo, brak jest możliwości określenia dla poszczególnych działań rzeczywistych kosztów poniesionych w związku z ochroną przed hałasem. Najczęściej podawany jest bowiem koszt całkowity danego przedsięwzięcia. Niejednokrotnie część działań jest wykonywana w związku z realizowaniem innych celów środowiskowych takich jak np. ochrona przed zanieczyszczeniem powietrza.

**PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA PRZED HAŁASEM
DLA WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO**

Tom V – streszczenie w języku niespecjalistycznym

Tom V – Streszczenie w języku niespecjalistycznym

1 Cel, zakres i organ opracowujący Program ochrony środowiska przed hałasem

Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa wielkopolskiego (POH) jest regionalnym dokumentem określającym strategię ochrony mieszkańców województwa wielkopolskiego przed hałasem w środowisku. Program sporządzany jest na potrzeby zarządzania emisją i skutkami hałasu, w tym w celu zmniejszenia hałasu.

Celem programu jest:

- poprawa klimatu akustycznego w środowisku poprzez określenie działań ograniczających poziom hałasu tam, gdzie naruszone są standardy jakości środowiska na terenie miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy oraz wzdłuż głównych dróg i głównych linii kolejowych, tzw. ochrona czynna,
- zachowanie korzystnych warunków akustycznych w środowisku, tzw. ochrona bierna.

W ramach POH wskazano:

- działania w zakresie ochrony przed hałasem planowane do podjęcia w ciągu 5 lat licząc od roku uchwalenia Programu tj. w latach 2024-2029,
- długofalową strategię ukierunkowaną na określenie i realizację celów w zakresie ochrony przed hałasem po 2029 r; w strategii długofalowej uwzględniono także planowane zadania i inwestycje, które nie mają aktualnie zapewnionych źródeł finansowania.

Podstawę prawną POH stanowią obowiązujące dyrektywy, ustawy oraz rozporządzenia:

- dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. *odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku* (Dz. U. UE. L. z 2002 r. Nr 189, str. 12 z późn. zm.);
- dyrektywa Komisji (UE) 2015/996 z dnia 19 maja 2015 r. *ustanawiająca wspólne metody oceny hałasu zgodnie z dyrektywą 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady* (Dz. U. UE. L. z 2015 r. Nr 168, str. 1 z późn. zm.);
- ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* (t.j. Dz. U. 2024 poz. 54);
- rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 26 lipca 2021 r. *w sprawie programu ochrony środowiska przed hałasem* (t.j. Dz. U. 2024 poz. 271).

Przepisy regulujące dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku, wyrażone wskaźnikami, L_{DWN} i L_N obowiązujące w dniu uchwalenia POH stanowią:

- rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. *w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku* (t.j. Dz. U. 2014 poz. 112);
- rozporządzenie Ministra Klimatu z dnia 30 maja 2020 r. *w sprawie sposobu ustalania wartości wskaźnika hałasu L_{DWN}* (Dz. U. 2020 poz. 1018).

2 Opis obszaru objętego zakresem Programu ochrony środowiska przed hałasem

Podstawą do opracowania POH są strategiczne mapy hałasu (SMH) sporządzone w 2022 roku i przekazane do Marszałka Województwa Wielkopolskiego przez podmioty do tego zobligowane. Oceny stanu akustycznego środowiska i obserwacji zmian dokonuje Główny Inspektor Ochrony Środowiska w ramach państwowego monitoringu środowiska. Dokumenty te zestawiono w poniższej tabeli.

Tabela 108 Zestawienie Strategicznych map hałasu (SMH)

Lp.	Podmiot zobowiązany do wykonania strategicznej mapy hałasu	Dokument
1	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	Strategiczna Mapa Hałasu dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie w województwie wielkopolskim
2	Autostrada Wielkopolska S.A.	Strategiczna Mapa Hałasu dla odcinka I autostrady A2 Nowy Tomyśl – Konin km 107+900 – 257+560
3	Autostrada Wielkopolska II S.A.	Strategiczna Mapa Hałasu dla odcinka II autostrady A2 Świecko – Nowy Tomyśl km 1+995 – 107+900
4	Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu	Strategiczna Mapa Hałasu dla dróg wojewódzkich o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie zlokalizowanych w województwie wielkopolskim
5	Zarząd Dróg Powiatowych w Poznaniu	Strategiczna Mapa Hałasu dla głównych dróg na terenie powiatu poznańskiego
6	Zarząd Dróg Powiatowych w Obornikach	Strategiczna Mapa Hałasu dla głównych dróg na terenie powiatu obornickiego
7	Zarząd Dróg Miejskich w Koninie	Strategiczna Mapa Hałasu dla głównych dróg na terenie miasta Konin
8	Miejski Zarząd Dróg przy Urzędzie Miasta Leszno	Strategiczna mapa hałasu dla dróg głównych przebiegających przez miasto Leszno
9	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Strategiczna mapa hałasu dla odcinków linii kolejowych, po których przejeżdża ponad 30 000 pociągów rocznie. Województwo wielkopolskie
10	Urząd Miasta Poznania	Strategiczna mapa hałasu miasta Poznania

[źródło: opracowanie własne]

Zgodnie z wymaganiami prawnymi (art. 118 ustawy Poś) strategiczne mapy hałasu realizuje się w podziale na:

- miasta o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy;
- główne drogi położone poza miastami o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy;
- główne linie kolejowe położone poza miastami o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy;
- główne lotniska położone poza miastami o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy.

Opracowania dla terenów poza miastami o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy obejmują następujące źródła hałasu:

- główne drogi, tj. wszystkie odcinki dróg na terenie województwa, po których przejeżdża rocznie więcej niż 3 miliony pojazdów,
- główne linie kolejowe, tj. wszystkie odcinki linii kolejowych na terenie województwa o natężeniu rocznym o wartości ponad 30 tysięcy pociągów;

- główne lotniska, tj. lotniska cywilne, na których rocznie odbywa się więcej niż 50 tysięcy operacji (startów lub lądowań) z wyłączeniem operacji dokonywanych wyłącznie w celach szkoleniowych przy użyciu samolotów o masie startowej poniżej 5700 kg.

Granice obszaru wokół głównych dróg, głównych linii kolejowych oraz głównych lotnisk na terenie poza miastami powyżej 100 tysięcy mieszkańców, dla którego wykonuje się strategiczne mapy hałasu, wyznacza zasięg hałasu określony wskaźnikami długookresowego średniego poziomu dźwięku A:

- L_{DWN} (odnoszącego się do wszystkich dób w roku) o wartości 55 dB;
- L_N (odnoszącego się do wszystkich pór nocy w roku) o wartości 50 dB.

Opracowania dla terenów miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy obejmują następujące źródła hałasu:

- drogi o istotnym średniodobowym natężeniu ruchu pojazdów na dobę,
- linie kolejowe i tramwajowe,
- lotniska,
- zakłady przemysłowe, obiekty handlowe o powierzchni sprzedaży powyżej 5000 m², parkingi powyżej 300 miejsc parkingowych przy obiektach użyteczności publicznej oraz parkingi działające w systemie parkuj i jedź.

Obszar objęty mapą, w przypadku miast powyżej 100 tysięcy mieszkańców pokrywa się z jego granicami administracyjnymi.

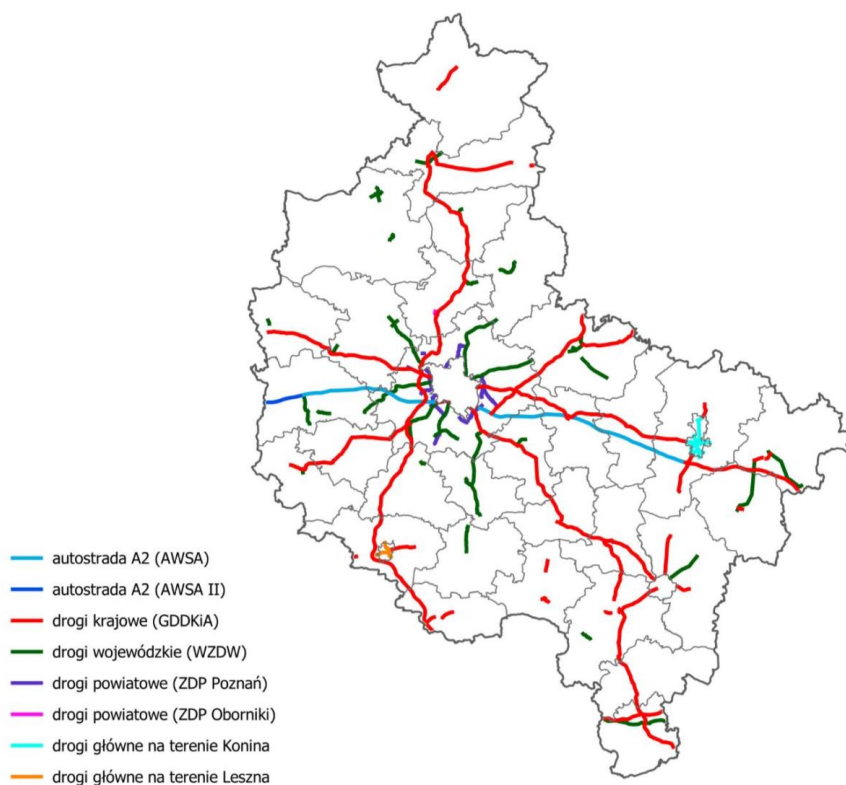
Zakres niniejszego POH jest zgodny z zakresem SMH opracowanych dla terenu województwa wielkopolskiego zebranych w tabeli 1. W POH zachowano także podział przedstawianych informacji na drogi główne (tom II), koleje główne (tom III) poza terenami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy oraz obszar miasta Poznania – jedyne miasta o liczbie ludności większej od 100 tysięcy.

Na terenie województwa wielkopolskiego nie ma głównych lotnisk położonych poza miastami powyżej 100 tysięcy mieszkańców.

2.1 Drogi główne

Na terenie województwa wielkopolskiego obszar wokół dróg głównych wyznaczony został na podstawie strategicznych map hałasu zebranych w tabeli 1 (pozycje od 1 do 8). Łączna długość odcinków dróg objętych SMH oraz POH wynosi około 1 562,2 km. Lokalizację analizowanych dróg przedstawiono na poniższym rysunku.

Szczegółowe informacje na temat danych statystycznych dotyczących obszarów wokół dróg głównych uwzględnionych w strategicznych mapach hałasu, przedstawione zostały w tomie II.



Rysunek 94 Lokalizacja dróg głównych na terenie województwa wielkopolskiego (z wyłączeniem miasta powyżej 100 tysięcy mieszkańców)

[źródło: opracowanie własne]

2.2 Główne linie kolejowe

Zakres przestrzenny obszaru wokół głównych linii kolejowych został wyznaczony na podstawie opracowania „Strategiczna mapa hałasu dla odcinków linii kolejowych, po których przejeżdża ponad 30 000 pociągów rocznie. Województwo wielkopolskie” opracowanego przez PKP PLK.

W ramach SMH zarządca infrastruktury kolejowej zidentyfikował dziewiętnaście odcinków głównych linii kolejowych o łącznej długości 303,3 km. Odcinki te obejmują powiaty: gnieźnieński, jarociński, koniński, nowotomyski, ostrowski, pleszewski, poznański, słupecki, średzki, wrześniński oraz m. Konin. Lokalizację głównych linii kolejowych w granicach województwa wielkopolskiego przedstawiono na rysunku 95.

Szczegółowe informacje na temat danych statystycznych dotyczących obszarów wokół głównych linii kolejowych uwzględnionych w strategicznej mapie hałasu, przedstawione zostały w tomie III.



Rysunek 95 Lokalizacja głównych linii kolejowych na terenie województwa wielkopolskiego (z wyłączeniem miasta powyżej 100 tysięcy mieszkańców)
[źródło: opracowanie własne]

2.3 Miasto Poznań

Na terenie województwa wielkopolskiego, tylko Poznań zalicza się do miast o liczbie ludności powyżej 100 tysięcy mieszkańców, dla których zgodnie z zapisami art. 118 ustawy Poś opracowuje się odrębną strategiczną mapę hałasu.

W SMH dla miasta Poznania uwzględniono następujące źródła hałasu:

- hałas drogowy – drogi publiczne w obrębie miasta, po których przejeżdża co najmniej 3 000 pojazdów na dobę,
- hałas kolejowy – wszystkie czynnie użytkowane linie kolejowe na terenie miasta,
- hałas tramwajowy – wszystkie czynnie użytkowane linie tramwajowe na terenie miasta,
- hałas przemysłowy – wybrane zakłady przemysłowe z siedzibą na terenie miasta Poznania, dla których zostało wydane pozwolenie zintegrowane lub decyzja o dopuszczalnym poziomie hałasu,
- hałas lotniczy – oddziaływanie hałasu lotniczego pochodzącego od lotniska cywilnego Poznań Ławica oraz od lotniska wojskowego Poznań Krzesiny.

Szczegółowe informacje na temat danych statystycznych dotyczących obszaru miasta oraz źródeł hałasu, uwzględnionych w strategicznej mapie hałasu, przedstawione zostały w tomie IV.

3 Ogólne informacje o działaniach w zakresie ochrony środowiska przed hałasem ujętych w POH

W POH określono działania naprawcze planowane do podjęcia w ciągu pięciu lat, licząc od roku uchwalenia programu. Głównie są to działania inwestycyjne:

- w przypadku głównych dróg polegające np. na wyprowadzeniu ruchu (w szczególności tranzytowego) z terenów mieszkalnych poprzez budowę nowych tras dróg, zmniejszeniu emisji hałasu poprzez przebudowę dróg, wymianę nawierzchni, uspokojenie ruchu lub budowę ekranów akustycznych,
- w przypadku głównych linii kolejowych polegające m.in. na modernizacji eksploatowanego taboru towarowego, wymianie taboru na niskoemisyjny czy odpowiednim utrzymaniu torowiska poprzez szlifowanie szyn i jego modernizację wraz ze stosowaniem adekwatnych zabezpieczeń akustycznych,
- w przypadku miasta Poznania polegające m.in. na wymianie nawierzchni dróg, odpowiednim utrzymaniu dróg i torowisk, działania związane z rozwojem transportu publicznego i transformacją mobilności mieszkańców (np. poprzez wymianę taboru na nowocześniejszy, poprawę i rozbudowę infrastruktury, zwiększanie częstotliwości, prędkości i atrakcyjności cenowej zintegrowanych form transportu zbiorowego), działania mające na celu przeniesienie ruchu na nowe drogi, uspokojenie ruchu

poprzez fizyczne środki ograniczenia natężenia i prędkości ruchu pojazdów czy stosowanie zabezpieczeń akustycznych; w przypadku lotnisk które znajdują się na terenie m. Poznania, i których zasięg oddziaływania ma także miejsce w granicach administracyjnych m. Poznania, polegające m.in. na ograniczeniu liczby operacji lotniczych w nocy, rozwoju systemu koordynacji rozkładu lotów z uprzywilejowaniem cichszych statków powietrznych i cichych procedur lotniczych, rozbudowie monitoringu czy prowadzeniu właściwej polityki przestrzennej i społecznej funkcjonowania lotnisk w sąsiedztwie terenów mieszkalnych.

Ponadto POH określa długofalową strategię ukierunkowaną na realizację celów w zakresie ochrony przed hałasem. W ramach tej strategii proponuje się:

- w przypadku głównych dróg podjęcie dalszych działań inwestycyjnych wyprowadzających ruch tranzytowy z terenów mieszkalnych poprzez budowę nowych dróg, zmniejszenie emisji hałasu poprzez wymianę nawierzchni drogi czy monitoring hałasu w wyznaczonych miejscach wraz z propozycją działań w przypadku przekroczeń dopuszczalnych wartości hałasu,
- w przypadku głównych linii kolejowych kontynuację działań z perspektywy do 5 lat związanych m.in. z modernizacją taboru towarowego, wymianą taboru na niskoemisyjny czy odpowiednim utrzymaniu torowiska poprzez szlifowanie szyn i jego modernizację,
- w przypadku miasta Poznania kontynuację działań inwestycyjnych dostosowujących infrastrukturę transportową (głównie w zakresie transportu publicznego) do aktualnych kierunków rozwoju miasta i jego transformacji,
- w przypadku lotnisk konsekwentną kontynuację działań z perspektywy do 5 lat konstytuujących zaspokojenie potrzeb mieszkańców zarówno w kontekście rozwoju gospodarczego regionu (uwarunkowanego rozwojem lotnisk), utrzymania wysokiego poziomu bezpieczeństwa państwa jak i prawa do wypoczynku i niezakłóconego snu.

4 Harmonogram realizacji działań wskazanych w POH

Kolejność realizacji działań ustalona została oddzielnie dla każdego rodzaju źródła hałasu. Podstawą do ustalenia kolejności realizacji działań jest wartość wskaźnika N_{HA}^{SMH} – liczby osób dotkniętych znaczną uciążliwością hałasu objętych danym działaniem. W pierwszej kolejności wskazano do realizacji działania, które wpłyną na poprawę klimatu akustycznego na terenach o najwyższej wartości wskaźnika N_{HA}^{SMH} , tzn. tam, gdzie najwięcej osób narażonych jest na znaczną uciążliwość hałasu.

4.1 Drogi główne

Tabela 109 Harmonogram realizacji działań wskazanych w POH w ujęciu 5 lat - hałas drogowy na terenie województwa wielkopolskiego

Lp.	Kod w opracowaniu	Działania	Podmiot odpowiedzialny
1	HD07	rozbudowa drogi krajowej DK25 na odcinku Ostrów Wielkopolski – Kalisz – Konin	zarządzający drogą
2	HD02	budowa drogi ekspresowej S11 Poznań – Oborniki wraz z obwodnicą Obornik i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	zarządzający drogą
3	HD26	Ograniczenie oddziaływania akustycznego drogi ekspresowej S5 na odcinku pomiędzy węzłem Poznań Zachód a węzłem Lipno (d. Radomicko)	zarządzający drogą
4	HD12	budowa obwodnicy Gostynia w ciągu DK12*	zarządzający drogą
5	HD01	przebudowa/rozbudowa DK11 Podgaje – Jastrowie obejmująca zastosowanie nawierzchni o zmniejszonej hałaśliwości	zarządzający drogą
6	HD10	budowa ekranów akustycznych w ciągu DK92 w miejscowości Kostrzyn	zarządzający drogą
7	HD14	budowa obwodnicy Szamotuł w ciągu dróg wojewódzkich nr 184 i 187	zarządzający drogą
8	HD03	budowa ekranów akustycznych w obrębie drogi ekspresowej S11 – obwodnicy Ostrowa Wielkopolskiego, zgodnie z wynikami analizy porealizacyjnej	zarządzający drogą
9	HD13	budowa obwodnicy Rogoźna w ciągu drogi wojewódzkiej nr 241	zarządzający drogą
10	HD16	budowa obwodnicy Środy Wielkopolskiej w ciągu DW432	inwestycja realizowana przez powiat
11	HD09	rozbudowa DK92 na odcinku Tarnowo Podgórne – Swadzim wraz z budową ekranów akustycznych	zarządzający drogą
12	HD21	Przeprowadzenie przeglądu ekologicznego – DK32 od km 113+800 do km 115+100, m. Rostarzewo	zarządzający drogą
13	HD05	budowa obwodnicy Koźmina Wielkopolskiego i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	zarządzający drogą
14	HD22	Przeprowadzenie przeglądu ekologicznego – DK12 od km 282+380 do km 283+100, m. Opatówek	zarządzający drogą
15	HD23	Przeprowadzenie przeglądu ekologicznego – DK92 od km 017+800 do km 019+700, m. Strzałkowo	zarządzający drogą
16	HD04	budowa drogi ekspresowej S11 odc. Kępno – Olesno i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	zarządzający drogą
17	HD17	budowa obwodnicy miasta Swarzędza	zarządzający drogą
18	HD24	Przeprowadzenie przeglądu ekologicznego – DK92 od km 303+200 do km 304+112, m. Koło	zarządzający drogą
19	HD15	budowa nowego przebiegu DW305 na odcinku od ul. Kolejowej do ul. Celnej w Nowym Tomyślu	zarządzający drogą
20	HD08	budowa obwodnicy Strykowa i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	zarządzający drogą
21	HD25	Budowa nowych / modernizacja istniejących ekranów akustycznych w obrębie drogi ekspresowej S11 – obwodnicy Jarocina	zarządzający drogą
22	HD06	budowa obwodnicy Kamionnej i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	zarządzający drogą
23	HD27	Ograniczenie oddziaływania akustycznego drogi ekspresowej S5 (odcinek Radomicko (bez węzła) – Kaczkowo (bez węzła)), na nieruchomości zlokalizowane w obwodzie ewidencyjnym Henrykowo gm. Świeciechowa	zarządzający drogą
24	HD19	przebudowa i remont ul. I. Paderewskiego	zarządzający drogą
25	HD11	Dobudowa trzeciego pasa ruchu i wzmocnienie konstrukcji nawierzchni autostrady A2 na odcinku od węzła „Poznań Krzesiny” do węzła „Poznań Wschód”	zarządzający drogą

Lp.	Kod w opracowaniu	Działania	Podmiot odpowiedzialny
26	HD18	przebudowa ul. Jana Pawła II	zarządzający drogą
27	HD20	przebudowa ul. Trasa Warszawska (droga krajowa 92) w Koninie, w tym rozbiórka i odbudowa 7 obiektów mostowych)	zarządzający drogą

[źródło: opracowanie własne]

* Inwestycja, wraz ze zrealizowaną pomiędzy opracowaniem SMH DW 2022 a niniejszym POH obwodnicą Gostynia w ciągu DW 434 (patrz Tabela 34 l.p.7), umożliwi całkowite wyprowadzenie ruchu tranzytowego z dawnego przebiegu drogi 434 na obszarze miasta Gostynia (obecnie droga powiatowa), tj. od km 56+800 do km 62+900, a tym samym spowoduje poprawę warunków akustycznych w otoczeniu ww. odcinka drogi.

Tabela 110 Harmonogram realizacji działań uzupełniających do podjęcia w ciągu 5 lat od roku uchwalenia POH - hałas drogowy na terenie województwa wielkopolskiego

Lp.	Kod w opracowaniu	Działania	Podmiot odpowiedzialny
1	HD79	DW194 i DW190, m. Gniezno	zarządzający drogą
2	HD37	DK92, m. Baranowo i Przeźmierowo	zarządzający drogą
3	HD28	DK32, m. Wolsztyn	zarządzający drogą
4	HD85	2407P, m. Swarzędz	zarządzający drogą
5	HD78	DW473, m. Koło	zarządzający drogą
6	HD65	DW311, m. Stęszew	zarządzający drogą
7	HD46	DK92, m. Nekla	zarządzający drogą
8	HD29	DK32, m. Rakoniewice	zarządzający drogą
9	HD54	DK25, m. Ślesin	zarządzający drogą
10	HD42	A2, pomiędzy węzłami „Poznań Zachód” (z węzłem) a „Poznań Komorniki”	zarządzający drogą
11	HD69	DW430, m. Luboń	zarządzający drogą
12	HD63	DW311, m. Komorniki	zarządzający drogą
13	HD57	DW187, m. Pniewy	zarządzający drogą
14	HD82	DW196, m. Czerwonak	zarządzający drogą
15	HD67	DW431, m. Mosina	zarządzający drogą
16	HD81	DW194, m. Kobylnica	zarządzający drogą
17	HD71	DW444, m. Odolanów	zarządzający drogą
18	HD48	DK92, m. Psary Małe	zarządzający drogą
19	HD55	DW193, m. Chodzież	zarządzający drogą
20	HD80	DW194, m. Biskupice	zarządzający drogą
21	HD70	DW310, m. Śrem	zarządzający drogą
22	HD39	S11, m. Dąbrowa i Dąbrówka	zarządzający drogą
23	HD47	DK92, m. Zasutowo	zarządzający drogą
24	HD50	DK92, m. Września	zarządzający drogą
25	HD61	DW307, m. Niepruszewo	zarządzający drogą
26	HD73	DW482, m. Bralin	zarządzający drogą
27	HD38	S11, m. Zakrzewo	zarządzający drogą
28	HD56	DW181, m. Czarnków	zarządzający drogą
29	HD53	DK92, m. Golina	zarządzający drogą
30	HD59	DW305, m. Boruja Kościelna	zarządzający drogą
31	HD36	DK92, m. Tarnowo Podgórne	zarządzający drogą

Lp.	Kod w opracowaniu	Działania	Podmiot odpowiedzialny
32	HD76	DW470, m. Szosa Turecka i Pólko	zarządzający drogą
33	HD31	DK24, m. Kwilcz	zarządzający drogą
34	HD49	DK92, m. Przyborki	zarządzający drogą
35	HD51	DK92, m. Słupca	zarządzający drogą
36	HD33	DK92, m. Pniewy	zarządzający drogą
37	HD66	DW311, m. Zamysłowo	zarządzający drogą
38	HD74	DW482, m. Olszowa	zarządzający drogą
39	HD30	DK32, m. Granowo	zarządzający drogą
40	HD83	DW196, m. Owińska	zarządzający drogą
41	HD75	DK12, m. Zduny	zarządzający drogą
42	HD77	DK12, m. Kościelna Wieś	zarządzający drogą
43	HD68	DW431, m. Rogalinek	zarządzający drogą
44	HD52	DK92, m. Wilczna	zarządzający drogą
45	HD40	S11, m. Skrzynki	zarządzający drogą
46	HD60	DW307, m. Wojnowice	zarządzający drogą
47	HD45	DK15, m. Trzemeszno	zarządzający drogą
48	HD41	S11, m. Kórnik	zarządzający drogą
49	HD34	DK92, m. Bytyń	zarządzający drogą
50	HD64	DW311, m. Rosnówko	zarządzający drogą
51	HD44	S5, m. Wagowo	zarządzający drogą
52	HD72	DW482, m. Słupia pod Bralinem	zarządzający drogą
53	HD86	ul. Poznańska od granicy miasta Leszna do ul. Wilkowskiej	zarządzający drogą
54	HD35	DK92, m. Gaj Wielki	zarządzający drogą
55	HD43	S5, m. Iwno	zarządzający drogą
56	HD62	DW307, m. Sierosław	zarządzający drogą
57	HD84	DW196, m. Bolechowo Osiedle	zarządzający drogą
58	HD58	DW308, m. Paproć	zarządzający drogą
59	HD32	DK24, m. Daleszynek	zarządzający drogą

[źródło: opracowanie własne]

Tabela 111 Harmonogram działań do podjęcia w ujęciu długofalowym POH - hałas drogowy na terenie województwa wielkopolskiego

Lp.	Kod w opracowaniu	Działania	Podmiot odpowiedzialny
1	HD93	budowa S11 odc. Jarocin – Ostrów Wlkp. i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	zarządzający drogą
2	HD90	budowa obwodnicy Piły i Ujścia (S11) i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	zarządzający drogą
3	HD108	realizacja postanowień przeglądu ekologicznego – budowa ekranów akustycznych w Swarzędzu, Jasinie, Paczkowie i Skąłowie	zarządzający drogą
4	HD87	Zmiana parametrów wynikająca z planowanych konsekwencji przeglądu ekologicznego	zarządzający drogą
5	HD94	budowa S11 odc. Ostrów Wlkp. – Kępno i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	zarządzający drogą
6	HD96	budowa obwodnicy Leszna w ciągu drogi krajowej nr 12	zarządzający drogą

Lp.	Kod w opracowaniu	Działania	Podmiot odpowiedzialny
7	HD106	budowa łącznika DK12 z planowaną S11 - obwodnica Pleszewa	zarządzający drogą
8	HD92	Budowa S11 odc. Kórnik – Jarocin i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	zarządzający drogą
9	HD88	budowa drogi ekspresowej S11 odc. Szczecinek – Piła i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	zarządzający drogą
10	HD91	budowa S11 odc. Ujście – Oborniki i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	zarządzający drogą
11	HD95	budowa obwodnicy Krotoszyna, Zdun i Cieszkowa i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu oraz budowa obwodnicy Krotoszyna w ciągu DK36	zarządzający drogą
12	HD107	Wymiana nawierzchni z betonu asfaltowego na nawierzchnię SMA	zarządzający drogą
13	HD89	budowa drogi ekspresowej S10 odc. Piła – Wyrzysk i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	zarządzający drogą
14	HD97	budowa obwodnicy m. Lamki i m. Franklinów (Ostrów Wielkopolski) w ciągu drogi krajowej nr 36	zarządzający drogą
15	HD99	budowa obwodnicy Trzcianki w ciągu DW 178	inwestycja realizowana przez gminę
16	HD98	budowa obwodnicy miasta Turek w ciągu drogi krajowej nr 72	zarządzający drogą
17	HD101	nowy przebieg DW 473 w m. Dąbie	zarządzający drogą
18	HD104	budowa nowego przebiegu drogi krajowej nr 25 w granicach miasta Konina na odcinku od ul. Poznańskiej do ul. Przemysłowej	zarządzający drogą
19	HD102	budowa obwodnicy Czempińa w ciągu DW 310	zarządzający drogą
20	HD103	rozbudowa DW 434 odc. Kórnik – Śrem	zarządzający drogą
21	HD100	budowa obwodnicy Dolska w ciągu drogi wojewódzkiej nr 434	zarządzający drogą
22	HD105	budowa drogi ekspresowej S10 odc. Wyrzysk – Bydgoszcz i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	zarządzający drogą

[źródło: opracowanie własne]

4.2 Główne linie kolejowe

Tabela 112 Harmonogram realizacji działań wskazanych w POH w ujęciu 5 lat - hałas kolejowy na terenie województwa wielkopolskiego

Lp.	KOD w opracowaniu	Powiat	Działania	Podmiot odpowiedzialny
1	HK01	poznański	a) wymiana taboru kolejowego na niskoemisyjny, modernizacja eksploatowanego taboru towarowego, b) szlifowanie szyn według planów zarządzającego, okresowa kontrola stanu technicznego nawierzchni szynowej i utrzymanie jej we właściwej kondycji, modernizacja torowisk, c) uporządkowanie planistyczne sąsiedztwa linii kolejowych oraz terenów zabudowy chronionej przed hałasem	a) przewoźnicy kolejowi, b) zarządzający linią kolejową, c) właściwa Rada Miasta/ Rada Gminy, województwo/zarząd województwa
2	HK01	nowotomyski	a) wymiana taboru kolejowego na niskoemisyjny, modernizacja eksploatowanego taboru towarowego, b) szlifowanie szyn według planów zarządzającego, okresowa kontrola stanu technicznego nawierzchni szynowej i utrzymanie jej we właściwej kondycji, modernizacja torowisk, c) uporządkowanie planistyczne sąsiedztwa linii kolejowych oraz terenów zabudowy chronionej przed hałasem	a) przewoźnicy kolejowi, b) zarządzający linią kolejową, c) właściwa Rada Miasta/ Rada Gminy, województwo/zarząd województwa
3	HK01	jarociński	a) wymiana taboru kolejowego na niskoemisyjny, modernizacja eksploatowanego taboru towarowego, b) szlifowanie szyn według planów zarządzającego, okresowa kontrola stanu technicznego nawierzchni szynowej i utrzymanie jej we właściwej kondycji, modernizacja torowisk, c) uporządkowanie planistyczne sąsiedztwa linii kolejowych oraz terenów zabudowy chronionej przed hałasem	a) przewoźnicy kolejowi, b) zarządzający linią kolejową, c) właściwa Rada Miasta/ Rada Gminy, województwo/zarząd województwa
4	HK01	gnieźnieński	a) wymiana taboru kolejowego na niskoemisyjny, modernizacja eksploatowanego taboru towarowego, b) szlifowanie szyn według planów zarządzającego, okresowa kontrola stanu technicznego nawierzchni szynowej i utrzymanie jej we właściwej kondycji, modernizacja torowisk, c) uporządkowanie planistyczne sąsiedztwa linii kolejowych oraz terenów zabudowy chronionej przed hałasem	a) przewoźnicy kolejowi, b) zarządzający linią kolejową, c) właściwa Rada Miasta/ Rada Gminy, województwo/zarząd województwa
5	HK01	ślupecki	a) wymiana taboru kolejowego na niskoemisyjny, modernizacja eksploatowanego taboru towarowego, b) szlifowanie szyn według planów zarządzającego, okresowa kontrola stanu technicznego nawierzchni szynowej i utrzymanie jej we właściwej kondycji, modernizacja torowisk, c) uporządkowanie planistyczne sąsiedztwa linii kolejowych oraz terenów zabudowy chronionej przed hałasem	a) przewoźnicy kolejowi, b) zarządzający linią kolejową, c) właściwa Rada Miasta/ Rada Gminy, województwo/zarząd województwa
6	HK01	średzki	a) wymiana taboru kolejowego na niskoemisyjny, modernizacja eksploatowanego taboru towarowego, b) szlifowanie szyn według planów zarządzającego, okresowa kontrola stanu technicznego nawierzchni szynowej i utrzymanie jej we właściwej kondycji, modernizacja torowisk, c) uporządkowanie planistyczne sąsiedztwa linii kolejowych oraz terenów zabudowy chronionej przed hałasem	a) przewoźnicy kolejowi, b) zarządzający linią kolejową, c) właściwa Rada Miasta/ Rada Gminy, województwo/zarząd województwa
7	HK01	wrześiński	a) wymiana taboru kolejowego na niskoemisyjny, modernizacja eksploatowanego taboru towarowego, b) szlifowanie szyn według planów zarządzającego, okresowa kontrola stanu technicznego nawierzchni szynowej i utrzymanie jej we właściwej kondycji, modernizacja torowisk, c) uporządkowanie planistyczne sąsiedztwa linii kolejowych oraz terenów zabudowy chronionej przed hałasem	a) przewoźnicy kolejowi, b) zarządzający linią kolejową, c) właściwa Rada Miasta/ Rada Gminy, województwo/zarząd województwa
8	HK01	ostrowski	a) wymiana taboru kolejowego na niskoemisyjny, modernizacja eksploatowanego taboru towarowego, b) szlifowanie szyn według planów zarządzającego, okresowa kontrola stanu technicznego nawierzchni szynowej i utrzymanie jej we właściwej kondycji, modernizacja torowisk,	a) przewoźnicy kolejowi, b) zarządzający linią kolejową, c) właściwa Rada Miasta/ Rada Gminy,

Lp.	KOD w opracowaniu	Powiat	Działania	Podmiot odpowiedzialny
			c) uporządkowanie planistyczne sąsiedztwa linii kolejowych oraz terenów zabudowy chronionej przed hałasem	wojewoda/zarząd województwa
9	HK01	pleszewski	a) wymiana taboru kolejowego na niskoemisyjny, modernizacja eksploatowanego taboru towarowego, b) szlifowanie szyn według planów zarządzającego, okresowa kontrola stanu technicznego nawierzchni szynowej i utrzymanie jej we właściwej kondycji, modernizacja torowisk, c) uporządkowanie planistyczne sąsiedztwa linii kolejowych oraz terenów zabudowy chronionej przed hałasem	a) przewoźnicy kolejowi, b) zarządzający linią kolejową, c) właściwa Rada Miasta/ Rada Gminy, wojewoda/zarząd województwa
10	HK01	Konin	a) wymiana taboru kolejowego na niskoemisyjny, modernizacja eksploatowanego taboru towarowego, b) szlifowanie szyn według planów zarządzającego, okresowa kontrola stanu technicznego nawierzchni szynowej i utrzymanie jej we właściwej kondycji, modernizacja torowisk, c) uporządkowanie planistyczne sąsiedztwa linii kolejowych oraz terenów zabudowy chronionej przed hałasem	a) przewoźnicy kolejowi, b) zarządzający linią kolejową, c) właściwa Rada Miasta/ Rada Gminy, wojewoda/zarząd województwa
11	HK01	koniński	a) wymiana taboru kolejowego na niskoemisyjny, modernizacja eksploatowanego taboru towarowego, b) szlifowanie szyn według planów zarządzającego, okresowa kontrola stanu technicznego nawierzchni szynowej i utrzymanie jej we właściwej kondycji, modernizacja torowisk, c) uporządkowanie planistyczne sąsiedztwa linii kolejowych oraz terenów zabudowy chronionej przed hałasem	a) przewoźnicy kolejowi, b) zarządzający linią kolejową, c) właściwa Rada Miasta/ Rada Gminy, wojewoda/zarząd województwa
12	HK02	poznański	Nałożenie obowiązku realizacji przeglądu ekologicznego na odcinku LK3 od km 315+500 do km 332+500 oraz na odcinku LK3 od km 276+500 do km 286+000 Nałożenie obowiązku realizacji przeglądu ekologicznego na odcinku LK353 od km 7+727 do km 18+000 Nałożenie obowiązku realizacji przeglądu ekologicznego na odcinku LK272 od km 179+500 do km 187+500	właściwy organ ochrony środowiska
13	HK02	nowotomyski	Nałożenie obowiązku realizacji przeglądu ekologicznego na odcinku LK3 od km 338+500 do km 347+250 oraz na odcinku LK3 od km 375+500 do km 382+000	właściwy organ ochrony środowiska
14	HK02	jarociński	Nałożenie obowiązku realizacji przeglądu ekologicznego na odcinku LK272 od km 118+500 do km 124+500 oraz na odcinku LK272 od km 127+500 do km 138+000	właściwy organ ochrony środowiska
15	HK02	gnieźnieński	Nałożenie obowiązku realizacji przeglądu ekologicznego na odcinku LK353 od km 38+500 do km 48+500	właściwy organ ochrony środowiska
16	HK02	średzki	Nałożenie obowiązku realizacji przeglądu ekologicznego na odcinku LK272 od km 145+500 do km 157+500 oraz na odcinku LK272 od km 163+500 do km 171+000	właściwy organ ochrony środowiska
17	HK02	ślupecki	Nałożenie obowiązku realizacji przeglądu ekologicznego na odcinku LK3 od km 232+500 do km 240+500	właściwy organ ochrony środowiska
18	HK02	wrzesiński	Nałożenie obowiązku realizacji przeglądu ekologicznego na odcinku LK3 od km 248+000 do km 253+293	właściwy organ ochrony środowiska
19	HK02	ostrowski	Nałożenie obowiązku realizacji przeglądu ekologicznego na odcinku LK272 od km 86+254 do km 91+500	właściwy organ ochrony środowiska
20	HK02	pleszewski	Nałożenie obowiązku realizacji przeglądu ekologicznego na odcinku LK272 od km 110+000 do km 118+500	właściwy organ ochrony środowiska

[źródło: opracowanie własne]

4.3 Miasto Poznań

Tabela 113 Harmonogram realizacji działań wskazanych w POH w ujęciu 5 lat - hałas drogowy na terenie miasta Poznań

Lp.	KOD w opracowaniu	Działania	Podmiot odpowiedzialny
1	PHD12	Działania wynikające z dokumentów strategicznych: a) Uspokojenie ruchu samochodowego w mieście, np. poprzez ograniczenie natężenia ruchu pojazdów samochodowych w centrum miasta, stosowanie rozwiązań technicznych i organizacyjnych wymuszających zmniejszenie rzeczywistej prędkości ruchu samochodów, wprowadzanie w centrum miasta i na osiedlach stref uspokozonego ruchu, poszerzenie strefy płatnego parkowania, ograniczenie liczby miejsc parkingowych w centrum, wprowadzenie strefy czystego transportu itp. b) Poprawa stanu technicznego infrastruktury pieszej i rowerowej, m. in. realizacja Programu Rowerowego dla miasta Poznań. c) Zachowanie aktualnej sieci komunikacji publicznej, a także rozbudowa jej infrastruktury, m. in. poprzez sukcesywny rozwój sieci tramwajowej zgodnie z planami zarządzającego, rozwój poznańskiej kolei metropolitalnej (nowe przystanki i zwiększenie liczby kursów), integracja poszczególnych środków transportu, (m.in. budowa parkingów typu P&R i zintegrowanych centrów przesiadkowych), itp. d) Rozwój oferty transportu publicznego – zwiększanie częstotliwości kursów komunikacji publicznej i optymalizacja oferty przewozowej względem zapotrzebowania, rozwój spójnej i atrakcyjnej cenowo oferty biletowej, dalsza integracja systemów transportu publicznego miasta z gminami ościennymi, wymiana taboru tramwajowego, kolejowego i autobusowego na niskoemisyjny, rozwój systemu zarządzania ruchem z uwzględnieniem priorytetu dla komunikacji publicznej itp. e) Wspieranie rozwoju elektromobilności, m.in. poprzez rozwój stacji tankowania pojazdów paliwami alternatywnymi, lub stacji ładowania w przypadku pojazdów elektrycznych. f) Prowadzenie akcji edukacyjnych, prowadzących do zwiększenia świadomości mieszkańców w zakresie ich wpływu na klimat akustyczny. g) Właściwe planowanie przestrzenne, uwzględniające ochronę przed hałasem oraz transformację mobilności w mieście.	właściwy prezydent miasta w zakresie punktów a-g, zarządzający infrastrukturą w zakresie punktów c i e, przewoźnicy kolejowi w zakresie pkt d, RDOŚ w zakresie punktów f i g, Wojewoda Wielkopolski w zakresie punktów f i g,
2	PHD01	Trasa tramwajowa na os. Kopernika wzdłuż ul. Arciszewskiego i Rembertowskiej.	właściwy prezydent miasta
3	HPD02	Budowa trasy tramwajowej na Naramowice - etap II od pętli Wilczak przez ul. Szczęśliwą do skrzyżowania z ul. Estkowskiego/Male Garbary w Poznaniu.	właściwy prezydent miasta
4	PHD07	ul. Żegrze i ul. Chartowo pomiędzy Rondem Żegrze i skrzyżowaniem z ul. Baraniaka i ul. Dymka Wprowadzenie działań wymuszających ograniczenie prędkości pojazdów do wartości wynikających z kodeksu drogowego dla danego odcinka, w szczególności w porze nocnej, np. zwężenie pasów ruchu samochodowego i wprowadzenie w to miejsce pasa rowerowego.	właściwy prezydent miasta
5	PHD03	Budowa skrzyżowań bezkolizyjnych z linią kolejową nr 354 w ciągu ul. Lutyckiej i ul. Gołęcińskiej w Poznaniu.	właściwy prezydent miasta
6	PHD04	Św. Marcin, Fredry, Mielżyńskiego, 27 Grudnia, pl. Wolności, ul. Towarowa Program „Centrum” – etap I – ukończenie inwestycji.	właściwy prezydent miasta
7	PHD10	ul. Królowej Jadwigi od ul. Strzeleckiej do ul. Półwiejskiej Wprowadzenie działań wymuszających ograniczenie prędkości pojazdów do wartości wynikających z kodeksu drogowego dla danego odcinka, w szczególności w porze nocnej; np. w postaci zastosowania fotoradaru.	właściwy prezydent miasta
8	PHD06	ul. Kraszewskiego od ul. Dąbrowskiego do ul. Bukowskiej Wymiana nawierzchni z kostki na mniej hałaśliwą w uzgodnieniu z konserwatorem zabytków.	właściwy prezydent miasta
9	PHD11	ul. Głogowska między ul. Krzywą a ul. Pałacza Wprowadzenie działań wymuszających ograniczenie prędkości pojazdów do wartości wynikających z kodeksu drogowego dla danego odcinka, w szczególności w porze nocnej, np. w postaci sygnalizacji w systemie „All red”, radaru prędkości z wyświetlaczem, wyniesionych przejść dla pieszych, poduszek berlińskich itp.	właściwy prezydent miasta
10	PHD09	ul. Ściegiennego od ul. Pogodnej do skrzyżowania z ul. Promienistą, fragment ul. Taczanowskiego od ul. Promienistej do ul. Gwiaździstej Obniżenie dopuszczalnej prędkości ruchu do 40 km/h oraz wprowadzenie działań wymuszających ograniczenie prędkości pojazdów do wartości wynikających z kodeksu drogowego dla danego	właściwy prezydent miasta

Lp.	KOD w opracowaniu	Działania	Podmiot odpowiedzialny
		odcinka, w szczególności w porze nocnej, np. w postaci sygnalizacji w systemie „All red ^{SP} ”, radaru prędkości z wyświetlaczem, wyniesionych przejść dla pieszych, poduszek berlińskich itp.	
11	PHD05	Program „Centrum” – etap II – realizacja w całości odcinka trasy tramwajowej w ciągu ul. Ratajczaka i ul. Niezlomnych.	właściwy prezydent miasta
12	PHD08	ul. Nad Wierzbakiem między ul. Wielkopolską i ul. Urbanowską Wprowadzenie działań ograniczających natężenie ruchu pojazdów na danym odcinku, np. redukcja liczby pasów ruchu w obu kierunkach z dwóch do jednego oraz zastąpienie likwidowanych pasów ruchu buspasem lub pasem rowerowym.	właściwy prezydent miasta

[źródło: opracowanie własne]

Tabela 114 Harmonogram realizacji działań do podjęcia w ujęciu długofalowym POH – hałas drogowy na terenie miasta Poznań

Lp.	KOD w opracowaniu	Działania	Podmiot odpowiedzialny
1	PHD15	Budowa ulicy Dolna Głogowska wraz z trasą tramwajową	właściwy prezydent miasta
2	PHD13	Przebudowa trasy tramwajowej w ul. Dąbrowskiego między ul. Przybyszewskiego i ul. Kościelną Działania wynikające z Decyzji Środowiskowej: modernizacja nawierzchni, ograniczenie prędkości (30 km/h), działania wymuszające ograniczenie prędkości pojazdów - przystanki wiedeńskie i inne metody wymuszające ograniczenie prędkości	właściwy prezydent miasta
3	PHD14	Budowa trasy tramwajowej na Poznań Wschód	właściwy prezydent miasta

[źródło: opracowanie własne]

Tabela 115 Harmonogram realizacji działań wskazanych w POH w ujęciu 5 lat - hałas kolejowy na terenie miasta Poznań

Lp.	KOD w opracowaniu	Działania	Podmiot odpowiedzialny
1	PHK2	Modernizacja eksploatowanego taboru kolejowego, okresowa kontrola stanu technicznego nawierzchni szynowej i utrzymanie jej we właściwej kondycji.	zarządzający infrastrukturą kolejową, przewoźnicy kolejowi
2	PHK1	Modernizacja linii kolejowych w ramach zadania „Prace na obwodnicy towarowej Poznania”, w tym m.in. wymiana nawierzchni torowej, montaż tłumików torowych i budowa ekranów akustycznych.	zarządzający infrastrukturą kolejową

[źródło: opracowanie własne]

Tabela 116 Harmonogram realizacji działań do podjęcia w ujęciu długofalowym POH – hałas kolejowy na terenie miasta Poznań

Lp.	KOD w opracowaniu	Działania	Podmiot odpowiedzialny
1	PHK3	Prace na linii kolejowej nr 3 (E20) na odcinku Poznań Główny – Kunowice	zarządzający infrastrukturą kolejową

[źródło: opracowanie własne]

Tabela 117 Harmonogram realizacji działań wskazanych w POH w ujęciu 5 lat - hałas tramwajowy na terenie miasta Poznań

Lp.	KOD w opracowaniu	Działania	Podmiot odpowiedzialny
1	PHT4	Modernizacja eksploatowanego taboru tramwajowego, okresowa kontrola stanu technicznego nawierzchni torowej i utrzymanie jej we właściwej kondycji.	właściwy prezydent miasta
2	PHT3	Modernizacja torowiska tramwajowego w ramach zadania „Przebudowa torowiska tramwajowego na ul. 28 czerwca 1956 r. na odcinku od ul. Krzyżowej do ul. Hetmańskiej w Poznaniu”.	właściwy prezydent miasta
3	PHT2	Św. Marcin, Fredry, Mielżyńskiego, 27 Grudnia, pl. Wolności, ul. Towarowa Program „Centrum” – etap I – ukończenie inwestycji.	właściwy prezydent miasta

Lp.	KOD w opracowaniu	Działania	Podmiot odpowiedzialny
4	PHT1	Budowa trasy tramwajowej na Naramowice - etap II od pętli Wilczak przez ul. Szelągowską do skrzyżowania z ul. Estkowskiego/Małe Garbary w Poznaniu.	właściwy prezydent miasta

[źródło: opracowanie własne]

Tabela 118 Harmonogram realizacji działań do podjęcia w ujęciu długofalowym POH – hałas tramwajowy na terenie miasta Poznań

Lp.	KOD w opracowaniu	Działania	Podmiot odpowiedzialny
1	PHT6	Budowa ulicy Dolna Głogowska wraz z trasą tramwajową	właściwy prezydent miasta
2	PHT5	Przebudowa trasy tramwajowej w ul. Dąbrowskiego	właściwy prezydent miasta

[źródło: opracowanie własne]

Poniżej przedstawiono harmonogram realizacji działań wskazanych w POH w zakresie ograniczania hałasu lotniczego.

Biorąc pod uwagę różny stopień złożoności działań, czas na ich wdrożenie ustala się następująco, licząc od roku uchwalenia POH:

- dla lotniska Poznań – Ławica
 - działanie PHL1 – 5 lat,
 - działanie PHL2 – 2 lata,
 - działanie PHL3 – 3 lata,
- dla lotniska Poznań – Krzesiny
 - działanie PHL4 – 2 lata,
 - działanie PHL5 – 3 lata (po realizacji działania PHL4),
 - działanie PHL6 – 2 lata,
 - działanie PHL7 – 2 lata.

5 Udział społeczeństwa

Procedura konsultacji społecznych niniejszego POH została wszczęta zawiadomieniem Marszałka Województwa Wielkopolskiego o przystąpieniu do prac nad opracowaniem projektu uchwały w sprawie POH z dnia 19 stycznia 2024 r. (znak DSK-I.721.38.2023) podanym do publicznej wiadomości za pośrednictwem Biuletynu Informacji Publicznej.

Konsultacje społeczne odbywały się w terminie od 27.05.2024 r. do 17.06.2024 r. W ramach postępowania wpłynęły uwagi i wnioski łącznie od dziewięćdziesięciu ośmiu mieszkańców, stowarzyszeń oraz organów administracji publicznej. Postulaty dotyczyły przede wszystkim hałasu generowanego do środowiska przez lotnisko Poznań – Ławica oraz linie kolejowe na terenie miasta Poznania. Jedna uwaga została przesłana po terminie. Zestawienie uwag i wniosków, zawierające również informację o sposobie ich rozpatrzenia, stanowi załącznik do niniejszego POH.

SPIS ILUSTRACJI

RYSUNEK 1 LOKALIZACJA DRÓG, LINII KOLEJOWYCH I MIASTA POZNANIA, OBJĘTYCH POH	18
RYSUNEK 2 DROGI W ZARZĄDZIE GDDKiA NA TERENIE WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO PO KTÓRYCH PORUSZA SIĘ POWYŻEJ 3 000 000 POJAZDÓW ROCZNIE, UJĘTE W SMH DK 2022	54
RYSUNEK 3 DROGI W ZARZĄDZIE SPÓŁEK AWSA ORAZ AWSA II NA TERENIE WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO PO KTÓRYCH PORUSZA SIĘ POWYŻEJ 3 000 000 POJAZDÓW ROCZNIE, UJĘTE W SMH AWSA 2022 ORAZ SMH AWSA II 2022	56
RYSUNEK 4 DROGI W ZARZĄDZIE WZDW NA TERENIE WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO PO KTÓRYCH PORUSZA SIĘ POWYŻEJ 3 000 000 POJAZDÓW ROCZNIE, UJĘTE W SMH DW 2022	58
RYSUNEK 5 DROGI W ZARZĄDZIE ZDPPO NA TERENIE WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO PO KTÓRYCH PORUSZA SIĘ POWYŻEJ 3 000 000 POJAZDÓW ROCZNIE, UJĘTE W SMH DPPO 2022	60
RYSUNEK 6 DROGI W ZARZĄDZIE ZDPOB NA TERENIE WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO PO KTÓRYCH PORUSZA SIĘ POWYŻEJ 3 000 000 POJAZDÓW ROCZNIE, UJĘTE W SMH DPOB 2022	61
RYSUNEK 7 DROGI W ZARZĄDZIE ZARZĄDU DRÓG MIEJSKICH W KONINIE NA TERENIE WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO PO KTÓRYCH PORUSZA SIĘ POWYŻEJ 3 000 000 POJAZDÓW ROCZNIE, UJĘTE W SMH KONIN 2022	62
RYSUNEK 8 DROGI W ZARZĄDZIE MIEJSKIEGO ZARZĄDU DRÓG PRZY URZĘDZIE MIASTA LESZNA NA TERENIE WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO PO KTÓRYCH PORUSZA SIĘ POWYŻEJ 3 000 000 POJAZDÓW ROCZNIE, UJĘTE W SMH LESZNO 2022	63
RYSUNEK 9 POWIERZCHNIA TERENÓW NARAŻONYCH NA PRZEKROCZENIA DOPUSZCZALNYCH WARTOŚCI HAŁASU DROGOWEGO W PODZIALE NA POWIATY – SMH DK 2022	65
RYSUNEK 10 LICZBA MIESZKAŃCÓW NARAŻONYCH NA PRZEKROCZENIA DOPUSZCZALNYCH WARTOŚCI HAŁASU DROGOWEGO W PODZIALE NA POWIATY – SMH DK 2022	66
RYSUNEK 11 POWIERZCHNIA TERENÓW NARAŻONYCH NA PRZEKROCZENIA DOPUSZCZALNYCH WARTOŚCI HAŁASU DROGOWEGO W PODZIALE NA POWIATY – SMH AWSA 2022	67
RYSUNEK 12 LICZBA MIESZKAŃCÓW NARAŻONYCH NA PRZEKROCZENIA DOPUSZCZALNYCH WARTOŚCI HAŁASU DROGOWEGO W PODZIALE NA POWIATY – SMH AWSA 2022	67
RYSUNEK 13 POWIERZCHNIA TERENÓW NARAŻONYCH NA PRZEKROCZENIA DOPUSZCZALNYCH WARTOŚCI HAŁASU DROGOWEGO W PODZIALE NA POWIATY – SMH DW 2022	69
RYSUNEK 14 LICZBA MIESZKAŃCÓW NARAŻONYCH NA PRZEKROCZENIA DOPUSZCZALNYCH WARTOŚCI HAŁASU DROGOWEGO W PODZIALE NA POWIATY – SMH DW 2022	69
RYSUNEK 15 POWIERZCHNIA TERENÓW NARAŻONYCH NA PRZEKROCZENIA DOPUSZCZALNYCH WARTOŚCI HAŁASU DROGOWEGO W PODZIALE NA POWIATY – SMH DPPO 2022, SMH DPOB 2022, SMH KONIN 2022 ORAZ SMH LESZNO 2022	70
RYSUNEK 16 LICZBA MIESZKAŃCÓW NARAŻONYCH NA PRZEKROCZENIA DOPUSZCZALNYCH WARTOŚCI HAŁASU DROGOWEGO W PODZIALE NA POWIATY – SMH DPPO 2022, SMH DPOB 2022, SMH KONIN 2022 ORAZ SMH LESZNO 2022	70
RYSUNEK 17 LICZBA OSÓB NARAŻONYCH NA ZNACZNĄ UCIAŻLIWOŚĆ HAŁASU (N_{HA}) ORAZ NA ZNACZNE ZABURZENIA SNU (N_{HSD}) W WYNIKU ODDZIAŁYWANIA HAŁASU DROGOWEGO W PODZIALE NA POWIATY – SMH DK 2022	72
RYSUNEK 18 LICZBA OSÓB NARAŻONYCH NA ZNACZNĄ UCIAŻLIWOŚĆ HAŁASU (N_{HA}) ORAZ NA ZNACZNE ZABURZENIA SNU (N_{HSD}) W WYNIKU ODDZIAŁYWANIA HAŁASU DROGOWEGO W PODZIALE NA POWIATY – SMH AWSA 2022	73
RYSUNEK 19 LICZBA OSÓB NARAŻONYCH NA ZNACZNĄ UCIAŻLIWOŚĆ HAŁASU (N_{HA}) ORAZ NA ZNACZNE ZABURZENIA SNU (N_{HSD}) W WYNIKU ODDZIAŁYWANIA HAŁASU DROGOWEGO W PODZIALE NA POWIATY – SMH AWSA II 2022	73
RYSUNEK 20 LICZBA OSÓB NARAŻONYCH NA ZNACZNĄ UCIAŻLIWOŚĆ HAŁASU (N_{HA}) ORAZ NA ZNACZNE ZABURZENIA SNU (N_{HSD}) W WYNIKU ODDZIAŁYWANIA HAŁASU DROGOWEGO W PODZIALE NA POWIATY – SMH DW 2022	75
RYSUNEK 21 LICZBA OSÓB NARAŻONYCH NA ZNACZNĄ UCIAŻLIWOŚĆ HAŁASU (N_{HA}) ORAZ NA ZNACZNE ZABURZENIA SNU (N_{HSD}) W WYNIKU ODDZIAŁYWANIA HAŁASU DROGOWEGO W PODZIALE NA POWIATY – SMH DW 2022, SMH DPPO 2022, SMH DPOB 2022, SMH KONIN 2022 ORAZ SMH LESZNO 2022	76
RYSUNEK 22 LICZBA OSÓB NARAŻONYCH NA ZNACZNĄ UCIAŻLIWOŚĆ HAŁASU (N_{HA}) ORAZ NA ZNACZNE ZABURZENIA SNU (N_{HSD}) W WYNIKU ODDZIAŁYWANIA HAŁASU DROGOWEGO W PODZIALE NA POWIATY – CAŁY OBSZAR WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO	78
RYSUNEK 23 MAPA ROZKŁADU 10% NAJWIĘKSZYCH WARTOŚCI WSKAŹNIKA N_{HA} – ARKUSZ 1/10	79
RYSUNEK 24 MAPA ROZKŁADU 10% NAJWIĘKSZYCH WARTOŚCI WSKAŹNIKA N_{HA} – ARKUSZ 2/10	80
RYSUNEK 25 MAPA ROZKŁADU 10% NAJWIĘKSZYCH WARTOŚCI WSKAŹNIKA N_{HA} – ARKUSZ 3/10	81
RYSUNEK 26 MAPA ROZKŁADU 10% NAJWIĘKSZYCH WARTOŚCI WSKAŹNIKA N_{HA} – ARKUSZ 4/10	82
RYSUNEK 27 MAPA ROZKŁADU 10% NAJWIĘKSZYCH WARTOŚCI WSKAŹNIKA N_{HA} – ARKUSZ 5/10	83
RYSUNEK 28 MAPA ROZKŁADU 10% NAJWIĘKSZYCH WARTOŚCI WSKAŹNIKA N_{HA} – ARKUSZ 6/10	84
RYSUNEK 29 MAPA ROZKŁADU 10% NAJWIĘKSZYCH WARTOŚCI WSKAŹNIKA N_{HA} – ARKUSZ 7/10	85

RYСУNEK 30 MAPA ROZKŁADU 10% NAJWIĘKSZYCH WARTOŚCI WSKAŹNIKA N_{HA} – ARKUSZ 8/10	86
RYСУNEK 31 MAPA ROZKŁADU 10% NAJWIĘKSZYCH WARTOŚCI WSKAŹNIKA N_{HA} – ARKUSZ 9/10	87
RYСУNEK 32 MAPA ROZKŁADU 10% NAJWIĘKSZYCH WARTOŚCI WSKAŹNIKA N_{HA} – ARKUSZ 10/10	88
RYСУNEK 33 PRZYBLIŻONA LOKALIZACJA DZIAŁAŃ W ZAKRESIE OGRANICZANIA HAŁASU DROGOWEGO – ARKUSZ 1/10	133
RYСУNEK 34 PRZYBLIŻONA LOKALIZACJA DZIAŁAŃ W ZAKRESIE OGRANICZANIA HAŁASU DROGOWEGO – ARKUSZ 2/10	134
RYСУNEK 35 PRZYBLIŻONA LOKALIZACJA DZIAŁAŃ W ZAKRESIE OGRANICZANIA HAŁASU DROGOWEGO – ARKUSZ 3/10	135
RYСУNEK 36 PRZYBLIŻONA LOKALIZACJA DZIAŁAŃ W ZAKRESIE OGRANICZANIA HAŁASU DROGOWEGO – ARKUSZ 4/10	136
RYСУNEK 37 PRZYBLIŻONA LOKALIZACJA DZIAŁAŃ W ZAKRESIE OGRANICZANIA HAŁASU DROGOWEGO – ARKUSZ 5/10	137
RYСУNEK 38 PRZYBLIŻONA LOKALIZACJA DZIAŁAŃ W ZAKRESIE OGRANICZANIA HAŁASU DROGOWEGO – ARKUSZ 6/10	138
RYСУNEK 39 PRZYBLIŻONA LOKALIZACJA DZIAŁAŃ W ZAKRESIE OGRANICZANIA HAŁASU DROGOWEGO – ARKUSZ 7/10	139
RYСУNEK 40 PRZYBLIŻONA LOKALIZACJA DZIAŁAŃ W ZAKRESIE OGRANICZANIA HAŁASU DROGOWEGO – ARKUSZ 8/10	140
RYСУNEK 41 PRZYBLIŻONA LOKALIZACJA DZIAŁAŃ W ZAKRESIE OGRANICZANIA HAŁASU DROGOWEGO – ARKUSZ 9/10	141
RYСУNEK 42 PRZYBLIŻONA LOKALIZACJA DZIAŁAŃ W ZAKRESIE OGRANICZANIA HAŁASU DROGOWEGO – ARKUSZ 10/10	142
RYСУNEK 43 LOKALIZACJA OBSZARÓW, KTÓRE SPEŁNIAJĄ KRYTERIA OBSZARÓW CICHYCH – ARKUSZ 1/4	149
RYСУNEK 44 LOKALIZACJA OBSZARÓW, KTÓRE SPEŁNIAJĄ KRYTERIA OBSZARÓW CICHYCH – ARKUSZ 2/4	150
RYСУNEK 45 LOKALIZACJA OBSZARÓW, KTÓRE SPEŁNIAJĄ KRYTERIA OBSZARÓW CICHYCH – ARKUSZ 3/4	151
RYСУNEK 46 LOKALIZACJA OBSZARÓW, KTÓRE SPEŁNIAJĄ KRYTERIA OBSZARÓW CICHYCH – ARKUSZ 4/4	152
RYСУNEK 47 LOKALIZACJA LINII KOLEJOWYCH, PO KTÓRYCH PORUSZA SIĘ POWYŻEJ 30 000 POCIĄGÓW ROCZNIE NA TERENIE WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO (Z WYŁĄCZENIEM MIASTA POW. 100 TYSIĘCY MIESZKAŃCÓW)	162
RYСУNEK 48 POWIERZCHNIA TERENÓW NARAŻONYCH NA PRZEKROCZENIA DOPUSZCZALNYCH WARTOŚCI HAŁASU KOLEJOWEGO W PODZIALE NA POWIATY	166
RYСУNEK 49 LICZBA MIESZKAŃCÓW NARAŻONYCH NA PRZEKROCZENIA DOPUSZCZALNYCH WARTOŚCI HAŁASU KOLEJOWEGO W PODZIALE NA POWIATY	166
RYСУNEK 50 PRZESTRZENNY ROZKŁAD WSKAŹNIKA N_{HA} DLA HAŁASU KOLEJOWEGO NA TERENIE WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO (BEZ MIASTA POWYŻEJ 100 TYSIĘCY MIESZKAŃCÓW) – CZĘŚĆ 1	168
RYСУNEK 51 PRZESTRZENNY ROZKŁAD WSKAŹNIKA N_{HA} DLA HAŁASU KOLEJOWEGO NA TERENIE WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO (BEZ MIASTA POWYŻEJ 100 TYSIĘCY MIESZKAŃCÓW) – CZĘŚĆ 2	169
RYСУNEK 52 PRZESTRZENNY ROZKŁAD WSKAŹNIKA N_{HA} DLA HAŁASU KOLEJOWEGO NA TERENIE WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO (BEZ MIASTA POWYŻEJ 100 TYSIĘCY MIESZKAŃCÓW) – CZĘŚĆ 3	170
RYСУNEK 53 PRZESTRZENNY ROZKŁAD WSKAŹNIKA N_{HA} DLA HAŁASU KOLEJOWEGO NA TERENIE WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO (BEZ MIASTA POWYŻEJ 100 TYSIĘCY MIESZKAŃCÓW) – CZĘŚĆ 4	171
RYСУNEK 54 PRZESTRZENNY ROZKŁAD WSKAŹNIKA N_{HA} DLA HAŁASU KOLEJOWEGO NA TERENIE WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO (BEZ MIASTA POWYŻEJ 100 TYSIĘCY MIESZKAŃCÓW) – CZĘŚĆ 5	172
RYСУNEK 55 PRZESTRZENNY ROZKŁAD WSKAŹNIKA N_{HA} DLA HAŁASU KOLEJOWEGO NA TERENIE WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO (BEZ MIASTA POWYŻEJ 100 TYSIĘCY MIESZKAŃCÓW) – CZĘŚĆ 6	173
RYСУNEK 56 PRZESTRZENNY ROZKŁAD WSKAŹNIKA N_{HA} DLA HAŁASU KOLEJOWEGO NA TERENIE WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO (BEZ MIASTA POWYŻEJ 100 TYSIĘCY MIESZKAŃCÓW) – CZĘŚĆ 7	174
RYСУNEK 57 PRZESTRZENNY ROZKŁAD WSKAŹNIKA N_{HA} DLA HAŁASU KOLEJOWEGO NA TERENIE WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO (BEZ MIASTA POWYŻEJ 100 TYSIĘCY MIESZKAŃCÓW) – CZĘŚĆ 8	175
RYСУNEK 58 PRZESTRZENNY ROZKŁAD WSKAŹNIKA N_{HSD} DLA HAŁASU KOLEJOWEGO NA TERENIE WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO (BEZ MIASTA POWYŻEJ 100 TYSIĘCY MIESZKAŃCÓW) – CZĘŚĆ 1	176
RYСУNEK 59 PRZESTRZENNY ROZKŁAD WSKAŹNIKA N_{HSD} DLA HAŁASU KOLEJOWEGO NA TERENIE WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO (BEZ MIASTA POWYŻEJ 100 TYSIĘCY MIESZKAŃCÓW) – CZĘŚĆ 2	177
RYСУNEK 60 PRZESTRZENNY ROZKŁAD WSKAŹNIKA N_{HSD} DLA HAŁASU KOLEJOWEGO NA TERENIE WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO (BEZ MIASTA POWYŻEJ 100 TYSIĘCY MIESZKAŃCÓW) – CZĘŚĆ 3	178
RYСУNEK 61 PRZESTRZENNY ROZKŁAD WSKAŹNIKA N_{HSD} DLA HAŁASU KOLEJOWEGO NA TERENIE WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO (BEZ MIASTA POWYŻEJ 100 TYSIĘCY MIESZKAŃCÓW) – CZĘŚĆ 4	179
RYСУNEK 62 PRZESTRZENNY ROZKŁAD WSKAŹNIKA N_{HSD} DLA HAŁASU KOLEJOWEGO NA TERENIE WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO (BEZ MIASTA POWYŻEJ 100 TYSIĘCY MIESZKAŃCÓW) – CZĘŚĆ 5	180
RYСУNEK 63 PRZESTRZENNY ROZKŁAD WSKAŹNIKA N_{HSD} DLA HAŁASU KOLEJOWEGO NA TERENIE WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO (BEZ MIASTA POWYŻEJ 100 TYSIĘCY MIESZKAŃCÓW) – CZĘŚĆ 6	181
RYСУNEK 64 PRZESTRZENNY ROZKŁAD WSKAŹNIKA N_{HSD} DLA HAŁASU KOLEJOWEGO NA TERENIE WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO (BEZ MIASTA POWYŻEJ 100 TYSIĘCY MIESZKAŃCÓW) – CZĘŚĆ 7	182
RYСУNEK 65 PRZESTRZENNY ROZKŁAD WSKAŹNIKA N_{HSD} DLA HAŁASU KOLEJOWEGO NA TERENIE WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO (BEZ MIASTA POWYŻEJ 100 TYSIĘCY MIESZKAŃCÓW) – CZĘŚĆ 8	183

RYSUNEK 66 OBSZARY DZIAŁAŃ W ZAKRESIE HAŁASU KOLEJOWEGO NA TERENIE WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO (Z POMINIĘCIEM MIASTA POWYŻEJ 100 TYSIĘCY MIESZKAŃCÓW) PROPONOWANE DO PODJĘCIA W CIĄGU 5 LAT, LICZĄC OD ROKU UCHWALENIA PROGRAMU	197
RYSUNEK 67 TERENY PODLEGAJĄCE OCHRONIE AKUSTYCZNEJ NA TERENIE MIASTA POZNAŃ	208
RYSUNEK 68 SIĘĆ DROGOWA MIASTA POZNANIA, Z WYRÓŻNIENIEM ODCINKÓW DRÓG, KTÓRE UWZGLĘDNIONO W SMH.....	209
RYSUNEK 69 LOKALIZACJA LINII KOLEJOWYCH NA TERENIE MIASTA POZNANIA	211
RYSUNEK 70 LOKALIZACJA LINII TRAMWAJOWYCH NA TERENIE MIASTA POZNANIA UWZGLĘDNIONA W SMH POZNAŃ 2022	212
RYSUNEK 71 GŁÓWNE TRASY OPERACJI LOTNICZYCH DLA LOTNISKA POZNAŃ – ŁAWICA (EPPO)	213
RYSUNEK 72 GŁÓWNE TRASY OPERACJI LOTNICZYCH DLA LOTNISKA POZNAŃ – KRZESINY (EPKS)	213
RYSUNEK 73 OBSZAR OGRANICZONEGO UŻYTKOWANIA, OBOWIĄZUJĄCY W OTOCZENIU PORTU LOTNICZEGO POZNAŃ – ŁAWICA	215
RYSUNEK 74 ZASIĘG OBSZARU OGRANICZONEGO UŻYTKOWANIA W OTOCZENIU LOTNISKA POZNAŃ – KRZESINY USTANOWIONEGO W 2007 R. OBEJMUJĄCY TEREN MIASTA POZNANIA	217
RYSUNEK 75 LOKALIZACJA OBSZARÓW, NA KTÓRYCH W RAMACH SMH POZNAŃ 2022, STWIERDZONO PRZEKROCZENIA DOPUSZCZALNYCH POZIOMÓW HAŁASU	220
RYSUNEK 76 POWIERZCHNIA PRZEKROCZEŃ DOPUSZCZALNYCH POZIOMÓW HAŁASU UJĘTYCH W SMH POZNAŃ 2022	221
RYSUNEK 77 LICZBA MIESZKAŃCÓW NARAŻONYCH NA PRZEKROCZENIA DOPUSZCZALNYCH POZIOMÓW HAŁASU W POZNANIU	222
RYSUNEK 78 WARTOŚCI WSKAŹNIKA N_{HA} , W ODNIESIENIU DO HAŁASU DROGOWEGO NA TERENIE MIASTA POZNAŃ	224
RYSUNEK 79 WARTOŚCI WSKAŹNIKA N_{HA} , W ODNIESIENIU DO HAŁASU KOLEJOWEGO NA TERENIE MIASTA POZNAŃ	225
RYSUNEK 80 WARTOŚCI WSKAŹNIKA N_{HA} , W ODNIESIENIU DO HAŁASU TRAMWAJOWEGO NA TERENIE MIASTA POZNAŃ	226
RYSUNEK 81 WARTOŚCI WSKAŹNIKA N_{HA} , W ODNIESIENIU DO HAŁASU LOTNICZEGO NA TERENIE MIASTA POZNAŃ	227
RYSUNEK 82 MAPA PRZEDSTAWIAJĄCA LOKALIZACJĘ MIEJSCOWYCH PLANÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO NA TERENIE MIASTA POZNANIA, OBOWIĄZUJĄCYCH NA CZAS SPORZĄDZANIA SMH POZNAŃ 2022	255
RYSUNEK 83 PRZYBLIŻONA LOKALIZACJA PLANOWANYCH DZIAŁAŃ W ZAKRESIE OGRANICZANIA HAŁASU DROGOWEGO NA TERENIE MIASTA POZNAŃ	259
RYSUNEK 84 PRZYBLIŻONA LOKALIZACJA PLANOWANYCH DZIAŁAŃ W ZAKRESIE OGRANICZANIA HAŁASU KOLEJOWEGO NA TERENIE MIASTA POZNAŃ	260
RYSUNEK 85 PRZYBLIŻONA LOKALIZACJA PLANOWANYCH DZIAŁAŃ W ZAKRESIE OGRANICZANIA HAŁASU TRAMWAJOWEGO NA TERENIE MIASTA POZNAŃ	261
RYSUNEK 86 PRZYBLIŻONA LOKALIZACJA PLANOWANYCH DZIAŁAŃ W ZAKRESIE OGRANICZANIA HAŁASU LOTNICZEGO NA TERENIE MIASTA POZNAŃ	262
RYSUNEK 87 PRZYBLIŻONA LOKALIZACJA DZIAŁAŃ PLANOWANYCH DO PODJĘCIA W CIĄGU 5 LAT, OD ROKU UCHWALENIA POH – HAŁAS DROGOWY	265
RYSUNEK 88 PRZYBLIŻONA LOKALIZACJA DZIAŁAŃ PLANOWANYCH DO PODJĘCIA W CIĄGU 5 LAT, OD ROKU UCHWALENIA POH – HAŁAS KOLEJOWY	266
RYSUNEK 89 PRZYBLIŻONA LOKALIZACJA DZIAŁAŃ PLANOWANYCH DO PODJĘCIA W CIĄGU 5 LAT, OD ROKU UCHWALENIA POH – HAŁAS TRAMWAJOWY	267
RYSUNEK 90 PRZYBLIŻONA LOKALIZACJA DZIAŁAŃ W UJĘCIU DŁUGOFALOWYM POH NA TERENIE MIASTA POZNANIA – HAŁAS DROGOWY	275
RYSUNEK 91 PRZYBLIŻONA LOKALIZACJA DZIAŁAŃ W UJĘCIU DŁUGOFALOWYM POH NA TERENIE MIASTA POZNANIA – HAŁAS KOLEJOWY	277
RYSUNEK 92 PRZYBLIŻONA LOKALIZACJA DZIAŁAŃ W UJĘCIU DŁUGOFALOWYM POH NA TERENIE MIASTA POZNANIA – HAŁAS TRAMWAJOWY	277
RYSUNEK 93 LOKALIZACJA OBSZARÓW, KTÓRE SPEŁNIAJĄ KRYTERIA OBSZARÓW CICHYCH, WYZNACZONYCH W OPARCIU O WYNIKI SMH POZNAŃ 2022	279
RYSUNEK 94 LOKALIZACJA DRÓG GŁÓWNYCH NA TERENIE WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO (Z WYŁĄCZENIEM MIASTA POWYŻEJ 100 TYSIĘCY MIESZKAŃCÓW)	292
RYSUNEK 95 LOKALIZACJA GŁÓWNYCH LINII KOLEJOWYCH NA TERENIE WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO (Z WYŁĄCZENIEM MIASTA POWYŻEJ 100 TYSIĘCY MIESZKAŃCÓW)	293

SPIS TABEL

TABELA 1 ZESTAWIENIE STRATEGICZNYCH MAP HAŁASU	15
TABELA 2 POZIOM HAŁASU ZEWNĘTRZNEGO POJAZDÓW SILNIKOWYCH ZGODNIE Z ZAŁĄCZNIKIEM NR 1 DO ROZPORZĄDZENIA MINISTRA INFRASTRUKTURY Z DNIA 31 GRUDNIA 2002 R.	21
TABELA 3 SŁOWNIK DZIAŁAŃ W ZAKRESIE OCHRONY ŚRODOWISKA PRZED HAŁASEM DROGOWYM	36
TABELA 4 SŁOWNIK DZIAŁAŃ W ZAKRESIE OCHRONY ŚRODOWISKA PRZED HAŁASEM SZYNOWYM	37
TABELA 5 SŁOWNIK DZIAŁAŃ W ZAKRESIE OCHRONY ŚRODOWISKA PRZED HAŁASEM LOTNICZYM	39
TABELA 6 SŁOWNIK DZIAŁAŃ W ZAKRESIE OCHRONY ŚRODOWISKA PRZED HAŁASEM PRZEMYSŁOWYM	40
TABELA 7 DZIAŁANIA PODMIOTÓW UCZESTNICZĄCYCH W REALIZACJI POH	42
TABELA 8 IDENTYFIKACJA ODCINKÓW DRÓG, PO KTÓRYCH PORUSZA SIĘ POWYŻEJ 3 000 000 POJAZDÓW ROCZNIE ZLOKALIZOWANYCH NA TERENIE WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO, ZNAJDUJĄCYCH SIĘ W ZARZĄDZIE GDDKiA	50
TABELA 9 IDENTYFIKACJA ODCINKÓW DRÓG, PO KTÓRYCH PORUSZA SIĘ POWYŻEJ 3 000 000 POJAZDÓW ROCZNIE ZLOKALIZOWANYCH NA TERENIE WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO, ZNAJDUJĄCYCH SIĘ W ZARZĄDZIE SPÓŁEK AUTOSTRADA WIELKOPOLSKA S.A. ORAZ AUTOSTRADA WIELKOPOLSKA II S.A.	55
TABELA 10 IDENTYFIKACJA ODCINKÓW DRÓG, PO KTÓRYCH PORUSZA SIĘ POWYŻEJ 3 000 000 POJAZDÓW ROCZNIE ZLOKALIZOWANYCH NA TERENIE WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO, ZNAJDUJĄCYCH SIĘ W ZARZĄDZIE WZDW	56
TABELA 11 IDENTYFIKACJA ODCINKÓW DRÓG, PO KTÓRYCH PORUSZA SIĘ POWYŻEJ 3 000 000 POJAZDÓW ROCZNIE ZLOKALIZOWANYCH NA TERENIE WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO, ZNAJDUJĄCYCH SIĘ W ZARZĄDZIE ZDPPO	58
TABELA 12 IDENTYFIKACJA ODCINKÓW DRÓG, PO KTÓRYCH PORUSZA SIĘ POWYŻEJ 3 000 000 POJAZDÓW ROCZNIE ZLOKALIZOWANYCH NA TERENIE WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO, ZNAJDUJĄCYCH SIĘ W ZARZĄDZIE ZDPOB	60
TABELA 13 IDENTYFIKACJA ODCINKÓW DRÓG, PO KTÓRYCH PORUSZA SIĘ POWYŻEJ 3 000 000 POJAZDÓW ROCZNIE ZLOKALIZOWANYCH NA TERENIE WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO, ZNAJDUJĄCYCH SIĘ W ZARZĄDZIE ZARZĄDU DRÓG MIEJSKICH W KONINIE	61
TABELA 14 IDENTYFIKACJA ODCINKÓW DRÓG, PO KTÓRYCH PORUSZA SIĘ POWYŻEJ 3 000 000 POJAZDÓW ROCZNIE ZLOKALIZOWANYCH NA TERENIE WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO, ZNAJDUJĄCYCH SIĘ W ZARZĄDZIE MIEJSKIEGO ZARZĄDU DRÓG PRZY URZĘDZIE MIASTA LESZNA	62
TABELA 15 POWIERZCHNIA OBSZARÓW ORAZ LICZBA MIESZKAŃCÓW NARAŻONYCH NA PRZEKROCZENIA DOPUSZCZALNYCH POZIOMÓW HAŁASU DROGOWEGO W PODZIALE NA POWIATY – SMH DK 2022	64
TABELA 16 POWIERZCHNIA OBSZARÓW ORAZ LICZBA MIESZKAŃCÓW NARAŻONYCH NA PRZEKROCZENIA DOPUSZCZALNYCH POZIOMÓW HAŁASU DROGOWEGO W PODZIALE NA POWIATY – SMH AWSA 2022	66
TABELA 17 POWIERZCHNIA OBSZARÓW ORAZ LICZBA MIESZKAŃCÓW NARAŻONYCH NA PRZEKROCZENIA DOPUSZCZALNYCH POZIOMÓW HAŁASU DROGOWEGO W PODZIALE NA POWIATY – SMH AWSA II 2022	68
TABELA 18 POWIERZCHNIA OBSZARÓW ORAZ LICZBA MIESZKAŃCÓW NARAŻONYCH NA PRZEKROCZENIA DOPUSZCZALNYCH POZIOMÓW HAŁASU DROGOWEGO W PODZIALE NA POWIATY – SMH DW 2022	68
TABELA 19 POWIERZCHNIA OBSZARÓW ORAZ LICZBA MIESZKAŃCÓW NARAŻONYCH NA PRZEKROCZENIA DOPUSZCZALNYCH POZIOMÓW HAŁASU DROGOWEGO W PODZIALE NA POWIATY – SMH DPPO 2022, SMH DPOB 2022, SMH KONIN 2022 ORAZ SMH LESZNO 2022	70
TABELA 20 LICZBA OSÓB NARAŻONYCH NA ZNACZNĄ DOKUCZLIWOŚĆ HAŁASU (N_{HA}) I ZNACZNE ZABURZENIA SNU (N_{HSD}) W PODZIALE NA POWIATY – SMH DK 2022	71
TABELA 21 LICZBA OSÓB NARAŻONYCH NA ZNACZNĄ DOKUCZLIWOŚĆ HAŁASU (N_{HA}), ZNACZNE ZABURZENIA SNU (N_{HSD}) I WYSTĄPIENIE CHOROBY NIEDOKRWIENNEJ SERCA (N_{HSD}) W PODZIALE NA POWIATY – SMH AWSA 2022	72
TABELA 22 LICZBA OSÓB NARAŻONYCH NA ZNACZNĄ DOKUCZLIWOŚĆ HAŁASU (N_{HA}) I ZNACZNE ZABURZENIA SNU (N_{HSD}) W PODZIALE NA POWIATY – SMH AWSA II 2022	73
TABELA 23 LICZBA OSÓB NARAŻONYCH NA ZNACZNĄ DOKUCZLIWOŚĆ HAŁASU (N_{HA}) I ZNACZNE ZABURZENIA SNU (N_{HSD}) W PODZIALE NA POWIATY – SMH DW 2022	74
TABELA 24 LICZBA OSÓB NARAŻONYCH NA ZNACZNĄ DOKUCZLIWOŚĆ HAŁASU (N_{HA}), ZNACZNE ZABURZENIA SNU (N_{HSD}) I WYSTĄPIENIE CHOROBY NIEDOKRWIENNEJ SERCA (N_{HSD}) W PODZIALE NA POWIATY – SMH DPPO 2022, SMH DPOB 2022, SMH KONIN 2022 ORAZ SMH LESZNO 2022	75
TABELA 25 LICZBA OSÓB NARAŻONYCH NA ZNACZNĄ DOKUCZLIWOŚĆ HAŁASU (N_{HA}) I ZNACZNE ZABURZENIA SNU (N_{HSD}) W PODZIALE NA POWIATY – CAŁY OBSZAR WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO	76
TABELA 26 WYKAZ ZREALIZOWANYCH DZIAŁAŃ W ZAKRESIE OCHRONY PRZED HAŁASEM DROGOWYM, WSKAZANYCH W POH DK 2019	95
TABELA 27 WYKAZ NIEZREALIZOWANYCH DZIAŁAŃ W ZAKRESIE OCHRONY PRZED HAŁASEM DROGOWYM, WSKAZANYCH W POH DK 2019	95
TABELA 28 WYKAZ ZREALIZOWANYCH DZIAŁAŃ W ZAKRESIE OCHRONY PRZED HAŁASEM DROGOWYM INNYCH NIŻ WSKAZANE W POH DK 2019	97
TABELA 29 WYKAZ ZREALIZOWANYCH DZIAŁAŃ W ZAKRESIE OCHRONY PRZED HAŁASEM DROGOWYM WSKAZANYCH W POH AWSA 2018	98
TABELA 30 WYKAZ NIEZREALIZOWANYCH DZIAŁAŃ W ZAKRESIE OCHRONY PRZED HAŁASEM DROGOWYM WSKAZANYCH W POH AWSA 2018	99
TABELA 31 WYKAZ ZREALIZOWANYCH DZIAŁAŃ W ZAKRESIE OCHRONY PRZED HAŁASEM DROGOWYM INNYCH NIŻ WSKAZANE W POH AWSA 2018	99
TABELA 32 WYKAZ ZREALIZOWANYCH DZIAŁAŃ W ZAKRESIE OCHRONY PRZED HAŁASEM DROGOWYM, WSKAZANYCH W POH DW 2018	100

TABELA 33 WYKAZ NIEZREALIZOWANYCH DZIAŁAŃ W ZAKRESIE OCHRONY PRZED HAŁASEM DROGOWYM, WSKAZANYCH W POH DW 2018.....	104
TABELA 34 WYKAZ ZREALIZOWANYCH DZIAŁAŃ W ZAKRESIE OCHRONY PRZED HAŁASEM DROGOWYM INNYCH NIŻ WSKAZANE W POH DW 2018.....	114
TABELA 35 WYKAZ ZREALIZOWANYCH DZIAŁAŃ W ZAKRESIE OCHRONY PRZED HAŁASEM DROGOWYM, WSKAZANYCH W POH DPPO 2018	114
TABELA 36 WYKAZ NIEZREALIZOWANYCH DZIAŁAŃ W ZAKRESIE OCHRONY PRZED HAŁASEM DROGOWYM, WSKAZANYCH W POH DPPO 2018.....	116
TABELA 37 WYKAZ ZREALIZOWANYCH DZIAŁAŃ W ZAKRESIE OCHRONY PRZED HAŁASEM DROGOWYM WSKAZANYCH W POH KONIN 2019.....	118
TABELA 38 WYKAZ NIEZREALIZOWANYCH DZIAŁAŃ W ZAKRESIE OCHRONY PRZED HAŁASEM DROGOWYM WSKAZANYCH W POH KONIN 2019	119
TABELA 39 WYKAZ ZREALIZOWANYCH DZIAŁAŃ W ZAKRESIE OCHRONY PRZED HAŁASEM DROGOWYM INNYCH NIŻ WSKAZANE W POH KONIN 2019 ..	121
TABELA 40 WYKAZ ZREALIZOWANYCH DZIAŁAŃ W ZAKRESIE OCHRONY PRZED HAŁASEM DROGOWYM WSKAZANYCH W POH LESZNO 2019	121
TABELA 41 WYKAZ NIEZREALIZOWANYCH DZIAŁAŃ W ZAKRESIE OCHRONY PRZED HAŁASEM DROGOWYM WSKAZANYCH W POH LESZNO 2019	121
TABELA 42 WYKAZ ZREALIZOWANYCH DZIAŁAŃ W ZAKRESIE OCHRONY PRZED HAŁASEM DROGOWYM INNYCH NIŻ WSKAZANE W POH LESZNO 2019.	122
TABELA 43 ZESTAWIENIE POWIATOWYCH I GMINNYCH PROGRAMÓW OCHRONY ŚRODOWISKA OBOWIĄZUJĄCYCH NA TERENIE WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO, WRAZ Z ANALIZĄ ZAWARTYCH W NICH ZAPISÓW Z ZAKRESU OCHRONY ŚRODOWISKA PRZED HAŁASEM DROGOWYM	122
TABELA 44 ZESTAWIENIE INFORMACJI DOT. OPINIOWANIA PLANOWANYCH MPZP W OTOCZENIU AUTOSTRADY A2 NA ODCINKU NOWY TOMYŚL – KONIN PRZEZ SPÓŁKĘ AWSA, W OKRESIE OD REALIZACJI SMH AWSA 2022	129
TABELA 45 ZESTAWIENIE INFORMACJI DOT. UCHWALENI NOWYCH MPZP NA TERENIE MIASTA LESZNA, W OKRESIE OD REALIZACJI SMH LESZNO 2022 (ŹRÓDŁO: PISMO PREZYDENTA MIASTA LESZNA Z DNIA 06.02.2024 R., ZNAK OS.038.14.2024)	129
TABELA 46 ZESTAWIENIE PRAWOMOCNYCH DECYZJI ADMINISTRACYJNYCH DOTYCZĄCYCH OGRANICZENIA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO W ODNIESIENIU DO DRÓG UJĘTYCH W POSZCZEGÓLNYCH STRATEGICZNYCH MAPACH HAŁASU	130
TABELA 47 DZIAŁANIA DO PODJĘCIA W CIĄGU 5 LAT OD ROKU UCHWALENI POH	143
TABELA 48 LOKALIZACJA DZIAŁAŃ UZUPEŁNIAJĄCYCH PROPONOWANYCH DO PODJĘCIA W CIĄGU 5 LAT OD ROKU UCHWALENI POH	145
TABELA 49 ZAKŁADANE EFEKTY PLANOWANYCH DZIAŁAŃ	147
TABELA 50 DZIAŁANIA DO PODJĘCIA W UJĘCIU DŁUGOFALOWYM POH	148
TABELA 51 KOSZTY REALIZACJI DZIAŁAŃ Z ZAKRESU OGRANICZANIA HAŁASU DROGOWEGO PROPONOWANYCH DO PODJĘCIA W CIĄGU 5 LAT, LICZĄC OD ROKU UCHWALENI PROGRAMU	153
TABELA 52 HARMONOGRAM REALIZACJI DZIAŁAŃ WSKAZANYCH W POH W UJĘCIU 5 LAT	154
TABELA 53 HARMONOGRAM REALIZACJI DZIAŁAŃ UZUPEŁNIAJĄCYCH DO PODJĘCIA W CIĄGU 5 LAT OD ROKU UCHWALENI POH	155
TABELA 54 HARMONOGRAM DZIAŁAŃ DO PODJĘCIA W UJĘCIU DŁUGOFALOWYM POH	157
TABELA 55 ZESTAWIENIE PODSTAWOWYCH INFORMACJI DOTYCZĄCYCH OBSZARU OPRACOWANIA POH	163
TABELA 56 IDENTYFIKACJA LINII KOLEJOWYCH, PO KTÓRYCH PORUSZA SIĘ POWYŻEJ 30 000 POCIĄGÓW ROCZNIE ZLOKALIZOWANYCH NA TERENIE WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO.....	163
TABELA 57 ZESTAWIENIE PRZEKROCZEŃ DOPUSZCZALNYCH POZIOMÓW HAŁASU W PODZIALE NA POWIATY	165
TABELA 58 CAŁKOWITA LICZBA OSÓB DOTKNIĘTYCH SZKODLIWYMI SKUTKAMI HAŁASU – WSKAŹNIKI N _{HA} , N _{HSD}	167
TABELA 59 SKARGI NA HAŁAS KOLEJOWY W WOJEWÓDZTWIE WIELKOPOLSKIM POZA GRANICAMI MIASTA POZNANIA	188
TABELA 60 POWIATOWE I GMINNE PROGRAMY OCHRONY ŚRODOWISKA W ZAKRESIE NINIEJSZEGO PROGRAMU	188
TABELA 61 DZIAŁANIA DO PODJĘCIA W CIĄGU 5 LAT OD ROKU UCHWALENI POH	194
TABELA 62 EFEKTY DZIAŁAŃ Z ZAKRESU OGRANICZANIA HAŁASU KOLEJOWEGO PROPONOWANYCH DO PODJĘCIA W CIĄGU 5 LAT, LICZĄC OD ROKU UCHWALENI PROGRAMU (LATA 2024-2029).....	199
TABELA 63 HARMONOGRAM REALIZACJI DZIAŁAŃ WSKAZANYCH W POH W UJĘCIU 5 LAT	201
TABELA 64 PLANY INWESTYCYJNE PRZEWOŹNIKÓW W ZAKRESIE MODERNIZACJI TABORU KOLEJOWEGO W PERSPEKTYWIE DO 2030 R.....	203
TABELA 65 PODSTAWOWE DANE IDENTYFIKACYJNE I PARAMETRY PORTU LOTNICZEGO POZNAŃ – ŁAWICA	212
TABELA 66 PODSTAWOWE DANE IDENTYFIKACYJNE I PARAMETRY PORTU LOTNICZEGO POZNAŃ – KRZESINY	213
TABELA 67 ZESTAWIENIE POWIERZCHNI PRZEKROCZEŃ DOPUSZCZALNYCH POZIOMÓW HAŁASU UJĘTYCH W SMH POZNAŃ 2022	221
TABELA 68 LICZBA MIESZKAŃCÓW NARAŻONYCH NA PRZEKROCZENIA DOPUSZCZALNYCH POZIOMÓW HAŁASU W POZNANIU.....	222
TABELA 69 CAŁKOWITA LICZBA OSÓB DOTKNIĘTYCH SZKODLIWYMI SKUTKAMI HAŁASU, OBLICZONA NA PODSTAWIE DANYCH Z SMH POZNAŃ 2022 – WSKAŹNIKI N _{HA} , N _{HSD} , N _{IHD}	223
TABELA 70 DZIAŁANIA INWESTYCYJNE W ZAKRESIE OGRANICZENIA HAŁASU DROGOWEGO WSKAZANE DO REALIZACJI W CIĄGU 5 LAT W SMH POZNAŃ 2022.....	228
TABELA 71 DZIAŁANIA INWESTYCYJNE W ZAKRESIE OGRANICZENIA HAŁASU KOLEJOWEGO WSKAZANE DO REALIZACJI W CIĄGU 5 LAT W SMH POZNAŃ 2022.....	229
TABELA 72 DZIAŁANIA INWESTYCYJNE W ZAKRESIE OGRANICZENIA HAŁASU TRAMWAJOWEGO WSKAZANE DO REALIZACJI W CIĄGU 5 LAT W SMH POZNAŃ 2022.....	229
TABELA 73 DZIAŁANIA INWESTYCYJNE W ZAKRESIE OGRANICZENIA HAŁASU DROGOWEGO WSKAZANE DO REALIZACJI W CIĄGU 6-10 LAT W SMH POZNAŃ 2022	230
TABELA 74 DZIAŁANIA INWESTYCYJNE W ZAKRESIE OGRANICZENIA HAŁASU KOLEJOWEGO WSKAZANE DO REALIZACJI W CIĄGU 6-10 LAT W SMH POZNAŃ 2022	231

TABELA 75 DZIAŁANIA INWESTYCYJNE W ZAKRESIE OGRANICZENIA HAŁASU TRAMWAJOWEGO WSKAZANE DO REALIZACJI W CIĄGU 6-10 LAT W SMH POZNAŃ 2022	231
TABELA 76 WYKAZ ZREALIZOWANYCH DZIAŁAŃ W ZAKRESIE OCHRONY PRZED HAŁASEM DROGOWYM, WSKAZANYCH W POH POZNAŃ 2018	232
TABELA 77 WYKAZ ZREALIZOWANYCH DZIAŁAŃ W ZAKRESIE OCHRONY PRZED HAŁASEM KOLEJOWYM, WSKAZANYCH W POH POZNAŃ 2018	235
TABELA 78 WYKAZ ZREALIZOWANYCH DZIAŁAŃ W ZAKRESIE OCHRONY PRZED HAŁASEM TRAMWAJOWYM, WSKAZANYCH W POH POZNAŃ 2018	236
TABELA 79 WYKAZ NIEZREALIZOWANYCH DZIAŁAŃ W ZAKRESIE OCHRONY PRZED HAŁASEM DROGOWYM, WSKAZANYCH W POH POZNAŃ 2018	237
TABELA 80 WYKAZ NIEZREALIZOWANYCH DZIAŁAŃ W ZAKRESIE OCHRONY PRZED HAŁASEM KOLEJOWYM, WSKAZANYCH W POH POZNAŃ 2018	241
TABELA 81 ZREALIZOWANE DZIAŁANIA W ZAKRESIE OCHRONY PRZED HAŁASEM DROGOWYM INNE NIŻ WSKAZANE W POH POZNAŃ 2018	243
TABELA 82 ZREALIZOWANE DZIAŁANIA W ZAKRESIE OCHRONY PRZED HAŁASEM KOLEJOWYM INNE NIŻ WSKAZANE W POH POZNAŃ 2018	244
TABELA 83 ZREALIZOWANE DZIAŁANIA W ZAKRESIE OCHRONY PRZED HAŁASEM TRAMWAJOWYM INNE NIŻ WSKAZANE W POH POZNAŃ 2018	245
TABELA 84 ZESTAWIENIE MIEJSCOWYCH PLANÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO UCHWALONYCH PO DACIE OPRACOWANIA MAPY WRAŻLIWOŚCI AKUSTYCZNEJ W RAMACH SMH POZNAŃ 2022, TJ. OD GRUDNIA 2021 ROKU	256
TABELA 85 DZIAŁANIA DO PODJĘCIA W CIĄGU 5 LAT OD ROKU UCHWALENIA POH – HAŁAS DROGOWY	263
TABELA 86 DZIAŁANIA DO PODJĘCIA W CIĄGU 5 LAT OD ROKU UCHWALENIA POH – HAŁAS KOLEJOWY	265
TABELA 87 DZIAŁANIA DO PODJĘCIA W CIĄGU 5 LAT OD ROKU UCHWALENIA POH – HAŁAS TRAMWAJOWY	267
TABELA 88 DZIAŁANIA DO PODJĘCIA W CIĄGU 5 LAT OD ROKU UCHWALENIA POH – HAŁAS LOTNICZY	268
TABELA 89 UDZIAŁ STATKÓW POWIETRZNYCH NAJNOWSZEJ GENERACJI W OPERACJACH LOTNICZYCH W PORZE NOCNEJ NA LOTNISKU POZNAŃ - ŁAWICA	270
TABELA 90 ZAKŁADANE EFEKTY PLANOWANYCH DZIAŁAŃ – HAŁAS DROGOWY	272
TABELA 91 ZAKŁADANE EFEKTY PLANOWANYCH DZIAŁAŃ – HAŁAS KOLEJOWY	273
TABELA 92 ZAKŁADANE EFEKTY PLANOWANYCH DZIAŁAŃ – HAŁAS TRAMWAJOWY	273
TABELA 93 ZAKŁADANE EFEKTY PLANOWANYCH DZIAŁAŃ – HAŁAS LOTNICZY	273
TABELA 94 ZAKŁADANE EFEKTY PLANOWANYCH DZIAŁAŃ W ODNIESIENIU DO GŁÓWNYCH DRÓG W POZNANIU	274
TABELA 95 ZAKŁADANE EFEKTY PLANOWANYCH DZIAŁAŃ W ODNIESIENIU DO GŁÓWNYCH LINII KOLEJOWYCH W POZNANIU	274
TABELA 96 DZIAŁANIA DO PODJĘCIA W UJĘCIU DŁUGOFALOWYM POH – HAŁAS DROGOWY	274
TABELA 97 DZIAŁANIA DO PODJĘCIA W UJĘCIU DŁUGOFALOWYM POH – HAŁAS KOLEJOWY	276
TABELA 98 DZIAŁANIA DO PODJĘCIA W UJĘCIU DŁUGOFALOWYM POH – HAŁAS TRAMWAJOWY	277
TABELA 99 HARMONOGRAM REALIZACJI DZIAŁAŃ DO PODJĘCIA W CIĄGU 5 LAT OD ROKU UCHWALENIA POH – HAŁAS DROGOWY	280
TABELA 100 HARMONOGRAM REALIZACJI DZIAŁAŃ DO PODJĘCIA W UJĘCIU DŁUGOFALOWYM POH – HAŁAS DROGOWY	281
TABELA 101 HARMONOGRAM REALIZACJI DZIAŁAŃ DO PODJĘCIA W CIĄGU 5 LAT OD ROKU UCHWALENIA POH – HAŁAS KOLEJOWY	282
TABELA 102 HARMONOGRAM REALIZACJI DZIAŁAŃ DO PODJĘCIA W UJĘCIU DŁUGOFALOWYM POH – HAŁAS KOLEJOWY	282
TABELA 103 HARMONOGRAM REALIZACJI DZIAŁAŃ DO PODJĘCIA W CIĄGU 5 LAT OD ROKU UCHWALENIA POH – HAŁAS TRAMWAJOWY	282
TABELA 104 HARMONOGRAM REALIZACJI DZIAŁAŃ DO PODJĘCIA W UJĘCIU DŁUGOFALOWYM POH – HAŁAS TRAMWAJOWY	282
TABELA 105 KOSZTY DZIAŁAŃ Z ZAKRESU OGRANICZANIA HAŁASU DROGOWEGO NA TERENIE MIASTA PLANOWANE DO PODJĘCIA W LATACH 2024-2029	283
TABELA 106 KOSZTY DZIAŁAŃ Z ZAKRESU OGRANICZANIA HAŁASU KOLEJOWEGO NA TERENIE MIASTA PLANOWANE DO PODJĘCIA W LATACH 2024-2029	285
TABELA 107 KOSZTY DZIAŁAŃ Z ZAKRESU OGRANICZANIA HAŁASU TRAMWAJOWEGO NA TERENIE MIASTA PLANOWANE DO PODJĘCIA W LATACH 2024-2029	285
TABELA 108 ZESTAWIENIE STRATEGICZNYCH MAP HAŁASU (SMH)	290
TABELA 109 HARMONOGRAM REALIZACJI DZIAŁAŃ WSKAZANYCH W POH W UJĘCIU 5 LAT - HAŁAS DROGOWY NA TERENIE WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO	296
TABELA 110 HARMONOGRAM REALIZACJI DZIAŁAŃ UZUPEŁNIAJĄCYCH DO PODJĘCIA W CIĄGU 5 LAT OD ROKU UCHWALENIA POH – HAŁAS DROGOWY NA TERENIE WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO	297
TABELA 111 HARMONOGRAM REALIZACJI DZIAŁAŃ DO PODJĘCIA W UJĘCIU DŁUGOFALOWYM POH - HAŁAS DROGOWY NA TERENIE WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO	298
TABELA 112 HARMONOGRAM REALIZACJI DZIAŁAŃ WSKAZANYCH W POH W UJĘCIU 5 LAT - HAŁAS KOLEJOWY NA TERENIE WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO	300
TABELA 113 HARMONOGRAM REALIZACJI DZIAŁAŃ WSKAZANYCH W POH W UJĘCIU 5 LAT - HAŁAS DROGOWY NA TERENIE MIASTA POZNAŃ	302
TABELA 114 HARMONOGRAM REALIZACJI DZIAŁAŃ DO PODJĘCIA W UJĘCIU DŁUGOFALOWYM POH – HAŁAS DROGOWY NA TERENIE MIASTA POZNAŃ	303
TABELA 115 HARMONOGRAM REALIZACJI DZIAŁAŃ WSKAZANYCH W POH W UJĘCIU 5 LAT - HAŁAS KOLEJOWY NA TERENIE MIASTA POZNAŃ	303
TABELA 116 HARMONOGRAM REALIZACJI DZIAŁAŃ DO PODJĘCIA W UJĘCIU DŁUGOFALOWYM POH – HAŁAS KOLEJOWY NA TERENIE MIASTA POZNAŃ	303
TABELA 117 HARMONOGRAM REALIZACJI DZIAŁAŃ WSKAZANYCH W POH W UJĘCIU 5 LAT - HAŁAS TRAMWAJOWY NA TERENIE MIASTA POZNAŃ	303
TABELA 118 HARMONOGRAM REALIZACJI DZIAŁAŃ DO PODJĘCIA W UJĘCIU DŁUGOFALOWYM POH – HAŁAS TRAMWAJOWY NA TERENIE MIASTA POZNAŃ	304



**SEJMIK
WOJEWÓDZTWA
WIELKOPOLSKIEGO**

**PROGNOZA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO
PROJEKTU PROGRAMU OCHRONY ŚRODOWISKA
PRZED HAŁASEM DLA WOJEWÓDZTWA
WIELKOPOLSKIEGO**

Poznań, 2024 r.

NAZWA I ADRES ZAMAWIAJĄCEGO

Województwo Wielkopolskie
z siedzibą Urzędu Marszałkowskiego
Województwa Wielkopolskiego w Poznaniu

**PODMIOT REALIZUJĄCY ZADANIE**

AkustiX Sp. z o. o.
ul. Wiosny Ludów 54, 62-081 Przeźmierowo

**PODSTAWA FORMALNA**

Umowa DSK 151/2023 z dnia 19 grudnia 2023 r. pomiędzy Województwem Wielkopolskim z siedzibą Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego w Poznaniu oraz firmą AkustiX Sp. z o. o.

ZESPÓŁ AUTORSKI

Kierownik zespołu:

dr Piotr Kokowski

Wykonawcy:

mgr Natalia Dybionka
dr Michał Gałuszka
mgr Jacek Gruszka
dr Tomasz Kaczmarek
mgr Katarzyna Kowalska

mgr Paweł Libiszewski
mgr Paweł Maglewski
mgr inż. Kajetan Pachucy
dr Piotr Pękala
mgr Anna Przybylska
lic. Wojciech Słoniewski

NADZÓR MERYTORYCZNY

Departament Zarządzania Środowiskiem i Klimatu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego w Poznaniu

Dofinansowano ze środków
Wojewódzkiego Funduszu Ochrony środowiska
i Gospodarki Wodnej w Poznaniu



SPIS TREŚCI

1. Wstęp.....	7
2. Informacja o zawartości, głównych celach Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa wielkopolskiego i powiązaniu z innymi dokumentami	8
2.1. Zawartość Programu i główne cele	8
2.2. Powiązanie z innymi dokumentami	18
3. Metody zastosowane przy sporządzaniu prognozy	20
4. Propozycje dotyczące przewidywanych metod analizy skutków realizacji postanowień projektu z częstotliwością jej przeprowadzenia	21
5. Informacje o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko	22
6. Istniejący stan środowiska oraz potencjalne zmiany tego stanu w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu	22
6.1. Stan istniejący środowiska na terenie województwa	22
6.1.1. Klimat 22	
6.1.2. Zagrożenie hałasem	24
6.1.2.1. Hałas drogowy - główne drogi położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy	24
6.1.2.2. Hałas kolejowy - Główne Linie Kolejowe poza aglomeracjami.....	44
6.1.2.3. Hałas na terenie miasta Poznania.....	47
6.1.3. Powietrze atmosferyczne	52
6.1.4. Pola elektromagnetyczne	53
6.1.5. Wody powierzchniowe i podziemne	54
6.1.5.1. Wody podziemne.....	55
6.1.5.2. Wody powierzchniowe	55
6.1.6. Zasoby geologiczne.....	77
6.1.7. Gleby 77	
6.1.8. Elementy środowiska objęte ochroną na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.....	78
6.2. Zagrożenia wynikające z braku realizacji projektowanego dokumentu	92
7. Stan środowiska na obszarach objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem	96
8. Istniejące problemy ochrony środowiska istotne z punktu widzenia realizacji projektowanego dokumentu, w szczególności dotyczące obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.....	97
9. Cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym, istotne z punktu widzenia Programu ochrony	

środowiska przed hałasem, oraz sposoby, w jakie cele te i inne problemy środowiska zostały uwzględnione podczas opracowywania dokumentu	98
10. Przewidywane znaczące oddziaływania, w tym oddziaływania bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótkoterminowe, średnioterminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe oraz pozytywne i negatywne, na cele i przedmiot ochrony Natura 2000 oraz integralność tego obszaru, a także na środowisko	114
10.1. Opis oddziaływań na poszczególne komponenty środowiska	125
10.1.1. Oddziaływanie na ludzi	125
10.1.2. Oddziaływanie na rośliny, zwierzęta i różnorodność biologiczną	126
10.1.3. Oddziaływanie na powietrze i klimat	126
10.1.4. Oddziaływanie na krajobraz, powierzchnię ziemi	128
10.1.5. Oddziaływanie na wody podziemne i powierzchniowe	128
10.1.6. Wykorzystywanie zasobów naturalnych	130
10.1.7. Oddziaływanie na zabytki i dobra materialne	131
10.1.8. Oddziaływanie na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru i pozostałe obszary chronione na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody	131
10.2. Wzajemne oddziaływanie między poszczególnymi elementami środowiska ..	137
10.3. Podsumowanie	137
11. Rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, mogących być rezultatem realizacji projektowanego dokumentu, w szczególności na cele i podmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru	147
12. Rozwiązania alternatywne do proponowanych w Programie ochrony środowiska przed hałasem	152
13. Streszczenie	153
14. Źródła informacji i literatura	156

1. Wstęp

Niniejsze opracowanie stanowi prognozę oddziaływania na środowisko dla projektu Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa wielkopolskiego, zwaną dalej Prognozą.

Podstawą prawną opracowania dokumentu jest art. 51 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* (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 z późn. zm.), dalej ustawa ooś. Zakres i stopień szczegółowości przedmiotowej Prognozy został dostosowany do wymagań art. 51 ust. 1 i 2 ustawy ooś, pisma Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu znak WOO-III.411.103.2024.MM.1 z dnia 30 kwietnia 2024r. oraz pisma Wielkopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego z dnia 16 kwietnia 2024 r. znak DN.NS.9011.444.2024.

Podstawę dla opracowania niniejszej Prognozy stanowi projekt Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa wielkopolskiego zwany Programem lub POH, który powstał w oparciu o wykonane na terenie województwa wielkopolskiego strategiczne mapy hałasu. Inwestycje zawarte w POH wynikają z wcześniej przyjętych opracowań m.in. Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.), Programu Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku oraz Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030 (PBO 2021) i innych, dla których wcześniej przeprowadzono strategiczne oceny oddziaływania na środowisko. Większość zadań ma już wydane decyzje środowiskowe i rozpoczęty proces inwestycyjny lub posiadają złożone wnioski o wydanie decyzji środowiskowych.

Ogólne cele i zasady ochrony przed hałasem wynikają bezpośrednio z dyrektywy 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego oraz Rady Unii Europejskiej z dnia 25 czerwca 2002 r. *w sprawie oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku* (Dz. U. UE. L. 189.12 z dnia 18 lipca 2002 r.) oraz ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. 2024 poz. 54), zwanej dalej ustawą POŚ, i obejmują:

- informowanie społeczeństwa o zagrożeniach środowiska hałasem;
- opracowanie danych dla państwowego monitoringu środowiska;
- tworzenie i aktualizację programów ochrony środowiska przed hałasem;
- planowanie strategiczne;
- planowanie i zagospodarowanie przestrzenne.

Nadrzędnym celem programów działań (programów ochrony przed hałasem) jest poprawa stanu klimatu akustycznego na terenach zamieszkałych i innych chronionych akustycznie: zabudowanych obszarach publicznych, parkach, obszarach cichych w aglomeracjach, obszarach cichych poza aglomeracjami, szkołach, szpitalach i innych szczególnie wrażliwych na hałas obiektach.

2. Informacja o zawartości, głównych celach Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa wielkopolskiego i powiązaniu z innymi dokumentami

2.1. Zawartość Programu i główne cele

Podstawę merytoryczną opracowania projektu Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa wielkopolskiego stanowią:

- 1) Strategiczna Mapa Hałasu miasta Poznania 2022, zwana dalej SMH Poznań 2022;
- 2) Strategiczna Mapa Hałasu dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie w województwie wielkopolskim, zwana dalej SMH DK 2022;
- 3) Strategiczna Mapa Hałasu dla odcinka I autostrady A2 Nowy Tomyśl - Konin km 107+900 - 257+560, zwana dalej SMH AWSA 2022,
- 4) Strategiczna Mapa Hałasu dla odcinka II autostrady A2 Świecko - Nowy Tomyśl km 1+995 - 107+900, zwana dalej SMH AWSA II 2022;
- 5) Strategiczna Mapa Hałasu dla głównych dróg na terenie powiatu poznańskiego, zwana dalej SMH DPPO 2022;
- 6) Strategiczna Mapa Hałasu dla głównych dróg na terenie powiatu obornickiego, zwana dalej SMH DPOB 2022;
- 7) Strategiczna Mapa Hałasu dla głównych dróg na terenie Miasta Konin, zwana dalej SMH Konin 2022;
- 8) Strategiczna Mapa Hałasu dla dróg głównych przebiegających przez miasto Leszno, zwana dalej SMH Leszno 2022;
- 9) Strategiczna Mapa Hałasu dla odcinków linii kolejowych, po których przejeżdża ponad 30 000 pociągów rocznie, zwana dalej SMH PLK 2022;
- 10) Strategiczna Mapa Hałasu dla dróg wojewódzkich o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie zlokalizowanych w województwie wielkopolskim, zwana dalej SMH DW 2022.

Zawartość projektu Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa wielkopolskiego jest zgodna z zapisami rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 26 lipca 2021 r. w sprawie *programu ochrony środowiska przed hałasem* (t.j. Dz. U. 2024 poz. 271).

Celem programu jest określenie działań ograniczających poziom hałasu w środowisku, a tym samym poprawa klimatu akustycznego i co za tym idzie poprawa jakości życia, snu i zdrowia ludzi.

Organem zobowiązanym do opracowania POH jest Marszałek Województwa Wielkopolskiego, natomiast organem zobligowanym do uchwalenia programu, w terminie do 18 lipca 2024 r. jest Sejmik Województwa Wielkopolskiego.

Podstawę do opracowania POH stanowią strategiczne mapy hałasu (SMH). Stan klimatu akustycznego obrazowany w strategicznych mapach hałasu pozwala na identyfikację

najistotniejszych problemów i obszarów wymagających poprawy. W dokumencie formułowane są działania, które po uchwaleniu Programu uzyskują status prawa miejscowego i powinny być realizowane we wskazanych perspektywach czasowych krótkookresowych i długookresowych.

W kolejnych latach w ramach sporządzanych SMH (po 5 latach) ponownie ocenia się stan klimatu akustycznego wskazując tym samym stopień realizacji i skuteczność podjętych działań wynikających z POH. Kolejne SMH są weryfikacją poprawności i skuteczności samych działań, ale też właściwego funkcjonowania POH w całości. Wyniki SMH mogą być podstawą do wskazania nieskutecznych działań lub wskazania dalszych działań w kolejnym POH.

Program stanowi kompleksowe podsumowanie stanu klimatu akustycznego na terenie województwa wielkopolskiego wraz z określeniem działań naprawczych, które powinny zostać zrealizowane w trakcie obowiązywania tego dokumentu oraz obszarów, na które trzeba zwrócić szczególną uwagę przy planowaniu kolejnych inwestycji.

W ramach niniejszego POH wskazano:

- działania w zakresie ochrony przed hałasem planowane do podjęcia w latach 2024-2029, tzw. krótkookresowe;
- długofalową strategię ukierunkowaną na określenie i realizację celów w zakresie ochrony przed hałasem po 2029 r.

W niniejszym POH zamieszczono informacje w podziale na:

- drogi główne położone poza miastami o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy;
- główne linie kolejowe położone poza miastami o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy;
- miasto o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy - Poznań.

Dla terenów poza Poznaniem, w POH ujęto następujące źródła hałasu:

- drogi główne, tj. wszystkie drogi, po których przejeżdża rocznie więcej niż 3 miliony pojazdów;
- główne linie kolejowe, tj. wszystkie linie kolejowe o natężeniu rocznym powyżej 30 tysięcy pociągów.

Dla terenu miasta Poznania w POH ujęto następujące źródła hałasu:

- drogi o średniodobowym natężeniu ruchu powyżej 4550 tysięcy pojazdów na dobę (a także drogi o mniejszym natężeniu ruchu, które uwzględnione były w mapie akustycznej z 2017 r.);
- linie kolejowe oraz tramwajowe;
- lotnisko cywilne Poznań-Ławica oraz lotnisko wojskowe Poznań-Krzesiny,

W przypadku lotnisk, pomimo ich oddziaływania wykraczającego poza miasto Poznań, POH ogranicza się wyłącznie do granic administracyjnych miasta. Wynika to z faktu, że podstawą opracowania POH jest SMH Poznań 2022.

POH został podzielony na cztery tomy, według następującej struktury:

- TOM I – Wstęp
- TOM II – Drogi główne
- TOM III – Główne linie kolejowe
- TOM IV – miasto Poznań

Opracowanie dokumentu oparto o „Wytyczne Głównego Inspektora Ochrony Środowiska, Dobre praktyki wykonywania programów ochrony środowiska przed hałasem”.

Zadaniami przewidzianymi do realizacji umieszczonymi w dokumencie są:

1) zakresie dróg głównych:

a) działania na lata 2024-2029:

- przebudowa/rozbudowa DK11 Podgaje – Jastrowie obejmująca zastosowanie nawierzchni o zmniejszonej hałaśliwości (kod w POH: HD01);
- budowa drogi ekspresowej S11 Poznań – Oborniki wraz z obwodnicą Obornik i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu (kod w POH: HD02);
- budowa ekranów akustycznych w obrębie drogi ekspresowej S11 – obwodnicy Ostrowa Wielkopolskiego, zgodnie z wynikami analizy porealizacyjnej (kod w POH: HD03);
- budowa ciągu drogi ekspresowej S11 – obwodnicy Kępna oraz odcinka Kępno – granica województwa opolskiego (kod w POH: HD04);
- budowa obwodnicy Koźmina Wielkopolskiego i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu (kod w POH: HD05);
- budowa obwodnicy Kamionnej i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu (kod w POH: HD06);
- rozbudowa drogi krajowej DK25 na odcinku Ostrów Wielkopolski – Kalisz – Konin (kod w POH: HD07);
- budowa obwodnicy Strykowa i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu (kod w POH: HD08);
- rozbudowa DK92 na odcinku Tarnowo Podgórne – Swadzim wraz z budową ekranów akustycznych (kod w POH: HD09);
- budowa ekranów akustycznych w ciągu DK92 w miejscowości Kostrzyn (kod w POH: HD10);

- dobudowa trzeciego pasa ruchu i wzmocnienie konstrukcji nawierzchni autostrady A2 na odcinku od węzła „Poznań Krzesiny” do węzła „Poznań Wschód” (kod w POH: HD11);
- budowa obwodnicy Gostynia w ciągu drogi DK12 (kod w POH: HD12);
- budowa obwodnicy Rogoźna w ciągu drogi wojewódzkiej nr 241 (kod w POH: HD13);
- budowa obwodnicy Szamotuł w ciągu dróg wojewódzkich nr 184 i 187 (kod w POH: HD14);
- budowa nowego przebiegu DW305 na odcinku od ul. Kolejowej do ul. Celnej w Nowym Tomyślu (kod w POH: HD15);
- budowa obwodnicy Środy Wielkopolskiej w ciągu DW432 (kod w POH: HD16);
- budowa obwodnicy miasta Swarzędza (kod w POH: HD17);
- przebudowa ul. Jana Pawła II w Koninie (kod w POH: HD18);
- przebudowa i remont ul. I. Paderewskiego w Koninie (kod w POH: HD19);
- przebudowa ul. Trasa Warszawska (droga krajowa 92) w Koninie, w tym rozbiórka i odbudowa 7 obiektów mostowych) (kod w POH: HD20);
- przeprowadzenie przeglądu ekologicznego – DK32 od km 113+800 do km 115+100, m. Rostarzewo (kod w POH: HD21);
- przeprowadzenie przeglądu ekologicznego – DK12 od km 282+380 do km 283+100, m. Opatówek (kod w POH: HD22);
- przeprowadzenie przeglądu ekologicznego – DK92 od km 017+800 do km 019+700, m. Strzałkowo (kod w POH: HD23);
- przeprowadzenie przeglądu ekologicznego – DK92 od km 303+200 do km 304+112, m. Koło (kod w POH: HD24);
- budowa nowych / modernizacja istniejących ekranów akustycznych w obrębie drogi ekspresowej S11 – obwodnicy Jarocina – realizacja decyzji Marszałka Województwa Mazowieckiego z dnia 4 listopada 2022 r., znak DSK-III.7033.5.2021 (kod w POH: HD25);
- ograniczenie oddziaływania akustycznego drogi ekspresowej S5 na odcinku pomiędzy węzłem Poznań Zachód a węzłem Lipno (d. Radomicko) – realizacja decyzji Marszałka Województwa Mazowieckiego z dnia 27 marca 2024 r., znak DSK-III.7033.1.2024 (kod w POH: HD2026);
- ograniczenie oddziaływania akustycznego drogi ekspresowej S5 (odcinek Radomicko (bez węzła) – Kaczkowo (bez węzła)), na nieruchomości zlokalizowane w obwodzie ewidencyjnym Henrykowo gm. Świąciechowa – realizacja decyzji Marszałka Województwa Mazowieckiego z dnia 28 września 2023 r., znak DSK-III.7033.2.2022 (kod w POH: HD2027);

- działania wspomagające na 59 odcinkach dróg (kod w POH HD28 – DH86) polegające na:
 - przeprowadzenie pomiarów hałasu wraz z natężeniem i prędkością ruchu pojazdów, pozwalających na wyznaczenie wartości krótkookresowych wskaźników oceny hałasu, wykorzystywanych do ustalania i kontroli warunków korzystania ze środowiska, a także parametrów ruchu samochodowego na poszczególnych odcinkach dróg, gdzie wyniki SMH wskazują na istotne negatywne oddziaływanie,
 - realizację analizy akustycznej w oparciu o uzyskane wartości krótkookresowych wskaźników oceny hałasu oraz parametry ruchu samochodowego, pozwalającej na dobór właściwych i możliwych do podjęcia rozwiązań z zakresu ograniczania hałasu drogowego.
- b) działania do podjęcia po 2029 roku:
 - autostrada A2 na odcinku węzeł Modła – węzeł Dąbie - zmiana parametrów wynikająca z planowanych konsekwencji przeglądu ekologicznego (kod w POH: HD87);
 - budowa drogi ekspresowej S11 odc. Szczecinek – Piła i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu (kod w POH: HD88);
 - budowa drogi ekspresowej S10 odc. Piła – Wyrzysk i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu (kod w POH: HD89);
 - budowa obwodnicy Piły i Ujścia (S11) i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu (kod w POH: HD90);
 - budowa S11 odc. Ujście – Oborniki i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu (kod w POH: HD91);
 - budowa S11 odc. Kórnik – Jarocin i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu (kod w POH: HD92);
 - budowa S11 odc. Jarocin – Ostrów Wlkp. i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu (kod w POH: HD93);
 - budowa S11 odc. Ostrów Wlkp. – Kępno i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu (kod w POH: HD94);
 - budowa obwodnicy Krotoszyna, Zdun i Cieszkowa i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu oraz budowa obwodnicy Krotoszyna w ciągu DK36 (kod w POH: HD95);
 - budowa obwodnicy Leszna w ciągu drogi krajowej nr 12 (kod w POH: HD96);
 - budowa obwodnicy m. Lamki i m. Franklinów (Ostrów Wielkopolski) w ciągu drogi krajowej nr 36 (kod w POH: HD97);
 - budowa obwodnicy miasta Turek w ciągu drogi krajowej nr 72 (kod w POH: HD98);

- budowa obwodnicy Trzcianki w ciągu DW 178 (kod w POH: HD99);
 - budowa obwodnicy Dolska w ciągu drogi wojewódzkiej nr 434 (kod w POH: HD100);
 - nowy przebieg DW 473 w m. Dąbie (kod w POH: HD101);
 - budowa obwodnicy Czempinia w ciągu DW 310 (kod w POH: HD102);
 - rozbudowa DW 434 odc. Kórnik – Śrem (kod w POH: HD103);
 - budowa nowego przebiegu drogi krajowej nr 25 w granicach miasta Konina na odcinku od ul. Poznańskiej do ul. Przemysłowej (kod w POH: HD104);
 - budowa drogi ekspresowej S10 odc. Wyrzysk – Bydgoszcz i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu (kod w POH: HD105);
 - budowa łącznika DK12 z planowaną S11 - obwodnica Pleszewa (kod w POH: HD106);
 - wymiana nawierzchni z betonu asfaltowego na nawierzchnię SMA (kod w POH: HD107);
 - realizacja postanowień przeglądu ekologicznego – budowa ekranów akustycznych w Swarzędzu, Jasinie, Paczkowie i Skałowie (kod w POH: HD108).
- 2) w zakresie głównych linii kolejowych:
- a) działania na lata 2024-2029:
- wymiana taboru kolejowego na niskoemisyjny (HK01),
 - modernizacja eksploatowanego taboru towarowego (HK01),
 - szlifowanie szyn według planów zarządzającego, okresowa kontrola stanu technicznego nawierzchni szynowej i utrzymanie jej we właściwej kondycji (HK01),
 - modernizacja torowisk (HK01),
 - uporządkowanie planistyczne sąsiedztwa linii kolejowych oraz terenów zabudowy chronionej przed hałasem (HK01),
 - Nałożenie obowiązku realizacji przeglądu ekologicznego na odcinku LK3 od km 315+500 do km 332+500 oraz na odcinku LK3 od km 276+500 do km 286+000 – powiat poznański (HK02),
 - Nałożenie obowiązku realizacji przeglądu ekologicznego na odcinku LK353 od km 7+727 do km 18+000 – powiat poznański (HK02),
 - Nałożenie obowiązku realizacji przeglądu ekologicznego na odcinku LK272 od km 179+500 do km 187+500 – powiat poznański (HK02),
 - Nałożenie obowiązku realizacji przeglądu ekologicznego na odcinku LK3 od km 338+500 do km 347+250 oraz na odcinku LK3 od km 375+500 do km 382+000 – powiat nowotomyski (HK02),

- Nałożenie obowiązku realizacji przeglądu ekologicznego na odcinku LK272 od km 118+500 do km 124+500 oraz na odcinku LK272 od km 127+500 do km 138+000 – powiat jarociński (HK02),
 - Nałożenie obowiązku realizacji przeglądu ekologicznego na odcinku LK353 od km 38+500 do km 48+500 – powiat gnieźnieński (HK02),
 - Nałożenie obowiązku realizacji przeglądu ekologicznego na odcinku LK272 od km 145+500 do km 157+500 oraz na odcinku LK272 od km 163+500 do km 171+000 – powiat średzki (HK02),
 - Nałożenie obowiązku realizacji przeglądu ekologicznego na odcinku LK3 od km 232+500 do km 240+500 – powiat słupecki (HK02),
 - Nałożenie obowiązku realizacji przeglądu ekologicznego na odcinku LK3 od km 248+000 do km 253+293 – powiat wrzesiński (HK02),
 - Nałożenie obowiązku realizacji przeglądu ekologicznego na odcinku LK272 od km 86+254 do km 91+500 – powiat ostrowski (HK02),
 - Nałożenie obowiązku realizacji przeglądu ekologicznego na odcinku LK272 od km 110+000 do km 118+500 – powiat pleszewski (HK02),
- c) działania do podjęcia po 2029 roku:
- w związku z planami budowy w Polsce kolei dużych prędkości nie wskazano w Programie konkretnych działań w perspektywie długookresowej.
- 3) dla miasta Poznania:
- a) działania na lata 2024-2029:
- Hałas drogowy:
 - trasa tramwajowa na os. Kopernika wzdłuż ul. Arciszewskiego i Rembertowskiej (kod w POH: PHD01);
 - budowa trasy tramwajowej na Naramowice - etap II od pętli Wilczak przez ul. Szelągowską do skrzyżowania z ul. Estkowskiego/Małe Garbary w Poznaniu(kod w POH: PHD02);
 - budowa skrzyżowań bezkolizyjnych z linią kolejową nr 354 w ciągu ul. Lutyckiej i ul. Gołęcińskiej w Poznaniu(kod w POH: PHD03);
 - program „Centrum” – etap I – ukończenie inwestycji (kod w POH: PHD04);
 - program „Centrum” – etap II – realizacja w całości odcinka trasy tramwajowej w ciągu ul. Ratajczaka i ul. Niezłomnych (kod w POH: PHD05);
 - ul. Kraszewskiego od ul. Dąbrowskiego do ul. Bukowskiej, wymiana nawierzchni z kostki na mniej hałaśliwą w uzgodnieniu z konserwatorem zabytków (kod w POH: PHD06);
 - ul. Żegrze i ul. Chartowo pomiędzy Rondem Żegrze i skrzyżowaniem z ul. Baraniaka i ul. Dymka, wprowadzenie działań wymuszających

ograniczenie prędkości pojazdów do wartości wynikających z kodeksu drogowego dla danego odcinka, w szczególności w porze nocnej, np. zwężenie pasów ruchu samochodowego i wprowadzenie w to miejsce pasa rowerowego (kod w POH: PHD07);

- ul. Nad Wierzbakiem między ul. Wielkopolską i ul. Urbanowską, wprowadzenie działań ograniczających natężenie ruchu pojazdów na danym odcinku, np. redukcja liczby pasów ruchu w obu kierunkach z dwóch do jednego oraz zastąpienie likwidowanych pasów ruchu np. buspasem lub pasem rowerowym (kod w POH: PHD08);
- ul. Ściegiennego od ul. Pogodnej do skrzyżowania z ul. Promienistą, fragment ul. Taczanowskiego od ul. Promienistej do ul. Gwiazdzistej, obniżenie dopuszczalnej prędkości ruchu do 40 km/h oraz wprowadzenie działań wymuszających ograniczenie prędkości pojazdów do wartości wynikających z kodeksu drogowego dla danego odcinka, w szczególności w porze nocnej, np. w postaci sygnalizacji w systemie *All red*, radaru prędkości z wyświetlaczem, wyniesionych przejść dla pieszych, poduszek berlińskich itp. (kod w POH: PHD09);
- ul. Królowej Jadwigi od ul. Strzeleckiej do ul. Półwiejskiej, wprowadzenie działań wymuszających ograniczenie prędkości pojazdów do wartości wynikających z kodeksu drogowego dla danego odcinka, w szczególności w porze nocnej; np. w postaci zastosowania fotoradaru (kod w POH: PHD10);
- ul. Głogowska między ul. Krzywą a ul. Palacza, wprowadzenie działań wymuszających ograniczenie prędkości pojazdów do wartości wynikających z kodeksu drogowego dla danego odcinka, w szczególności w porze nocnej, np. w postaci sygnalizacji w systemie „All red”, radaru prędkości z wyświetlaczem, wyniesionych przejść dla pieszych, poduszek berlińskich itp. (kod w POH: PHD11);
- działania wynikające z dokumentów strategicznych (kod w POH: PHD12);
 - uspokojenie ruchu samochodowego w mieście, m.in. poprzez ograniczenie natężenia ruchu pojazdów samochodowych w centrum miasta, stosowanie rozwiązań technicznych i organizacyjnych wymuszających zmniejszenie rzeczywistej prędkości ruchu samochodów, wprowadzanie w centrum miasta i na osiedlach stref uspokojonego ruchu itp.;
 - poprawa stanu technicznego infrastruktury pieszej i rowerowej, m. in. realizacja Programu Rowerowego dla miasta Poznania;
 - zachowanie aktualnej sieci komunikacji publicznej, a także rozbudowa jej infrastruktury, m. in. poprzez sukcesywną rozbudowę sieci tramwajowej zgodnie z planami zarządzającego, rozwój poznańskiej kolei metropolitalnej (nowe przystanki i zwiększenie liczby kursów), integracja

poszczególnych środków transportu, (m.in. budowa parkingów typu P&R i zintegrowanych centrów przesiadkowych), itp.;

- rozwój oferty transportu publicznego – zwiększanie częstotliwości kursów komunikacji publicznej i optymalizacja oferty przewozowej względem zapotrzebowania, rozwój spójnej i atrakcyjnej cenowo oferty biletowej, wymiana taboru tramwajowego, kolejowego i autobusowego na nowocześniejszy, rozwój systemu zarządzania ruchem pod kątem nadawania priorytetu dla komunikacji publicznej) itp.;
- wspieranie rozwoju elektromobilności, m.in. poprzez rozwój stacji tankowania pojazdów paliwami alternatywnymi, lub stacji ładowania w przypadku pojazdów elektrycznych;
- prowadzenie akcji edukacyjnych, prowadzących do zwiększenia świadomości mieszkańców w zakresie ich wpływu na klimat akustyczny;
- właściwe planowanie przestrzenne, uwzględniające ochronę przed hałasem.

Hałas kolejowy:

- modernizacja linii kolejowych w ramach zadania „Prace na obwodnicy towarowej Poznania” (kod w POH: PHK1);
- modernizacja eksploatowanego taboru kolejowego, okresowa kontrola stanu technicznego nawierzchni szynowej i utrzymanie jej we właściwej kondycji (kod w POH: PHK2);

Hałas tramwajowy:

- budowa trasy tramwajowej na Naramowice - etap II od pętli Wilczak przez ul. Szelągowską do skrzyżowania z ul. Estkowskiego/Małe Garbary w Poznaniu (kod w POH: PHT1);
- program „Centrum” – etap I – ukończenie inwestycji (kod w POH: PHT2);
- modernizacja torowiska tramwajowego w ramach zadania „Przebudowa torowiska tramwajowego na ul. 28 czerwca 1956 r. na odcinku od ul. Krzyżowej do ul. Hetmańskiej w Poznaniu” (kod w POH: PHT3);
- modernizacja eksploatowanego taboru tramwajowego, okresowa kontrola stanu technicznego nawierzchni torowej i utrzymanie jej we właściwej kondycji (kod w POH: PHT4).

Hałas lotniczy:

- zwiększenie udziału procentowego cichszych statków powietrznych w operacjach lotniczych w porze nocnej (kod w POH: PHL1);
- rozwój systemu koordynacji rozkładu lotów z uwzględnieniem poziomu emisji hałasu statków powietrznych (kod w POH: PHL2);

- wprowadzenie systemu preferowania na lotnisku procedur ograniczania hałasu podczas wznoszenia w odlocie (kod w POH: PHL3);
- roczny ciągły monitoring hałasu (kod w POH: PHL4);
- nałożenie obowiązku realizacji przeglądu ekologicznego i ewentualne utworzenie Obszaru Ograniczonego Użytkowania w myśl art. 135 ustawy Poś (kod w POH: PHL5);
- opracowanie polityki informacyjnej w sprawie planowych operacji lotniczych (kod w POH: PHL6);
- minimalizacja liczby operacji lotniczych w porze nocnej rozumianej, jako przedział od godz. 22 do godz. 06 (kod w POH: PHL7).

a) działania do podjęcia po 2029 roku:

Hałas drogowy:

- przebudowa trasy tramwajowej w ul. Dąbrowskiego między ul. Przybyszewskiego i ul. Kościelną, działania wynikające z Decyzji Środowiskowej: modernizacja nawierzchni, ograniczenie prędkości (30 km/h), działania wymuszające ograniczenie prędkości pojazdów - przystanki wiedeńskie i inne metody wymuszające ograniczenie prędkości (kod w POH: PHD13);
- budowa trasy tramwajowej na Poznań Wschód (kod w POH: PHD14);
- budowa ulicy Dolna Głogowska wraz z trasą tramwajową (kod w POH: PHD15).

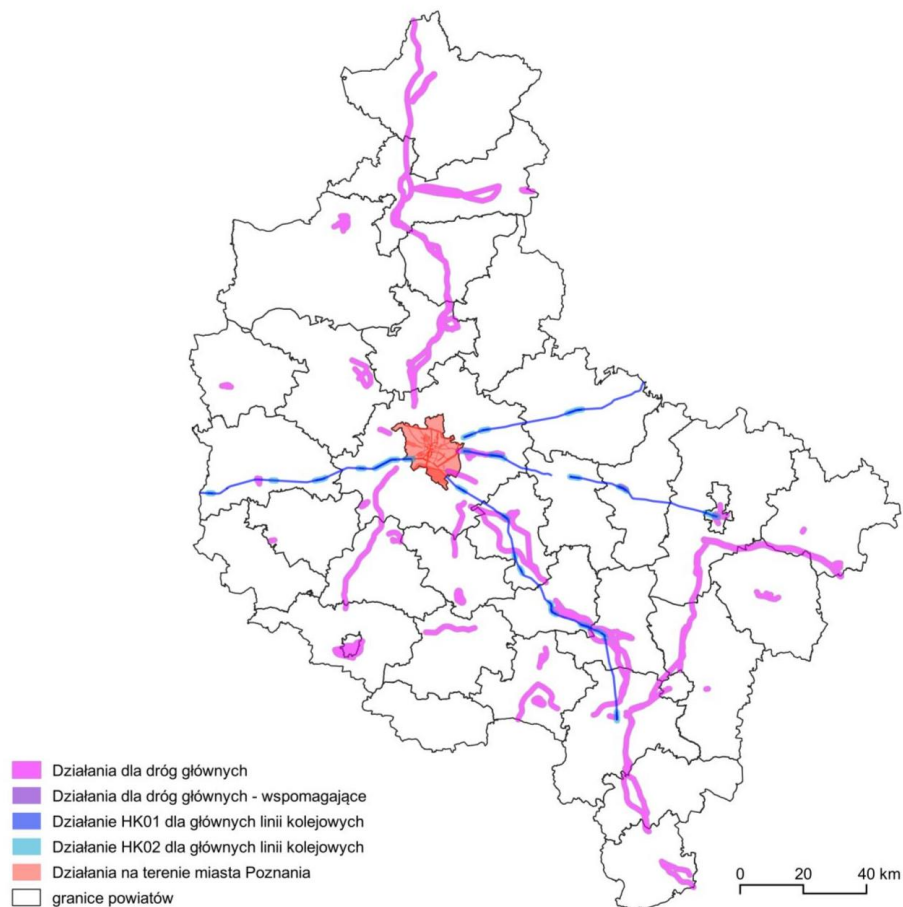
Hałas kolejowy:

- prace na linii kolejowej nr 3 (E20) na odcinku Poznań Główny – Kunowice (kod w POH: PHK3);

Hałas tramwajowy:

- przebudowa trasy tramwajowej w ul. Dąbrowskiego (kod w POH: PHT5);
- budowa ulicy Dolna Głogowska wraz z trasą tramwajową (kod w POH: PHT6).

Realizacja powyższych zadań ma się przyczynić do zmniejszenia liczby osób narażonych na negatywne skutki hałasu zwłaszcza drogowego (hałas dominujący).



Rysunek 1. Zadania POH na tle województwa wielkopolskiego.

W ramach Programu zidentyfikowano obszary, które spełniają kryteria obszarów cichych.

2.2. Powiązanie z innymi dokumentami

Realizacja Programu ochrony środowiska przed hałasem wynika z zapisów aktów prawnych rangi krajowej i unijnej. Projekt Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa wielkopolskiego opracowany został w oparciu o szereg materiałów, dokumentów i publikacji, określających zasady i uwarunkowania zrównoważonej polityki kształtowania klimatu akustycznego i ochrony zdrowia ludzkiego. Wszystkie są szczegółowo wymienione i opisane w Programie (Tom I – Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa wielkopolskiego).

POH nie kreuje zadań inwestycyjnych, jedynie monitoruje ich wpływ na klimat akustyczny.

Poniżej przedstawiono dokumenty, które były analizowane brane pod uwagę w trakcie powstawania Programu.

1) Przepisy prawne

- Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. *odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku* (Dz.U. UE. L. z 2002 r. Nr 189, str. 12 z późn. zm.);
- Dyrektywa Komisji (UE) 2015/996 z dnia 19 maja 2015 r. *ustanawiająca wspólne metody oceny hałasu zgodnie z dyrektywą 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady* (Dz.U. UE. L. z 2015 r. Nr 168, str. 1 z późn. zm.);
- Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1304/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. *w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Tabor kolejowy — hałas”*;
- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* (t.j. Dz.U. 2024 poz. 54);
- ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruchu drogowym* (t.j. Dz.U. 2023 poz. 1047);
- Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 26 lipca 2021 r. *w sprawie programu ochrony środowiska przed hałasem* (t.j. Dz. U. 2024 poz. 271);
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. *w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku* (t.j. Dz.U. 2014 poz. 112);
- Rozporządzenie Ministra Klimatu z dnia 30 maja 2020 r. *w sprawie sposobu ustalania wartości wskaźnika hałasu L_{DWN}* (Dz.U. 2020 poz. 1018);
- Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. *w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia* (t.j. Dz.U. 2016 poz. 2022).

2) Polityki, strategie, plany lub programy

- Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) (PBDK 2022);
- Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku (PWKSD 2022);
- Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030 (PBO 2021);
- Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2029 roku. (K+ 2022);
- Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r. (KRTI 2022);
- Rządowy Program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2028 roku (RPW 2023);
- Krajowy Program Kolejowy do 2030 roku (KPK 2023);

- Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku (SZRT 2019);
- Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030) (SOR 2020);
- Strategia Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2030 roku (SRWW 2020);
- Strategia Rozwoju Wielkopolski Wschodniej 2040 (SRWW 2022);
- Program Ochrony Środowiska dla Województwa Wielkopolskiego do roku 2030 (POŚ WLKP 2020) oraz programy poszczególnych powiatów i miasta Poznania;
- Wieloletnia Prognoza Finansowa Województwa Wielkopolskiego na lata 2024 rok i lata następne (WPFW 2024);
- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku;
- Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Wielkopolskiego w perspektywie do 2030 roku (RPTWW 2023);
- Aktualizacja Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego (PRPTZ 2020);
- Pozostałe dokumenty szczebla powiatowego i gminnego.

3. Metody zastosowane przy sporządzaniu prognozy

Podstawę prawną opracowania niniejszego dokumentu stanowi art. 51 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* (t.j. Dz.U. 2023 poz. 1094 z późn.zm.), ustalający zakres i stopień szczegółowości przedmiotowej Prognozy. Treść Prognozy została sporządzona zgodnie z zapisami ustawy o oś uwzględniając informacje zawarte w prognozach oddziaływania na środowisko sporządzonych dla innych, przyjętych już, dokumentów powiązanych z projektem dokumentu będącego przedmiotem postępowania wymienionych w rozdziale 2.2.

Przy sporządzaniu Prognozy zastosowano głównie metody opisowe i porównawcze, a także przewidywanie zmian w stanie środowiska. Zidentyfikowano obecny stan środowiska przyrodniczego obszaru województwa wielkopolskiego w oparciu o istniejące rozpoznanie w ramach Programu ochrony środowiska województwa wielkopolskiego (POŚ WLKP 2020), państwowego monitoringu środowiska oraz o wyniki strategicznych map hałasu obszaru województwa.

Przeanalizowano ustalenia wymienionych w pkt 2.2, obowiązujących dokumentów strategicznych oraz planów i programów, istotne z punktu widzenia jakości poszczególnych elementów środowiska przyrodniczego. Wyszczególniono też cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym i krajowym, a treść dokumentów przeanalizowano pod kątem sposobów, w jakich te cele zostały w nim uwzględnione.

Odniesiono się do wszystkich działania, których realizacja może oddziaływać na środowisko (nie stwierdzono oddziaływań znaczących). Zaproponowano rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, mogących być rezultatem realizacji Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa wielkopolskiego.

4. Propozycje dotyczące przewidywanych metod analizy skutków realizacji postanowień projektu z częstotliwością jej przeprowadzenia

Mechanizmy prawne służące realizacji ochrony środowiska w zakresie ochrony przed hałasem, które nakładają na organy administracji określone zadania, wynikają przede wszystkim z ustawy POŚ oraz ustawy z dnia 27 marca 2003 r. *o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym* (Dz.U. 2023 poz. 977 z późn. zm.). Ochrona środowiska przed hałasem realizowana jest przez organy administracji rządowej (Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska i Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska) i samorządowej (marszałka województwa, starostów, wójtów, burmistrzów lub prezydentów miast) stosownie do przysługujących im kompetencji.

Obowiązki innych organów dotyczą głównie przekazania informacji o wydawanych decyzjach środowiskowych, pozwoleniach na budowę oraz aktach prawa miejscowego mających wpływ na realizację Programu i ograniczają się do działań sprawozdawczych.

Do nadzorowania wyznaczonych w POH działań służą raporty z postępu realizacji działań. W tekście programu został umieszczony zapis, że Zarządzający źródłami hałasu są zobowiązani do sporządzania i przedkładania w terminie do 31 marca każdego roku Marszałkowi Województwa raportu z postępu realizacji POH za ubiegły rok. Raport z postępów realizacji programu powinien m. in. zawierać:

- opisy poszczególnych zadań zrealizowanych i będących w realizacji;
- jednostkę odpowiedzialną za zadanie;
- wydane decyzje administracyjne lub dokonane zgłoszenia budowlane;
- harmonogram realizacji zadania, jego koszty i źródła finansowania;
- założone i uzyskane rezultaty w wyniku realizacji zadania;
- weryfikację skuteczności zadania (pomiary weryfikacyjne);
- informacje o ewentualnych zagrożeniach wykonania zadań programu;
- informacje o skargach mieszkańców na hałas i sposobie ich rozpatrzenia;
- informacje o wykonanych pomiarach hałasu;
- informacje o wydanych aktach prawa miejscowego, mających wpływ na klimat akustyczny otoczenia dróg (m.in.: plany zagospodarowania; obszary ograniczonego użytkowania; obszary ciche).

Raport powinien zawierać informacje o aktualnie realizowanych i zakończonych działaniach mających wpływ na klimat akustyczny (m.in. wydane decyzje administracyjne, wyniki analiz porealizacyjnych) oraz informacje o przyjętych w planach zagospodarowania przestrzennego zapisach dotyczących rozwiązań, mających na celu ograniczenie emisji hałasu do środowiska, a także poprawę komfortu życia mieszkańców. Przekazywane do Marszałka Województwa raporty stanowić będą podstawę do sporządzenia oceny stopnia realizacji działań przy sporządzaniu kolejnego POH.

5. Informacje o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko

Realizacja zadań określonych w Programie obejmuje województwo wielkopolskie. Wszystkie ewentualne negatywne oddziaływania na środowisko nie będą przekraczać granic województwa.

6. Istniejący stan środowiska oraz potencjalne zmiany tego stanu w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu

6.1. Stan istniejący środowiska na terenie województwa

Zasięg terytorialny opracowania Programu ochrony środowiska przed hałasem obejmuje obszar zawarty w granicach administracyjnych województwa wielkopolskiego. Województwo wielkopolskie zlokalizowane jest środkowo-zachodniej części Polski i graniczy z województwami: pomorskim, kujawsko-pomorskim, łódzkim, opolskim, dolnośląskim, lubuskim i zachodniopomorskim. Administracyjnie podzielone jest na 4 miasta na prawach powiatu, 31 powiatów i 226 gmin, które zamieszkuje około 3,49 mln osób. Z punktu widzenia niniejszego dokumentu największe zagrożenie – ze względu na obszar poddany oddziaływaniu, a także liczbę osób narażonych – stanowi obecnie hałas w środowisku.

6.1.1. Klimat

Wielkopolska należy do najsuchszych i najcieplejszych regionów Polski. Dominują tu masy powietrza polarno-morskiego, co powoduje, że lata są chłodniejsze, a zimy łagodniejsze w porównaniu ze wschodnią, bardziej kontynentalną częścią Polski. Przeważają wiatry zachodnie. Najczęściej wieje słaby wiatr o prędkości 2,5–3,5 m/s. Nizinny charakter regionu umożliwia niezaburzony przepływ mas powietrza i odgrywa niewielką rolę w kształtowaniu procesów transformacji właściwości powietrza. O nagłych zmianach pogody często decydują procesy fizyczne zachodzące na frontach atmosferycznych. Nad regionem najczęściej przemieszczają się fronty chłodne, którym w okresie letnim często towarzyszą burze, znaczne wahania temperatury oraz wzrost prędkości wiatru.

Średnie roczne ciśnienie atmosferyczne wynosi około 1005 hPa – najniższe jest wiosną (w kwietniu), nieco wyższe latem, a maksimum osiąga jesienią (w październiku). Cechą charakterystyczną regionu jest południkowy układ izoterm w zimie oraz równoleżnikowy w cieplej porze roku. Średnia roczna temperatura wynosi około 8,2°C, na północy spada do 7,6°C, a na krańcach południowych i zachodnich osiąga 8,5°C. Ekstremalne wartości

temperatury w okresie letnim dochodzą do +38°C, a w okresie najbardziej surowych zim spadają do prawie –30°C. Niższą temperaturę notuje się w siedliskach położonych w dolinach rzek, zwłaszcza na obszarach łąkowych i polach uprawnych. Jest to między innymi efekt zwiększonej ewapotranspiracji powierzchni upraw rolniczych.

Okres wegetacyjny należy do najdłuższych w Polsce, najwcześniej rozpoczyna się na zachodzie Wielkopolski – jego początek przypada około 28 marca. Na Nizinie Południowowielkopolskiej okres wegetacyjny wynosi około 228 dni; na krańcach północnych spada do 216 dni.

Średnie sumy roczne opadów wynoszą 500–550 mm, przy czym na Pojezierzu Gnieźnieńskim i na południowej części Kujaw są o 50–100 mm mniejsze. Opady o natężeniu ≥ 5 mm w ciągu doby stanowią około 75% sumy opadów w okresie wegetacyjnym, a ich częstota nie przekracza 26%. Pokrywa śnieżna zalega średnio przez 51–57 dni, ale bywają zimy bezśnieżne oraz takie, w których śnieg leży ponad 100 dni.

Małe zróżnicowanie przestrzenne i roczne wykazuje rozkład wilgotności względnej. Średnia wilgotność względna powietrza w regionie wynosi 78% (od 67 – 68% w maju i czerwcu do 88% w grudniu).

W związku z postępującymi zmianami klimatu zwiększyła się częstotliwość występowania zjawisk ekstremalnych.

Zgodnie z zapisami Strategicznego planu adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do 2030 roku, sektor transportu jest szczególnie wrażliwy na kilka elementów klimatu, zwłaszcza na silne wiatry, ulewę, podtopienia i osuwiska, opady śniegu i zjawiska lodowe, burze, niską i wysoką temperaturę oraz brak widoczności (mgła, smog). Wrażliwość i wpływ zmian klimatu na transport można analizować w odniesieniu do poszczególnych typów transportu. Transport drogowy ze względu na przestrzenny charakter jest szczególnie wrażliwy na zmieniające się zjawiska klimatyczne. Silne wiatry powodujące m.in. tarasowanie dróg i zniszczenia infrastruktury drogowej i pojazdów mogą się w przyszłych latach nasilać. Analogiczne zmiany będzie można zaobserwować w przypadku gwałtownych opadów zarówno deszczu, jak i śniegu, których występowanie zaburza płynność transportu. Problemy związane z nasilającym się występowaniem wysokich temperatur również oddziałują negatywnie zarówno na pojazdy jak i na elementy infrastruktury drogowej. Szczególnie uciążliwe są dla nich długotrwałe upały. W związku z częstszym występowaniem temperatur bliskich zeru w porze zimowej, nasilać się będzie występowanie mgły, która poprzez ograniczanie widoczności wpłynie negatywnie na transport drogowy, a wielokrotne przechodzenie przez punkt 0 °C przy braku pokrywy śnieżnej powoduje szybką degradację stanu nawierzchni. Transport kolejowy jest równie wrażliwy, szczególnie na incydentalne zjawiska klimatyczne. Silne wiatry i huragany oraz ulewne deszcze, które powodują podtopienia i osuwiska, których częstotliwość występowania będzie się nasilać mogą uszkadzać elementy infrastruktury kolejowej. Wraz z postępującym procesem ocieplania wzrosnąć mogą przypadki deformacji torów

oraz pożarów zaplecza kolejowego, a jednocześnie pogorszą się warunki pracy oraz komfort podróżowania. W kontekście transportu lotniczego duże znaczenie będą miały zmiany chwilowych warunków pogodowych, a według prognoz takie sytuacje będą miały miejsce znacznie częściej niż dotychczas. Podstawowym zagrożeniem są silne wiatry oraz oblodzenia. Dodatkowo nasilać się będzie problem występowania mgieł, które okresowo mogą całkowicie wstrzymać możliwość transportu drogą powietrzną, szczególnie w przypadku regionalnych i gorzej wyposażonych portów lotniczych.

6.1.2. Zagrożenie hałasem

W województwie wielkopolskim klimat akustyczny został określony na podstawie strategicznych map hałasu wymienionych w pkt. 1 i obejmował:

- 1) hałas drogowy - główne drogi położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy;
- 2) hałas kolejowy - główne linie kolejowe poza aglomeracjami;
- 3) hałas z terenu miasta Poznania.

W celu zidentyfikowania dominujących źródeł hałasu w strategicznych mapach hałasu wykorzystuje się wskaźniki statystyczne oceny wpływu hałasu na mieszkańców (wprowadzone w czwartej rundzie mapowania), tj.:

- całkowita liczba osób dotkniętych znaczną dokuczliwością hałasu – N_{HA} ,
- całkowita liczba osób dotkniętych znacznymi zaburzeniami snu – N_{HSD} ,
- całkowita liczba osób dotkniętych chorobą niedokrwienną serca – N_{IHD} .

Zgodnie z aktualnym stanem wiedzy i badań naukowych, wskaźniki N_{HA} i N_{HSD} mają zastosowanie do wszystkich źródeł hałasu komunikacyjnego (drogi, linie kolejowe i tramwajowe oraz lotniska), podczas gdy wskaźnik N_{IHD} dotyczy wyłącznie hałasu drogowego.

6.1.2.1. Hałas drogowy - główne drogi położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy

W ramach opracowywania strategicznych map hałasu zidentyfikowane zostały odcinki dróg głównych na terenie województwa wielkopolskiego, znajdujące się w zarządzie poszczególnych organów. W poniższych tabelach zestawiono odcinki dróg objętych poszczególnymi SMH, ich długości oraz występujące w ich obrębie średnie dobowe natężenie ruchu pojazdów (SDR).

Tabela 1 Identyfikacja odcinków dróg, po których porusza się powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie zlokalizowanych na terenie województwa wielkopolskiego.

L.p.	Oznaczenie drogi	Nazwa odcinka	Długość [km]	SDR [poj./dobę]
1.	A2	W. MODŁA /DK25/ - W. KONIN WSCH. /DK72/	4,290	25944
2.	A2	W. KONIN WSCH. /DK72/ - W. KOŁO	23,971	24525
3.	A2	W. KOŁO - W. DĄBIE /DW473/	16,230	24354

L.p.	Oznaczenie drogi	Nazwa odcinka	Długość [km]	SDR [poj./dobę]
4.	S5h	W. MIELESZYN - W. GNIEZNO PŁN. /DW194/	8,557	11360
5.	S5h	W. GNIEZNO PŁN. /DW194/ - W. KŁECKO /DW190/	5,610	11757
6.	S5h; S5d	W. KŁECKO /DW190/ - W. GNIEZNO PŁD. /DW194/	4,467	12676
7.	S5d	W. GNIEZNO PŁD. /DW194/ - W. ŁUBOWO	6,507	21643
8.	S5d	W. ŁUBOWO - W. CZERNIEJEWO	4,580	22547
9.	S5d	W. CZERNIEJEWO - W. IWNO	8,312	24134
10.	S5d	W. IWNO - W. KOSTRZYN /DK92/	2,872	24900
11.	S5d	W. KOSTRZYN /DK92/ - W. STRUMIANY	2,037	32215
12.	S5d	W. STRUMIANY - W. KLESZCZEWO /DW434/	7,254	30299
13.	S5d	W. KLESZCZEWO /DW434/ - W. POZNAŃ WSCH. /A2/	3,411	31059
14.	S5e	W. POZNAŃ ZACH. /A2/ - W. KONARZEWO /UL. POZNAŃSKA/	2,083	33581
15.	S5e	W. KONARZEWO /UL. POZNAŃSKA/ - W. STĘSZEW /DK32/	8,795	30612
16.	S5e	W. STĘSZEW /DK32/ - W. MOSINA /DW431/	5,077	25468
17.	S5e; S5k	W. MOSINA /DW431/ - W. CZEMPIŃ	3,628	26030
18.	S5k	W. CZEMPIŃ - W. KOŚCIAN PŁN.	9,994	23861
19.	S5k	W. KOŚCIAN PŁN. - W. KOŚCIAN PŁD.	6,837	22670
20.	S5k	W. KOŚCIAN PŁD. - W. ŚMIGIEL PŁN.	5,555	24138
21.	S5k	W. ŚMIGIEL PŁN. - W. ŚMIGIEL PŁD.	4,021	24350
22.	S5k	W. ŚMIGIEL PŁD. - W. LIPNO /DW309/	4,780	25404
23.	S5k; S5i	W. LIPNO /DW309/ - W. ŚWIECIECHOWA	10,131	21366
24.	S5i	W. ŚWIECIECHOWA - W. LESZNO ZACH. /DK12/	4,101	23240
25.	S5i	W. LESZNO ZACH. /DK12/ - W. LESZNO PŁD. /DK12, DW323/	6,389	21065
26.	S5i; S5f	W. LESZNO PŁD. /DK12, DW323/ - W. RYDZYNA /DW309/	9,778	19119
27.	S5f	W. RYDZYNA /DW309/ - W. BOJANOWO /DW309/	5,231	19735
28.	S5f	W. BOJANOWO /DW309/ - W. RAWICZ /DK36/	13,552	18923
29.	S5f	W. RAWICZ /DK36/ - W. KORZEŃSKO	4,277	19466
30.	S8e	W. SYCÓW WSCH. /DW449, DW482/ - W. BRALIN	7,702	26265
31.	S8e	W. BRALIN - W. KĘPNO /S11/	9,894	23992
32.	S8e	W. KĘPNO /S11/ - W. WIERUSZÓW	6,186	25396
33.	10	PIŁA /OBWODNICA 1: AL. NIEPODLEGŁOŚCI (DK11) - AL. POWSTAŃCÓW WLKP. (DW188)/	2,029	10905
34.	10	PIŁA /OBWODNICA 2: AL. POWSTAŃCÓW WLKP. (DW188) - UL. BYDGOSKA/	2,790	12268
35.	10	PIŁA /OBWODNICA (UL. BYDGOSKA) - ŚMIŁOWO /UL. KACZORSKA/	8,878	10909
36.	10	ŚMIŁOWO /UL. KACZORSKA/ - POBÓRKA WLK. /DW190/	12,198	9046
37.	10	POBÓRKA WLK. /DW190/ - KOSZTOWO /S10/	7,061	9733
38.	11	PODGAJE /UL. GDAŃSKA (DK22)/ - JASTROWIE /UL. WOJSKA POLSKIEGO (DW189)/	7,663	11010
39.	11	JASTROWIE /PRZEJŚCIE: UL. WOJSKA POLSKIEGO (DW189) - BYSZKI (DK22)/	3,340	11818
40.	11	PIŁA /PRZEJŚCIE 1: UL. DĘBIAKI (DK10) - AL. JANA PAWŁA II (DW179, DW188)/	4,596	10054
41.	11	PIŁA / PRZEJŚCIE 2: AL. JANA PAWŁA II (DW179, DW188) - UL. SIEMIRADZKIEGO (DW180)/	1,016	16649
42.	11	PIŁA /PRZEJŚCIE 3: UL. SIEMIRADZKIEGO (DW180) - UL. PRZEMYSŁOWA/	3,998	9589
43.	11h; 11	PIŁA /UL. PRZEMYSŁOWA/ - UJŚCIE /UL. CZARNKOWSKA (DW182)/	6,855	14891
44.	11	UJŚCIE /UL. CZARNKOWSKA (DW182)/ - CHODZIEŻ /DW183/	12,051	9257
45.	11	CHODZIEŻ /PRZEJŚCIE: (DW183) - UL. GRUDZIŃSKICH (DW193)/	3,438	8887
46.	11	CHODZIEŻ /UL. GRUDZIŃSKICH (DW193)/ - BUDZYŃ /UL. DWORCOWA/	11,624	11255
47.	11	BUDZYŃ /UL. DWORCOWA/ - ROGOŹNO /AL. PIŁSUDSKIEGO (DW241)/	15,260	8584
48.	11	ROGOŹNO /AL. PIŁSUDSKIEGO (DW241)/ - OBORNIKI	13,657	12295

L.p.	Oznaczenie drogi	Nazwa odcinka	Długość [km]	SDR [poj./dobę]
49.	11	OBORNIKI /PRZEJŚCIE/	3,716	17135
50.	11; S11c	OBORNIKI /UL. SZAMOTULSKA (DW187)/ - W. POZNAŃ PŁN.	14,108	23723
51.	S11c	W. POZNAŃ PŁN. - W. POZNAŃ ROKIETNICA /UL. POZNAŃSKA/	6,571	17647
52.	S11c	W. POZNAŃ ROKIETNICA - W. POZNAŃ NAPACHANIE	2,391	24827
53.	S11c	W. POZNAŃ NAPACHANIE - W. POZNAŃ TARNOWO PODGÓRNE (DK92)	1,589	32076
54.	S11c	W. POZNAŃ TARNOWO PODGÓRNE (DK92) - W. POZNAŃ ŁAWICA	4,088	43644
55.	S11c	W. POZNAŃ ŁAWICA - W. POZNAŃ DĄBRÓWKA	3,148	44385
56.	S11c; S5e	W. POZNAŃ DĄBRÓWKA /UL. POZNAŃSKA/ - W. POZNAŃ ZACH. /A2, S5/	4,554	45002
57.	S11a	POZNAŃ /GR. MIASTA/ - W. KONINKO /UL. PRZEMYSŁOWA/	2,110	55441
58.	S11a	W. KONINKO /UL. PRZEMYSŁOWA/ - W. GĄDKI	1,567	43824
59.	S11a	W. GĄDKI - W. KÓRNIK PŁN. /DW434/	6,507	37687
60.	S11a	W. KÓRNIK PŁN. /DW434/ - W. KÓRNIK PŁD. /DK11/	2,435	23255
61.	S11a; 11	W. KÓRNIK PŁD. /S11/ - ŚRODA WLKP. /UL. KÓRNIKA/	8,869	22575
62.	11	ŚRODA WLKP. /OBWODNICA: UL. KÓRNIKA - UL. ZANIEMYSKA (DW432)/	3,368	14798
63.	11	ŚRODA WLKP. /UL. ZANIEMYSKA (DW432)/ - MIĄSKOWO /DK15/	8,757	18682
64.	11	MIĄSKOWO /DK15/ - KLĘKA /DW436/	11,823	17442
65.	11; S11d	KLĘKA /DW436/ - W. MIESZKÓW	5,842	14809
66.	S11d	W. MIESZKÓW - W. JAROCIN /DK11, DW443/	7,583	12265
67.	S11d; 11e	W. JAROCIN /S11, DW443/ - JAROCIN /DK12/	2,850	12874
68.	11	JAROCIN /DK12/ - PLESZEW /UL. POZNAŃSKA (DK12)/	18,271	12505
69.	11	PLESZEW /OBWODNICA: UL. POZNAŃSKA (DK12) - UL. TACZANOWSKIEGO/	4,603	10350
70.	11; S11b	PLESZEW /UL. TACZANOWSKIEGO/ - W. OSTRÓW WLKP. PŁN. /UL. POZNAŃSKA (DK36)/	20,906	9263
71.	S11b	W. OSTRÓW WLKP. WSCH. /UL. KALIKA (DK25)/ - W. OSTRÓW WLKP. PŁD.	4,408	11975
72.	S11b	W. OSTRÓW WLKP. PŁD. - STRUGI /DK11, DW490/	8,420	11546
73.	11	STRUGI /S11, DW490/ - ANTONIN /DK25/	5,488	14953
74.	11	ANTONIN /DK25/ - OSTRZESZÓW /UL. PIASTOWSKA (DW444)/	10,781	9144
75.	11	OSTRZESZÓW /OBWODNICA: UL. PIASTOWSKA (DW444) - UL. KOŚCIUSZKI (DW449)/	0,872	10391
76.	11	OSTRZESZÓW /UL. KOŚCIUSZKI (DW449)/ - W. KĘPNO PŁN. /S11/	10,725	10299
77.	11	W. KĘPNO PŁN. /S11/ - KĘPNO /DW482/	5,737	13468
78.	11	KĘPNO /PRZEJŚCIE 2: (DW482) - (DK39)/	3,375	12468
79.	11	KĘPNO /DK39/ - OPATÓW /UL. POZNAŃSKA/	12,411	8673
80.	12	LESZNO /GR. MIASTA/ - DOBRAMYŚL	8,271	8354
81.	12t	JAROCIN /PRZEJŚCIE 2: UL. WROCŁAWSKA (DK15) - (DK11)/	1,346	12588
82.	12	PLESZEW /PRZEJŚCIE: UL. MARCINKOWSKIEGO (DK11) - UL. KALIKA/	3,630	11586
83.	12	PLESZEW /UL. KALIKA/ - KALISZ /GR. MIASTA/	21,817	8975
84.	12	KALISZ /GR. MIASTA/ - OPATÓWEK /UL. TURKOWSKA (DW471)/	4,909	14984
85.	15	KROTOSZYN /PRZEJŚCIE: UL. KOBILIŃSKA (DK36) - UL. RASZKOWSKA (DK36)/	0,680	15429
86.	15	KOŹMIN WLKP. /PRZEJŚCIE: GR. MIASTA - BORECKA (DW438)/	3,764	9349
87.	15	OBŁĄCZKWO /DK92/ - WRZEŚNIA /UL. OBJAZDOWA (DK92)/	0,915	17480
88.	15a	GNIEZNO /UL. TRASA ZJAZDU GNIEŹNIENSKIEGO (DW194)/ - LULKOWO	6,100	12852
89.	15	LULKOWO - TRZEMESZNO /AL. ODZYSKANIA NIEPODLEGŁOŚCI/	8,014	14384
90.	24	PNIEWY /DK92, DW187/ - KWILCZ /UL. 1 MAJA (DW186)/	13,297	10744
91.	24	KWILCZ /UL. 1 MAJA (DW186)/ - GORZYŃ /UL. PIŁSUDSKIEGO (DW160)/	13,394	9049
92.	25	ŚLESIN /UL. ŻWIRKI I WIGURY/ - KONIN /GR. MIASTA/	4,887	8488
93.	25d; 25	KONIN /GR. MIASTA/ - W. MODŁA /A2/	3,289	14038

L.p.	Oznaczenie drogi	Nazwa odcinka	Długość [km]	SDR [poj./dobę]
94.	25	W. MODŁA /A2/ - RYCHWAŁ /UL. KALISKA (DW443)/	11,624	9781
95.	25	STAWISZYN - KALISZ /GR. MIASTA/	14,153	9018
96.	25e	NOWE SKALMIERZYCE /OBWODNICA/	7,869	13795
97.	25	NOWE SKALMIERZYCE - W. OSTRÓW WLKP. /S11/	8,016	19373
98.	32	POWODOWO /DW303/ - WOLSZTYN /UL. FABRYCZNA (DW305)/	5,020	8805
99.	32	WOLSZTYN /PRZEJŚCIE: UL. FABRYCZNA (DW305) - UL. POZNAŃSKA (DW305)/	2,309	10298
100.	32	WOLSZTYN /UL. POZNAŃSKA (DW305) - RAKONIEWICE /UL. WIELICHOWSKA (DW312)/	10,668	10083
101.	32	RAKONIEWICE /UL. WIELICHOWSKA (DW312) - GRODZISK WLKP. /GR. MIASTA/	7,803	9133
102.	32	GRODZISK WLKP. /PRZEJŚCIE: GR. MIASTA - UL. KOŚCIAŃSKA (DW308)/	4,174	11231
103.	32	GRODZISK WLKP. /UL. KOŚCIAŃSKA (DW308) - GRANOWO /UL. POZNAŃSKA (DW431)/	14,188	10212
104.	32	GRANOWO /UL. POZNAŃSKA (DW431) - STĘSZEW /UL. WROCŁAWSKA (DW196)/	9,478	8585
105.	36b	RAWICZ /OBWODNICA 1: W. RAWICZ (S5) - RONDO WOŚP (DW309)/	3,921	9165
106.	36	RAWICZ /RONDO SARNOWSKIE/ - MIEJSKA GÓRKA	4,269	12104
107.	36	KROTOSZYN /PRZEJŚCIE: UL. KOŹMIŃSKA (DK15) - UL. SULMIERZYCKA (DW444)/	2,452	14340
108.	36	OSTRÓW WLKP. /PRZEJŚCIE: GR. MIASTA - UL. POZNAŃSKA/	2,018	13426
109.	72	TUREK /PRZEJŚCIE: AL. JANA PAWŁA II (DW470) - UL. DOBRSKA SZOSA (DK83)/	1,549	12629
110.	92	PNIEWY /DK24, DW187/ - SĘKOWO /UL. LIPOWA (DW306)/	13,052	16750
111.	92	SĘKOWO /UL. LIPOWA (DW306) - TARNOWO PODGÓRNE	12,820	14191
112.	92	TARNOWO PODGÓRNE /PRZEJŚCIE/	5,111	24096
113.	92	TARNOWO PODGÓRNE - W. POZNAŃ TARNOWO PODGÓRNE /S11/	3,334	38706
114.	92	W. POZNAŃ TARNOWO PODGÓRNE /S11/ - PRZEŹMIEROWO /UL. SZAMOTULSKA (DW184)/	4,554	42806
115.	92	PRZEŹMIEROWO /UL. SZAMOTULSKA (DW184) - POZNAŃ /GR. MIASTA/	0,996	56230
116.	92	POZNAŃ /GR. MIASTA/ - SWARZĘDZ /UL. KIRKORA/	0,700	34771
117.	92	SWARZĘDZ /PRZEJŚCIE: UL. KIRKORA - UL. POLNA/	1,961	27675
118.	92	SWARZĘDZ /UL. POLNA/ - KOSTRZYN /UL. POZNAŃSKA/	8,369	27242
119.	92	KOSTRZYN /OBWODNICA: UL. POZNAŃSKA - (S5)/	3,344	17159
120.	92	KOSTRZYN /S5/ - OBŁACZKOWO /UL. WROCŁAWSKA (DK15)/	22,485	22644
121.	92	WRZEŚNIA /OBWODNICA 1: UL. WROCŁAWSKA (DK15) - UL. BUKOWA (DW442)/	1,260	13011
122.	92	WRZEŚNIA /OBWODNICA 2: UL. BUKOWA (DW442) - UL. SŁOWACKIEGO/	2,933	13242
123.	92	WRZEŚNIA /UL. SŁOWACKIEGO/ - WÓŁKA /DW260/	11,924	10431
124.	92	WÓŁKA /DW260/ - SŁUPCA /UL. SIENKIEWICZA (DW466)/	7,316	13212
125.	92	SŁUPCA /OBWODNICA: UL. SIENKIEWICZA (DW466) - UL. KLECZEWSKA (DW263)/	1,567	10881
126.	92	SŁUPCA /UL. KLECZEWSKA (DW263) - GOLINA /UL. SŁOWACKIEGO (DW467)/	14,994	9298
127.	92	GOLINA /UL. SŁOWACKIEGO (DW467) - KONIN /GR. MIASTA/	6,969	15076
128.	92	KOŚCIELEC /UL. TURECKA (DW470) - KOŁO /UL. KS. JÓZEFA/	2,896	10080
129.	92	KOŁO /OBWODNICA 2: UL. BOGUMIŁA - UL. DĄBSKA (DW473)/	2,546	10012
130.	12	WSCHOWA /DP1005F/ - LESZNO /S5/	1,761	9751
131.	S8e	W. SYCÓW ZACH. /DW448/ - W. SYCÓW WSCH. /DW449, DW482/	0,116	27245
132.	A2	W. KOŁO - W. DĄBIE /DW473/	0,774	24354
133.	10	WYRZYSK /S10/ - NAKŁO /UL. MROTECKA (DW241)/	1,398	11314
134.	S5h	W. LUBCZ - W. MIELESZYN	0,643	11489
135.	15	TRZEMESZNO /AL. ODZYSKANIA NIEPODLEGŁOŚCI/ - MOGILNO /DP2417C/	8,291	10171
136.	S11c	W. POZNAŃ NAPACHANIE /UL. POZNAŃSKA (DW184) - W. POZNAŃ TARNOWO PODGÓRNE /UL. POZNAŃSKA (DK92)/	2,149	32076
137.	A2	W. TRZCIEL /DP1339F/ - W. NOWY TOMYŚL	16,093	22 980

L.p.	Oznaczenie drogi	Nazwa odcinka	Długość [km]	SDR [poj./dobę]
138.	A2	W. NOWY TOMYŚL /DW305/ - W. BUK /DW307/	32,294	23 084
139.	A2	W. BUK /DW307/ - W. POZNAŃ ZACH. /S5/	13,935	23 034
140.	A2	W. POZNAŃ ZACH. /S5/ - W. POZNAŃ KOMORNIKI /UL. GŁOGOWSKA/	5,234	68 975
141.	A2	W. POZNAŃ KOMORNIKI /UL. GŁOGOWSKA/ - W. POZNAŃ LUBOŃ /UL. ARMII POZNAŃ (DW430)/	4,472	75 236
142.	A2	W. POZNAŃ LUBOŃ /UL. ARMII POZNAŃ (DW430)/ - W. POZNAŃ KRZESINY /UL. KRZYWOSTEGO (S11)/	6,681	78 144
143.	A2	W. POZNAŃ KRZESINY /UL. KRZYWOSTEGO (S11)/ - W. POZNAŃ WSCH. /S5/	9,454	48 262
144.	A2	W. POZNAŃ WSCH. /S5/ - W. WRZEŚNIA /DK92/	27,95	17 917
145.	A2	W. WRZEŚNIA /DK92/ - W. SŁUPCA /DW466/	21,254	23 561
146.	A2	W. SŁUPCA /DW466/ - W. SŁUGOCIN /DW467/	14,497	22 653
147.	A2	W. SŁUGOCIN /DW467/ - W. MODŁA /DK25/	13,555	26 334
148.	A2	W. MODŁA /DK25/ - W. KONIN WSCH. /DK72/	0,334	25 944
149.	160	MIĘDZYCHÓD /PRZEJŚCIE/	1,481	8294
150.	178	TRZCIANKA /PRZEJŚCIE/	5,193	10826
151.	179	PIŁA /PRZEJŚCIE: GR. MIASTA - DK11/	4,030	11918
152.	180	TRZCIANKA /PRZEJŚCIE/	4,322	8801
153.	182	CZARNKÓW /PRZEJŚCIE: UL. WIELEŃSKA (DW181) - GR. MIASTA/	2,631	13491
154.	184	SZAMOTUŁY /PRZEJŚCIE 3: UL. WOJSKA POLSKIEGO (DW187) - GR. MIASTA/	2,369	9833
155.	184	SZAMOTUŁY /GR. MIASTA/ - KOBYLNIKI /S11/	16,117	9797
156.	185	SZAMOTUŁY /PRZEJŚCIE: UL. GRANICZNA - UL. ZAMKOWA (DW184)/	1,851	12130
157.	187	PNIEWY /PRZEJŚCIE: DK24, DK92 - DW116/	3,662	8617
158.	187	SZAMOTUŁY /PRZEJŚCIE: GR. MIASTA - UL. ODLEĞA (GR. MIASTA)/	1,525	10087
159.	188	PIŁA /PRZEJŚCIE: DK10 - R. JANA PAWŁA II (DK10)/	6,397	13340
160.	190	GNIEZNO /PRZEJŚCIE: W. KŁECKO (S5) - UL. POZNAŃSKA (DK5)/	1,512	9704
161.	193	CHODZIEŻ /PRZEJŚCIE/	2,397	11539
162.	194	POZNAŃ - KOBYLNICZA	4,953	17344
163.	194	KOBYLNICZA - POBIEDZISKA	19,456	11748
164.	194	GNIEZNO /PRZEJŚCIE 1: W. GNIEZNO PŁD. (S5) - UL. KOSTRZEWSKIEGO (DK15)/	2,227	21089
165.	194	GNIEZNO /PRZEJŚCIE 2: UL. KOSTRZEWSKIEGO (DK15) - W. GNIEZNO PŁN. (S5)/	7,042	16162
166.	196	POZNAŃ - MUROWANA GOŚLINA	12,192	18931
167.	196	MUROWANA GOŚLINA /OBWODNICA/	8,382	9326
168.	196	MUROWANA GOŚLINA - SŁAWA WIELKOPOLSKA /DW197/	8,006	8819
169.	241	WĄGROWIEC /OBWODNICA/	8,695	14229
170.	241	ROGOŹNO /PRZEJŚCIE/	5,423	8220
171.	260	GNIEZNO - WITKOWO	11,621	8526
172.	305	W. NOWY TOMYŚL /A2/ - NOWY TOMYŚL /DW302/	12,116	9027
173.	305	WOLSZTYN /PRZEJŚCIE: DK32 - GR. MIASTA/	1,137	10329
174.	306	BUK /OBWODNICA/	2,254	9835
175.	307	POZNAŃ - W. POZNAŃ ŁAWICA /S11/	5,606	18264
176.	307	W. POZNAŃ ŁAWICA /S11/ - W. BUK /A2/	12,003	12638
177.	307	W. BUK /A2/ - OPALENICA	10,790	9050
178.	308	NOWY TOMYŚL - BUKOWIEC /DW307/	4,312	8976
179.	310	CZEMPIŃ /PRZEJŚCIE: UL. KOŚCIAŃSKIE PRZEDMIEŚCIE (DW311) - GR. MIASTA /	1,766	8850
180.	310	ŚREM /PRZEJŚCIE: GR. MIASTA - UL. KILIŃSKIEGO/	1,963	9951
181.	430	LUBOŃ /PRZEJŚCIE: UL. DOŻYŃKOWA - GR. MIASTA/	4,088	15592
182.	430	LUBOŃ /GR. MIASTA/ - MOSINA /DW431/	7,921	15998

L.p.	Oznaczenie drogi	Nazwa odcinka	Długość [km]	SDR [poj./dobę]
183.	431	MOSINA /PRZEJŚCIE/	3,545	18150
184.	431	MOSINA /GR. MIASTA/ - ŚWIĄTNIKI	6,796	8992
185.	432	ŚREM /PRZEJŚCIE/	3,231	9083
186.	432	ŚRODA WLKP. /PRZEJŚCIE: DK11 - GR. MIASTA/	4,233	10136
187.	434	KÓRNIK /OBWODNICA/	5,854	15816
188.	434	KÓRNIK - ŚREM /UL. ŚREDZKA (DW432)/	13,050	11874
189.	434	ŚREM /OBWODNICA: UL. ŚREDZKA (DW432) - UL. ROLNA (DW436)/	4,529	9149
190.	434	ŚREM /UL. ROLNA (DW436)/ - DOLSK /DW437/	11,318	8436
191.	434	KUNOWO /DW308/ - GOSTYŃ /GR. MIASTA/	3,763	8363
192.	434	GOSTYŃ /PRZEJŚCIE 1: GR. MIASTA - UL. PRZY DWORCU (DK12)/	2,246	12049
193.	434	GOSTYŃ /PRZEJŚCIE 2: UL. KS. OLEJNICZAKA (DK12) - GR. MIASTA/	3,537	12557
194.	444	ODOLANÓW /PRZEJŚCIE: UL. PRZEMYSŁOWA (GR. MIASTA) - UL. MOSTOWA (GR. MIASTA)/	3,364	10648
195.	470	KOŚCIELEC /DK92/ - TUREK /UL. GÓRNICZA (GR. MIASTA)/	16,996	8800
196.	470	TUREK /PRZEJŚCIE: UL. GÓRNICZA (GR. MIASTA) - GR. MIASTA/	4,484	9909
197.	470	MORAWIN - KALISZ	12,972	11799
198.	473	KOŁO /PRZEJŚCIE/	1,107	12825
199.	473	KOŁO - DĄBIE /DW263/	17,855	9230
200.	482	WIERUSZÓW /GR. WOJ./ - KĘPNO	7,893	8345
201.	482	KĘPNO - SYCÓW /GR. WOJ./	15,449	8747
202.	311	W. CZEMPIŃ /S5/ - KOMORNIKI /UL. POCZTOWA/	20,748	20437
203.	311	KOMORNIKI /PRZEJŚCIE: UL. POCZTOWA - W. POZNAŃ KOMORNIKI (A2)/	2,394	10081
204.	2387P	gr. powiatu (gr. m. Poznań) - ul. Wołczyńska w Poznaniu	0,145	16761
205.	2387P	ul. Wołczyńska w Poznaniu - ul. Miętowa w m. Plewiska	0,965	8342
206.	2387P	ul. Miętowa w m. Plewiska - ul. Szkolna w m. Plewiska	1,097	8281
207.	2387P	ul. Grunwaldzka w m. Plewiska - gr. m. Plewiska (dr. A2)	1,599	10122
208.	2387P	gr. m. Plewiska (dr. A2) - ul. Polna w m. Komorniki	1,264	8811
209.	2387P	ul. Malinowskiego m. Komorniki/ 2388P - ul. Poznańska w m. Komorniki	0,651	8776
210.	2390P	ul. Poznańska m. Komorniki - m. Łęczycza (dr. DW 430)	5,522	12140
211.	2400P	ul. Kolejowa m. Rokietnica - ul. Pocztowa m. Rokietnica	0,606	8497
212.	2401P	ul. Kasztanowa m. Dąbrówka - dr. 2417P m. Dąbrówka	0,987	18160
213.	2401P	dr. 2417P m. Dąbrówka - skrzyż. ulic Poznańska/Polna/Pasjonatów m. Skórzewo	0,717	16372
214.	2401P	skrzyż. ulic Poznańska/Polna/Pasjonatów m. Skórzewo - gr. powiatu	3,611	22712
215.	2405P	dr. DK 92 - dr. DW 307	2,403	16488
216.	2405P	dr. DW 307 - gr. powiatu	1,467	14772
217.	2406P	m. Bolechowo Osiedle - m. Biedrusko	2,019	12640
218.	2406P	m. Biedrusko - gr. m. Poznań	5,605	12332
219.	2407P	m. Kobylnica (dr. DW 194) - gr. m. Swarzędz	2,549	9748
220.	2410P	gr. m. Swarzędz - m. Kruszwania (gr.)	3,102	12377
221.	2410P	m. Kruszwania (gr.) - dr. 2429P (ul. Siekierska) w m. Gwarzewo	2,105	10387
222.	2410P	dr. 2429P (ul. Siekierska) - dr. 2429P (ul. Leszczynowa) w m. Gwarzewo	0,155	10956
223.	2410P	dr. 2429P (ul. Leszczynowa) w m. Gwarzewo - dr. DW 434	2,818	8593
224.	2420P	dr. DK 92 - m. Tarnowo Podgórne	1,093	10829
225.	2431P	gr. m. Poznań (przejazd kolej.) - ul. Obornicka w m. Poznań	0,980	9267
226.	2431P	ul. Obornicka w m. Poznań - gr. m. Poznań	1,714	8311
227.	2461P	m. Daszewice - m. Kamionki (dr. 2489P)	3,079	9823

L.p.	Oznaczenie drogi	Nazwa odcinka	Długość [km]	SDR [poj./dobę]
228.	2463P	Rondo Budzryń w m. Mosina (DW 431) - ul. Warwyrzyniaka/Leszyńska w m. Mosina	0,363	14538
229.	2465P	ul. Mostowa / Śremska w m. Mosina - gr. m. Mosina	1,739	12970
230.	2465P	gr. m. Mosina - m. Drużyna (dr. 2469P)	2,056	9675
231.	2489P	gr. m. Swarzędz - m. Garby (rozjazd)	2,900	12056
232.	2489P	m. Tulce (ul. Poznańska/dr. 2429P) - dr. DK 11	3,403	8770
233.	2489P	dr. DK 11 - m. Koninko (ul. Radiowa)	1,790	11526
234.	2489P	m. Koninko (ul. Radiowa) - m. Kamionki	3,305	8377
235.	2503P	gr. m. Swarzędz - dr. 2463P (ul. Łowęcińska) w m. Jasin	0,683	9052
236.	2507P	dr. 2387P (ul. Grunwaldzka) w m. Plewiska - gr. m. Poznań	0,331	10587
237.	2516P	m. Przeźmierowo (ul. Rynkowa) gr. m. Poznań	3,902	12931
238.	2407P	ul. Polna/zjazd do Kaufland w m. Swarzędz - ul. Cmentarna / Cieszkowskiego w m. Swarzędz	0,785	12713
239.	2489P	DK 92 w m. Swarzędz - dr. 2512P (rondo)	0,650	16054
240.	2041P	DW178 – Oborniki – DW 187 w m. Oborniki	1,950	9938
241.	DK25 i DK92	2592 ul. Poznańska	0,639	22166
242.	DK25	25a ul. Ślesińska	2,524	13892
243.	DK25	25b ul. Przemysłowa	4,805	13892
244.	DK25	25b ul. Przemysłowa	3,305	17655
245.	DK25	25c ul. Przemysłowa	1,014	18806
246.	DK25	25d ul. Przemysłowa	0,928	26513
247.	DK25	25e Trasa Bursztynowa	1,610	19990
248.	DK25	25e Trasa Bursztynowa	3,008	19990
249.	DW264	264a ul. Kleczewska	1,865	14537
250.	DW264	264b ul. Kleczewska	1,437	21863
251.	DW266	266 ul. Kard. Stefana Wyszyńskiego i ul. Jana Pawła II	4,637	14065
252.	6053P	6053P ul. Paderewskiego	1,619	19046
253.	6079P	6079P ul. Szpitalna i ul. Kaliska	2,364	12012
254.	DK92	92a ul. Poznańska	3,662	16376
255.	DK92	92b Trasa Warszawska	3,964	17285
256.	DK72	72 ul. Europejska	2,710	10069
257.	6060P	6060P ul. Spółdzielców	2,384	10813
258.	6052P	6052P ul. Wyzwolenia	1,030	11831
259.	DK12	Początek odcinka: granica miasta Leszna i gminy Świąciechowa (powiat leszczyński). Koniec odcinka: granica miasta Leszna i gminy Osieczna (powiat leszczyński).	6,956	20725
260.	DW309	Początek odcinka: granica miasta Leszna i gminy Lipno (powiat leszczyński). Koniec odcinka: granica miasta Leszna i gminy Rydzyna (powiat leszczyński).	6,548	28949

Źródło: POH

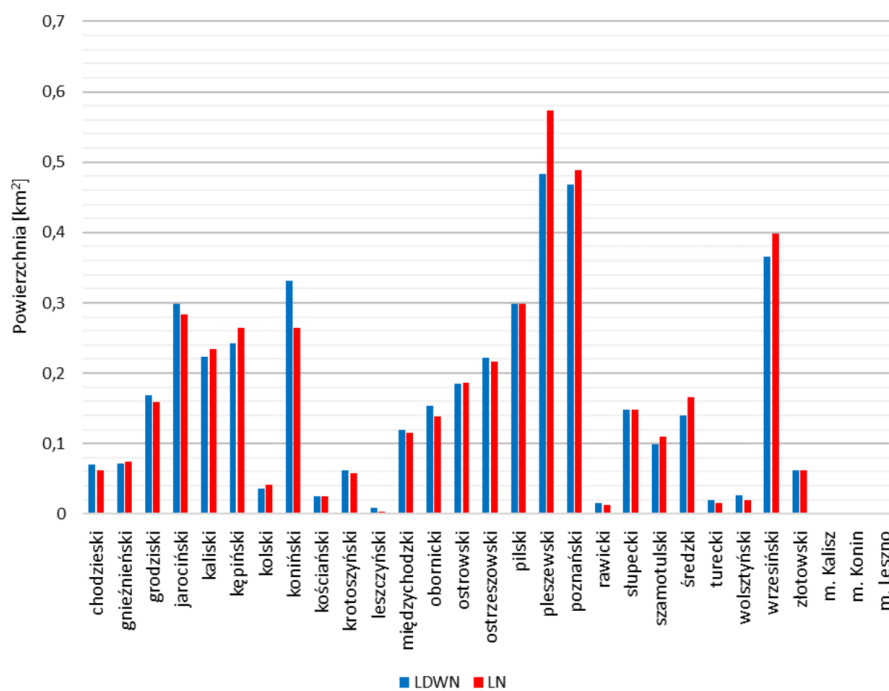
Na podstawie informacji zawartych w poszczególnych strategicznych mapach hałasu, zestawiono najważniejsze dane dotyczące oddziaływania hałasu drogowego na obszarze województwa wielkopolskiego.

Tabela 2 Powierzchnia obszarów oraz liczba mieszkańców narażonych na przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu drogowego w podziale na powiaty – SMH DK 2022

Lp.	Powiat	Powierzchnia przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu wskaźnika L_{DWN} [km ²]	Powierzchnia przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu wskaźnika L_N [km ²]	Liczba mieszkańców narażonych na przekroczenia wskaźnika L_{DWN}	Liczba mieszkańców narażonych na przekroczenia wskaźnika L_N
1	chodzieski	0,070	0,062	100	100

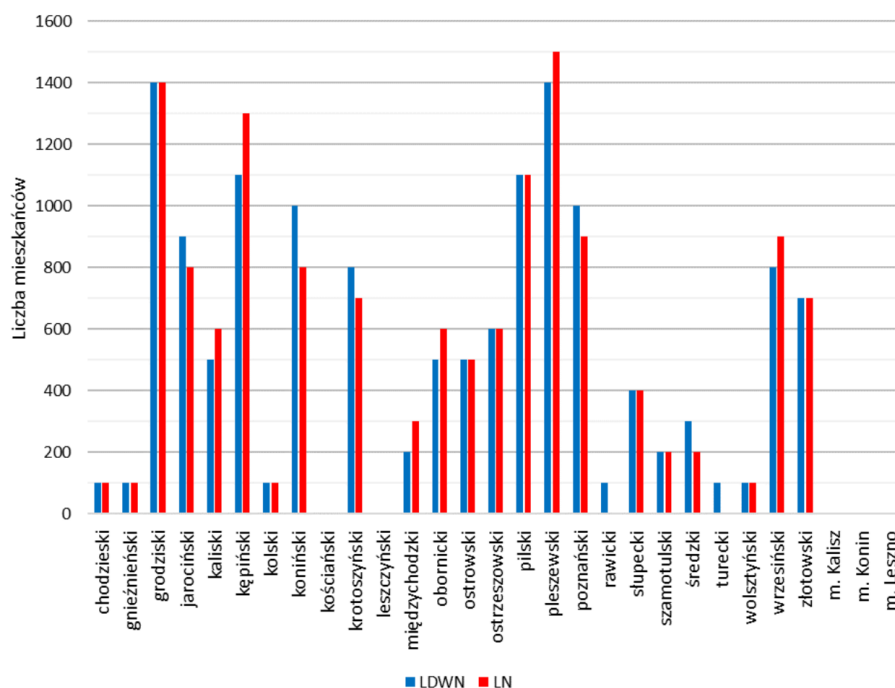
2	gnieźnieński	0,071	0,075	100	100
3	grodziski	0,168	0,159	1400	1400
4	jarociński	0,298	0,283	900	800
5	kaliski	0,224	0,235	500	600
6	kępiński	0,242	0,264	1100	1300
7	kołski	0,036	0,041	100	100
8	koninowski	0,332	0,265	1000	800
9	kościański	0,025	0,025	0	0
10	krotoszyński	0,062	0,058	800	700
11	leszczyński	0,009	0,003	0	0
12	międzybórzski	0,120	0,116	200	300
13	obornicki	0,153	0,139	500	600
14	ostrowski	0,185	0,186	500	500
15	ostrzeszowski	0,222	0,217	600	600
16	piłski	0,299	0,298	1100	1100
17	pleszewski	0,483	0,573	1400	1500
18	poznański	0,468	0,489	1000	900
19	rawicki	0,016	0,013	100	0
20	ślupecki	0,148	0,148	400	400
21	szamotulski	0,099	0,110	200	200
22	średzki	0,140	0,166	300	200
23	turecki	0,020	0,015	100	0
24	wolsztyński	0,026	0,020	100	100
25	wrzesiński	0,366	0,398	800	900
26	złotowski	0,062	0,062	700	700
27	m. Kalisz	0,001	0,002	0	0
28	m. Konin	0	0	0	0
29	m. Leszno	0	0	0	0

[źródło: SMH DK 2022]



Rysunek 2 Powierzchnia terenów narażonych na przekroczenia dopuszczalnych wartości hałasu drogowego w podziale na powiaty – SMH DK 2022

[źródło opracowanie własne]



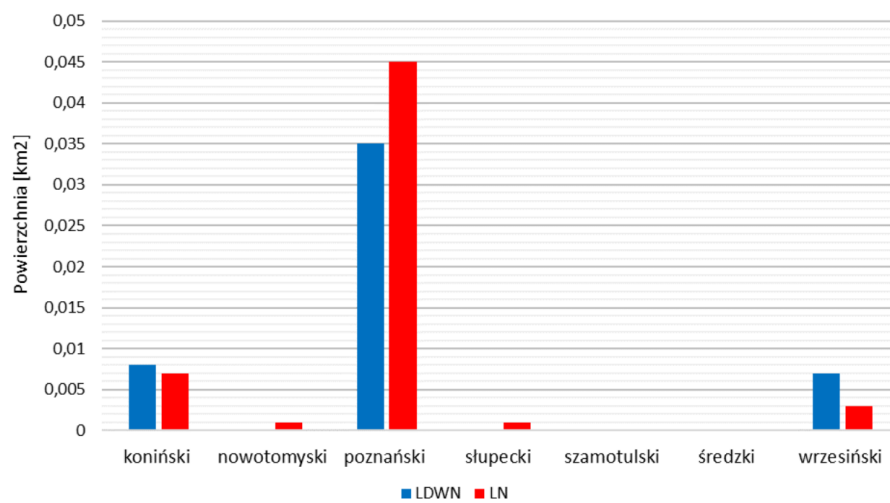
Rysunek 3 Liczba mieszkańców narażonych na przekroczenia dopuszczalnych wartości hałasu drogowego w podziale na powiaty – SMH DK 2022

[źródło opracowanie własne]

Tabela 3 Powierzchnia obszarów oraz liczba mieszkańców narażonych na przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu drogowego w podziale na powiaty – SMH AWSA 2022

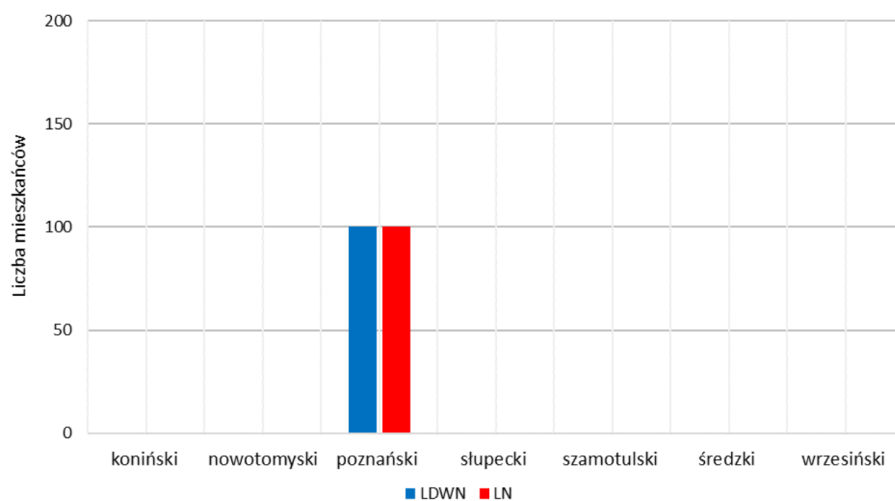
Lp.	Powiat	Powierzchnia przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu wskaźnika L_{DWN} [km ²]	Powierzchnia przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu wskaźnika L_N [km ²]	Liczba mieszkańców narażonych na przekroczenia wskaźnika L_{DWN}	Liczba mieszkańców narażonych na przekroczenia wskaźnika L_N
1	koninowski	0,008	0,007	0	0
2	nowotomyski	0,000	0,001	0	0
3	poznański	0,035	0,045	100	100
4	ślupecki	0,000	0,001	0	0
5	szamotulski	0,000	0,000	0	0
6	średzki	0,000	0,000	0	0
7	wrzesiński	0,007	0,003	0	0

[źródło: SMH AWSA 2022]



Rysunek 4 Powierzchnia terenów narażonych na przekroczenia dopuszczalnych wartości hałasu drogowego w podziale na powiaty – SMH AWSA 2022

[źródło opracowanie własne]



Rysunek 5 Liczba mieszkańców narażonych na przekroczenia dopuszczalnych wartości hałasu drogowego w podziale na powiaty – SMH AWSA 2022

[źródło opracowanie własne]

Tabela 4 Powierzchnia obszarów oraz liczba mieszkańców narażonych na przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu drogowego w podziale na powiaty – SMH AWSA II 2022

Lp.	Powiat	Powierzchnia przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu wskaźnika L_{DWN} [km ²]	Powierzchnia przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu wskaźnika L_N [km ²]	Liczba mieszkańców narażonych na przekroczenia wskaźnika L_{DWN}	Liczba mieszkańców narażonych na przekroczenia wskaźnika L_N
1	nowotomyski	0,000	0,000	0	0

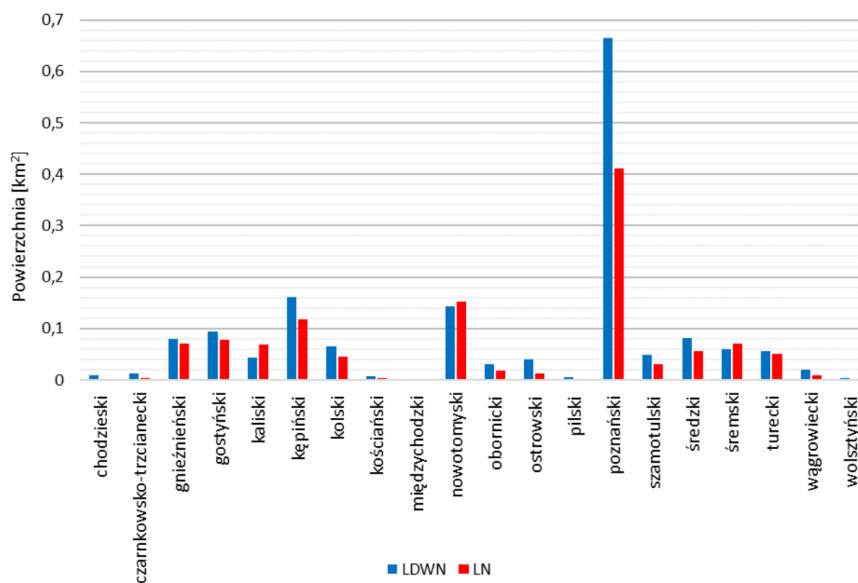
[źródło: SMH AWSA II 2022]

Z uwagi na brak zidentyfikowanych w ramach SMH AWSA II 2022 przekroczeń dopuszczalnych wartości wskaźników L_{DWN} i L_N wokół odcinków autostrady A2 w zarządzie AWSA II, zarówno w odniesieniu do powierzchni jak i dla liczby mieszkańców, nie przedstawia się tych danych w formie wykresów.

Tabela 5 Powierzchnia obszarów oraz liczba mieszkańców narażonych na przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu drogowego w podziale na powiaty – SMH DW 2022

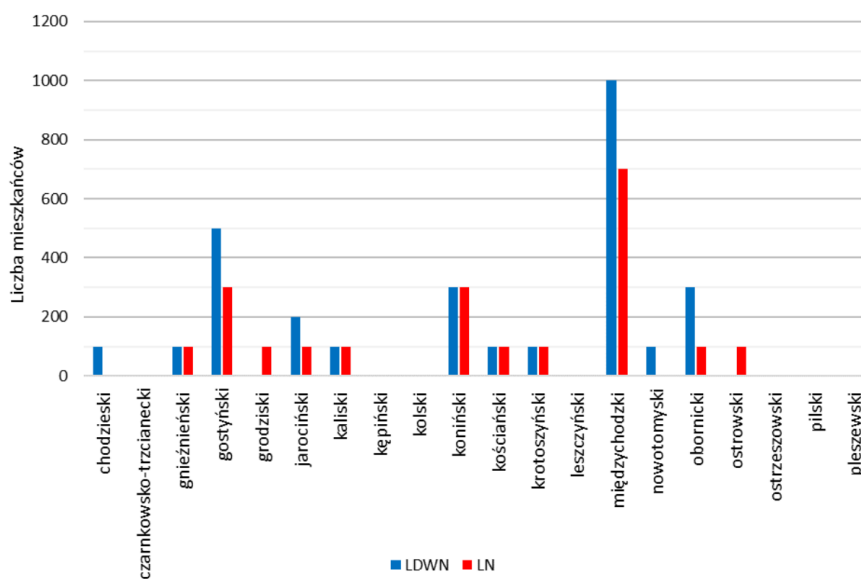
Lp.	Powiat	Powierzchnia przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu wskaźnika L_{DWN} [km ²]	Powierzchnia przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu wskaźnika L_N [km ²]	Liczba mieszkańców narażonych na przekroczenia wskaźnika L_{DWN}	Liczba mieszkańców narażonych na przekroczenia wskaźnika L_N
1	chodzieski	0,009	0,001	100	0
2	czarnkowsko-trzcianiecki	0,013	0,004	0	0
3	gnieźnieński	0,080	0,070	100	100
4	gostyński	0,095	0,077	500	300
5	kaliski	0,044	0,068	0	100
6	kępiński	0,161	0,117	200	100
7	kołski	0,066	0,046	100	100
8	kościański	0,006	0,004	0	0
9	międzychodzki	0,002	0,000	0	0
10	nowotomyski	0,144	0,152	300	300
11	obornicki	0,031	0,019	100	100
12	ostrowski	0,040	0,012	100	100
13	piłski	0,005	0,000	0	0
14	poznański	0,665	0,412	1000	700
15	szamotulski	0,049	0,032	100	0
16	średzki	0,081	0,056	300	100
17	śremski	0,060	0,071	0	100
18	turecki	0,056	0,050	0	0
19	wągrowiecki	0,019	0,009	0	0
20	wolsztyński	0,004	0,002	0	0

[źródło: SMH DW 2022]



Rysunek 6 Powierzchnia terenów narażonych na przekroczenia dopuszczalnych wartości hałasu drogowego w podziale na powiaty – SMH DW 2022

[źródło opracowanie własne]



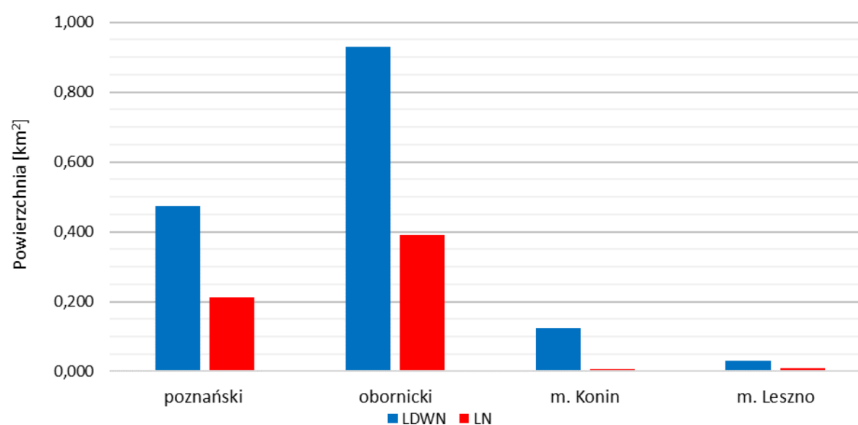
Rysunek 7 Liczba mieszkańców narażonych na przekroczenia dopuszczalnych wartości hałasu drogowego w podziale na powiaty – SMH DW 2022

[źródło opracowanie własne]

Tabela 6 Powierzchnia obszarów oraz liczba mieszkańców narażonych na przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu drogowego w podziale na powiaty – SMH DPPO 2022, SMH DPOB 2022, SMH Konin 2022 oraz SMH Leszno 2022

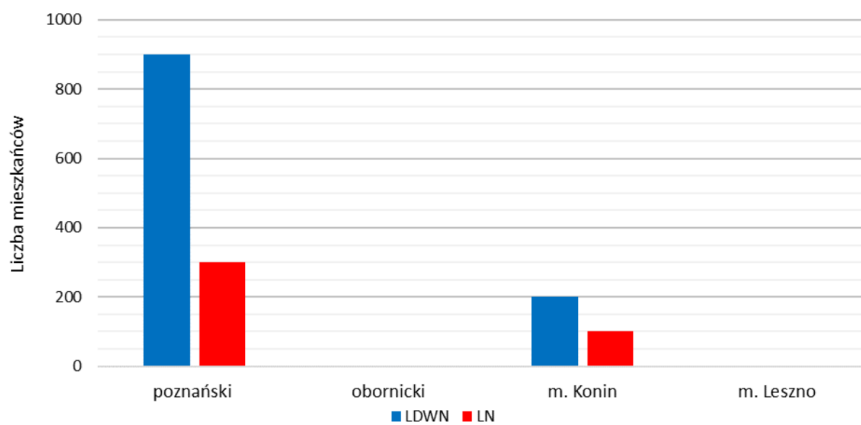
Lp.	Powiat	Powierzchnia przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu wskaźnika L_{DWN} [km ²]	Powierzchnia przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu wskaźnika L_N [km ²]	Liczba mieszkańców narażonych na przekroczenia wskaźnika L_{DWN}	Liczba mieszkańców narażonych na przekroczenia wskaźnika L_N
1	poznański	0,473	0,212	900	300
2	obornicki	0,929	0,391	0	0
3	m. Konin	0,124	0,007	200	100
4	m. Leszno	0,030	0,009	0	0

[źródło: SMH DPPO 2022, SMH DPOB 2022, SMH Konin 2022 oraz SMH Leszno 2022]



Rysunek 8 Powierzchnia terenów narażonych na przekroczenia dopuszczalnych wartości hałasu drogowego w podziale na powiaty – SMH DPPO 2022, SMH DPOB 2022, SMH Konin 2022 oraz SMH Leszno 2022

[źródło opracowanie własne]



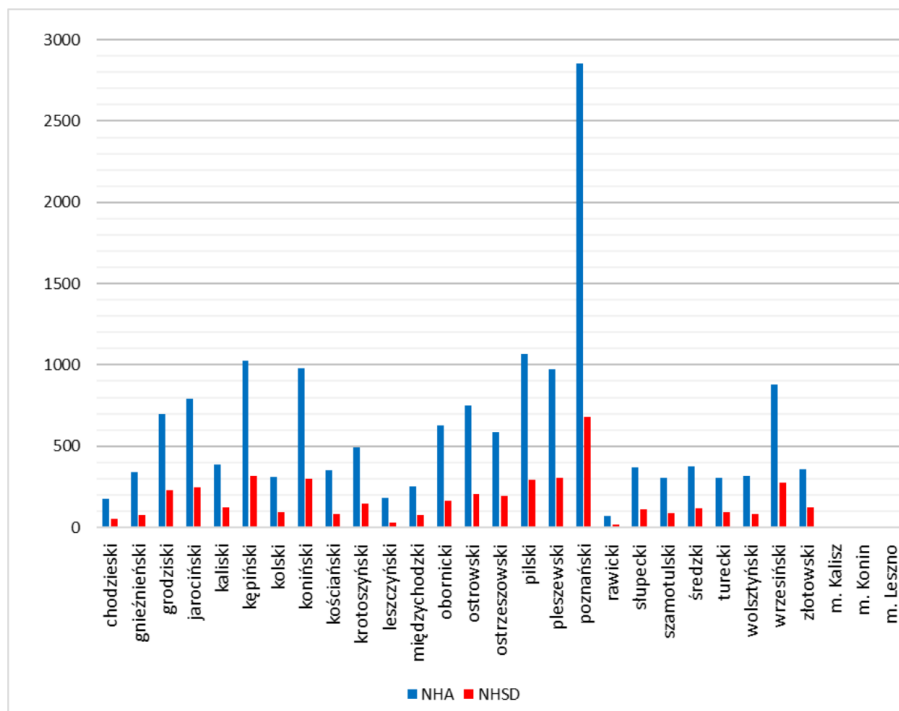
Rysunek 9 Liczba mieszkańców narażonych na przekroczenia dopuszczalnych wartości hałasu drogowego w podziale na powiaty – SMH DPPO 2022, SMH DPOB 2022, SMH Konin 2022 oraz SMH Leszno 2022

[źródło opracowanie własne]

Tabela 7 Liczba osób narażonych na znaczną dokuczliwość hałasu (N_{HA}) i znaczne zaburzenia snu (N_{HSD}) i wystąpienie choroby niedokrwiennej serca (N_{IHD}) w podziale na powiaty – SMH DK 2022

Powiat	N_{HA}	N_{HSD}	N_{IHD}
chodzieski	176	50	0
gnieźnieński	340	79	0
grodziski	697	228	1
jarociński	792	245	1
kaliski	388	126	0
kępiński	1 025	316	1
kolski	312	92	1
koniński	981	298	1
kościański	350	82	0
krotoszyński	495	148	1
leszczyński	184	30	0
międzychodzki	250	78	0
obornicki	625	166	1
ostrowski	748	205	1
ostrzeszowski	587	195	1
piłski	1 069	291	2
pleszewski	972	304	2
poznański	2 852	682	4
rawicki	69	15	0
ślupecki	371	110	0
szamotulski	307	89	0
średzki	376	116	0
turecki	306	91	0
wolsztyński	319	83	0
wrzesiński	881	273	1
złotowski	358	122	0
m. Kalisz	2	0	0
m. Konin	0	0	0
m. Leszno	0	0	0
ŁĄCZNIE	15 832	4 514	18

Źródło: SMH DK 2022

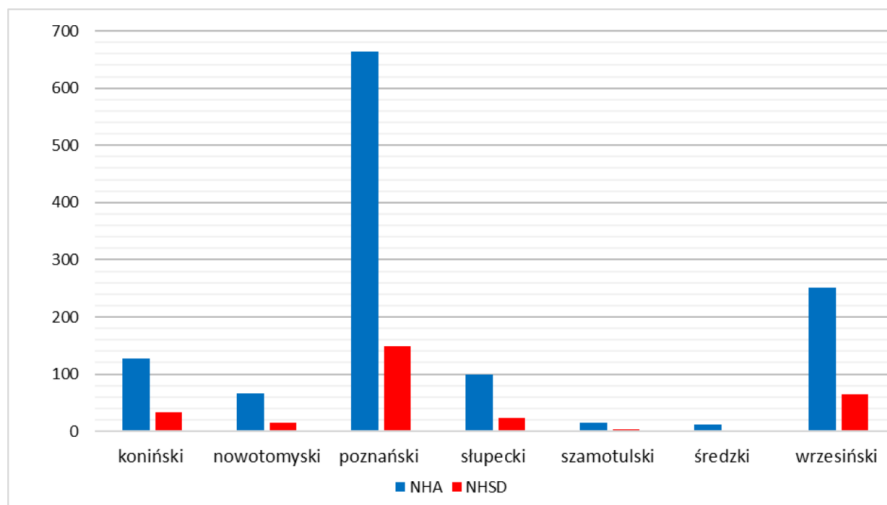


Rysunek 10 Liczba osób narażonych na znaczną uciążliwość hałasu (N_{HA}) oraz na znaczne zaburzenia snu (N_{HSD}) w wyniku oddziaływania hałasu drogowego w podziale na powiaty – SMH DK 2022

Tabela 8 Liczba osób narażonych na znaczną dokuczliwość hałasu (N_{HA}), znaczne zaburzenia snu (N_{HSD}) i wystąpienie choroby niedokrwiennej serca (N_{IHD}) w podziale na powiaty – SMH AWSA 2022

Powiat	N_{HA}	N_{HSD}	N_{IHD}
koniński	128	34	0
nowotomyski	66	15	0
poznański	664	149	1
śłupecki	100	24	0
szamotulski	15	3	0
średzki	11	2	0
wrzesiński	251	65	0
ŁĄCZNIE	1 235	292	1

Źródło: SMH AWSA 2022

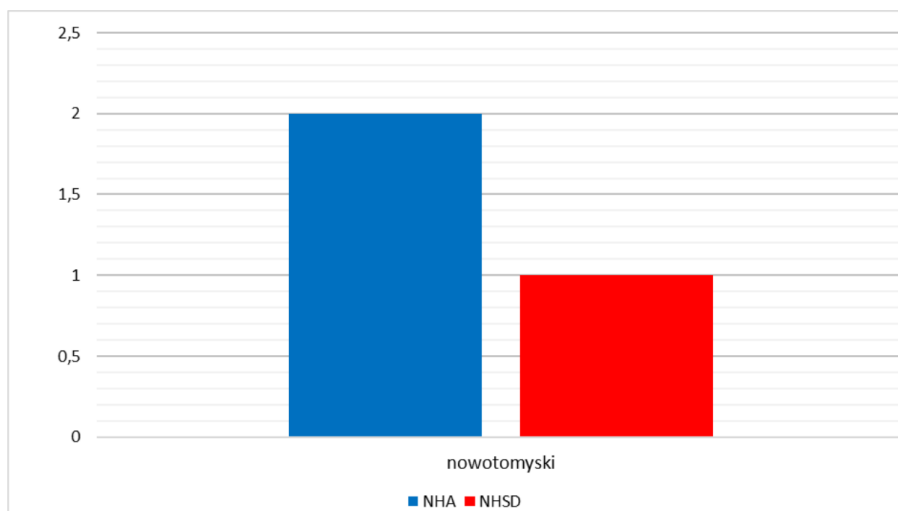


Rysunek 11. Liczba osób narażonych na znaczną uciążliwość hałasu (N_{HA}) oraz na znaczne zaburzenia snu (N_{HSD}) w wyniku oddziaływania hałasu drogowego w podziale na powiaty – SMH AWSA 2022

Tabela 9. Liczba osób narażonych na znaczną dokuczliwość hałasu (N_{HA}) i znaczne zaburzenia snu (N_{HSD}) i wystąpienie choroby niedokrwiennej serca (N_{IHD}) w podziale na powiaty – SMH AWSA II 2022

Powiat	N_{HA}	N_{HSD}	N_{IHD}
nowotomyski	2	1	0

Źródło: SMH AWSA II 2022

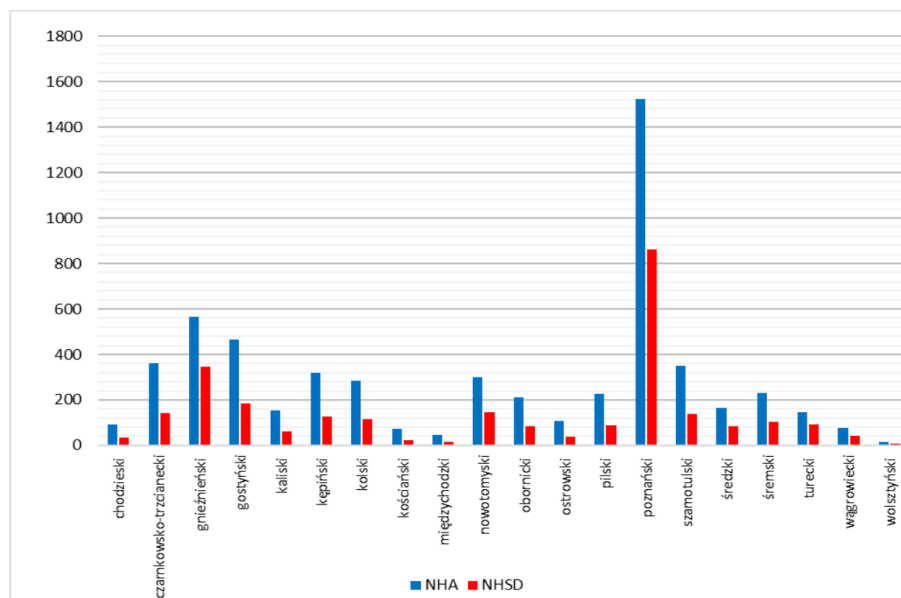


Rysunek 12. Liczba osób narażonych na znaczną uciążliwość hałasu (N_{HA}) oraz na znaczne zaburzenia snu (N_{HSD}) w wyniku oddziaływania hałasu drogowego w podziale na powiaty – SMH AWSA II 2022

Tabela 10. Liczba osób narażonych na znaczną dokuczliwość hałasu (N_{HA}) i znaczne zaburzenia snu (N_{HSD}) i wystąpienie choroby niedokrwiennej serca (N_{IHD}) w podziale na powiaty – SMH DW 2022

Powiat	N_{HA}	N_{HSD}	N_{IHD}
chodzieski	91	34	0
czarnkowsko-trzcianecki	363	142	0
gnieźnieński	565	345	1
gostyński	464	185	1
kaliski	153	63	0
kępiński	320	126	0
kolski	284	116	1
kościański	71	24	0
międzychodzki	47	16	0
nowotomyski	299	147	0
obornicki	211	85	1
ostrowski	109	38	0
piłski	226	88	0
poznański	1 525	861	2
szamotulski	351	140	0
średzki	164	85	0
śremski	232	102	0
turecki	144	90	0
wągrowiecki	77	43	0
wolsztyński	13	7	0
ŁĄCZNIE	5 709	2 737	6

Źródło: POH

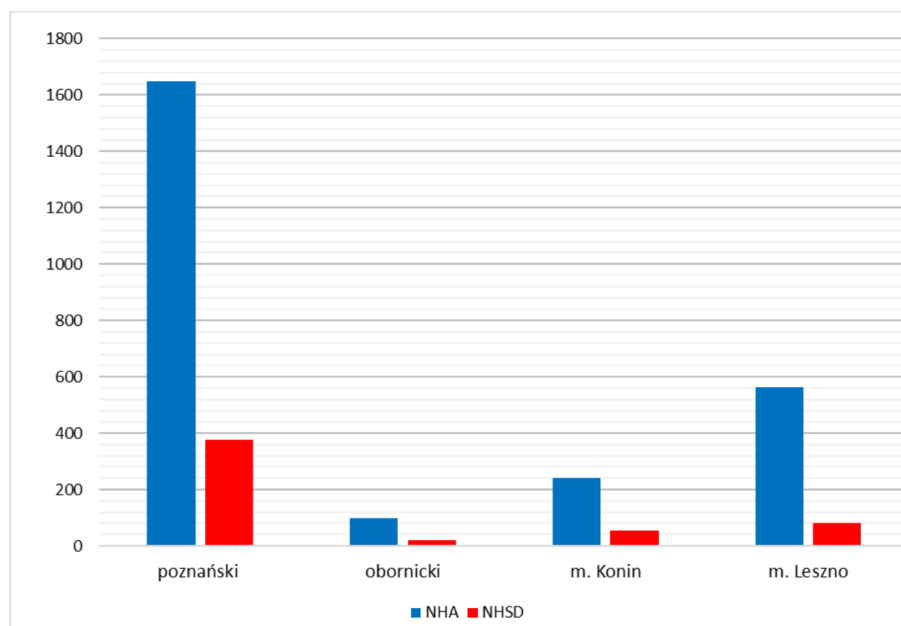


Rysunek 13. Liczba osób narażonych na znaczną uciążliwość hałasu (N_{HA}) oraz na znaczne zaburzenia snu (N_{HSD}) w wyniku oddziaływania hałasu drogowego w podziale na powiaty – SMH DW 2022

Tabela 11. Liczba osób narażonych na znaczną dokuczliwość hałasu (N_{HA}), znaczne zaburzenia snu (N_{HSD}) i wystąpienie choroby niedokrwiennej serca (N_{IHD}) w podziale na powiaty – SMH DPPO 2022, SMH DPOB 2022, SMH Konin 2022 oraz SMH Leszno 2022

Powiat	N_{HA}	N_{HSD}	N_{IHD}
poznański	1 650	378	3
obornicki	97	19	1
m. Konin	242	55	0
m. Leszno	564	81	0
ŁĄCZNIE	2 553	533	3

Źródło: SMH DPPO 2022, SMH DPOB 2022, SMH Konin 2022 oraz SMH Leszno 2022



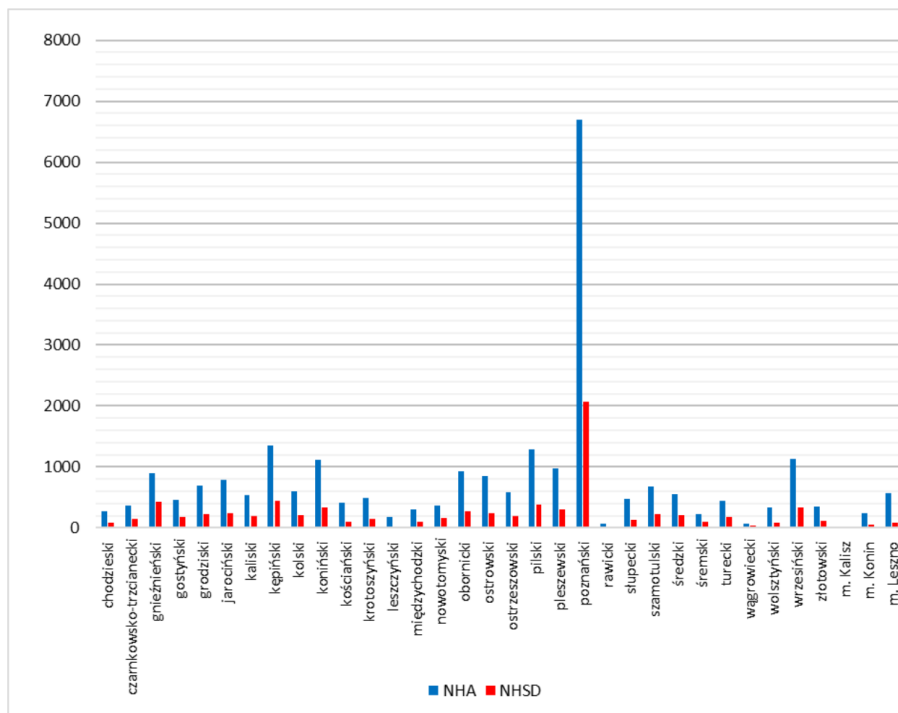
Rysunek 14. Liczba osób narażonych na znaczną uciążliwość hałasu (N_{HA}) oraz na znaczne zaburzenia snu (N_{HSD}) w wyniku oddziaływania hałasu drogowego w podziale na powiaty – SMH DW 2022, SMH DPPO 2022, SMH DPOB 2022, SMH Konin 2022 oraz SMH Leszno 2022

Na podstawie informacji uzyskanych z poszczególnych strategicznych map hałasu, poniżej przedstawiono dane dotyczące skali narażenia na wystąpienie szkodliwych skutków hałasu odniesione do całego obszaru województwa wielkopolskiego, z wyłączeniem miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy. Wartości w poniższej tabeli są większe niż suma wartości z tabel 7 ÷ 11 co wynika z kumulacji oddziaływania akustycznego poszczególnych dróg uwzględnionych w odrębnych SMH.

Tabela 12. Liczba osób narażonych na znaczną dokuczliwość hałasu (N_{HA}) i znaczne zaburzenia snu (N_{HSD}) i wystąpienie choroby niedokrwiennej serca (N_{IHD}) w podziale na powiaty – cały obszar województwa wielkopolskiego

Powiat	N_{HA}	N_{HSD}	N_{IHD}
chodzieski	281	78	0
czarnkowsko-trzcianecki	363	142	0
gnieźniński	980	248	1
gostyński	464	185	1
grodziski	697	228	1
jarociński	792	245	1
kaliski	638	205	0
kępiński	1 425	429	1
kolski	777	230	2
koniński	1 187	350	1
kościański	477	117	0
krotoszyński	495	148	1
leszczyński	184	30	0
międzychodzki	338	98	0
nowotomyski	468	136	1
obornicki	884	235	2
ostrowski	1 021	287	1
ostrzeszowski	587	195	1
pilski	1 226	306	2
pleszewski	972	304	2
poznański	6 258	1 505	9
rawicki	69	15	0
ślupecki	472	134	0
szamotulski	800	220	1
średzki	601	186	1
śremski	232	102	0
turecki	581	169	1
wągrowiecki	77	43	0
wolsztyński	395	108	0
wrzesiński	949	290	1
złotowski	358	122	0
m. Kalisz	2	0	0
m. Konin	242	55	0
m. Leszno	661	100	0
ŁĄCZNIE	25 953	7 245	31

Źródło: POH



Rysunek 15. Liczba osób narażonych na znaczną uciążliwość hałasu (N_{HA}) oraz na znaczne zaburzenia snu (N_{HSD}) w wyniku oddziaływania hałasu drogowego w podziale na powiaty – cały obszar województwa wielkopolskiego

Uzyskane wyniki strategicznych mapach hałasu drogowego (bez miasta Poznań) wskazują, że na szkodliwe skutki hałasu drogowego, w skali całego województwa wielkopolskiego, narażonych jest:

- ok. 25 426 osób na znaczną dokuczliwość hałasu drogowego (N_{HA});
- ok. 8 099 osób na znaczne zaburzenia snu spowodowane hałasem drogowym (N_{HSD}).

6.1.2.2. Hałas kolejowy - Główne Linie Kolejowe poza aglomeracjami

W ramach opracowania SMH PLK 2022 i opracowania POH analizie poddano 19 odcinków linii kolejowych (poza aglomeracjami o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy) o łącznej długości 303,3 km. W tabeli poniżej zestawiono długość i średnie dobowe natężenie ruchu (SDR) pociągów na poszczególnych odcinkach linii kolejowych w danym powiecie.

Tabela 13. Identyfikacja linii kolejowych, po których porusza się powyżej 30 000 pociągów rocznie zlokalizowanych na terenie województwa wielkopolskiego

Lp.	powiat	numer linii	nazwa odcinka	długość odcinka [km]	SDR [poc./24h]
1	gnieźnieński	353	KOBYLNICIA - GNIEZNO	17,2	90
2	gnieźnieński	353	GNIEZNO - JANIKOWO	23,6	91

Lp.	powiat	numer linii	nazwa odcinka	długość odcinka [km]	SDR [poc./24h]
3	jarociński	272	OSTRÓW WIELKOPOLSKI - JAROCIN	15,3	118
4	jarociński	272	JAROCIN - POZNAŃ KRZESINY	8,0	120
5	Konin	3	KONIN - SOKOŁOWO WRZESIŃSKIE	3,6	93
6	koniński	3	KONIN - SOKOŁOWO WRZESIŃSKIE	3,6	93
7	nowotomyski	3	POZNAŃ GÓRCZYN - CHLASTAWA	37,7	138
8	nowotomyski	3	POZNAŃ GÓRCZYN - CHLASTAWA	9,0	125
9	Ostrowski	272	OSTRÓW WIELKOPOLSKI - JAROCIN	15,9	118
10	pleszewski	272	OSTRÓW WIELKOPOLSKI - JAROCIN	16,1	118
11	poznański	3	PODSTOLICE - SWARZĘDZ	20,8	91
12	poznański	3	POZNAŃ GÓRCZYN - CHLASTAWA	22,6	138
13	poznański	272	JAROCIN - POZNAŃ KRZESINY	7,08	108
14	poznański	272	JAROCIN - POZNAŃ KRZESINY	7,05	120
15	poznański	353	KOBYLNICA - GNIEZNO	19,7	90
16	słupecki	3	KONIN - SOKOŁOWO WRZESIŃSKIE	22,4	93
17	średzki	272	JAROCIN - POZNAŃ KRZESINY	34,4	120
18	wrzesiński	3	KONIN - SOKOŁOWO WRZESIŃSKIE	11,1	93
19	wrzesiński	3	PODSTOLICE - SWARZĘDZ	8,1	91

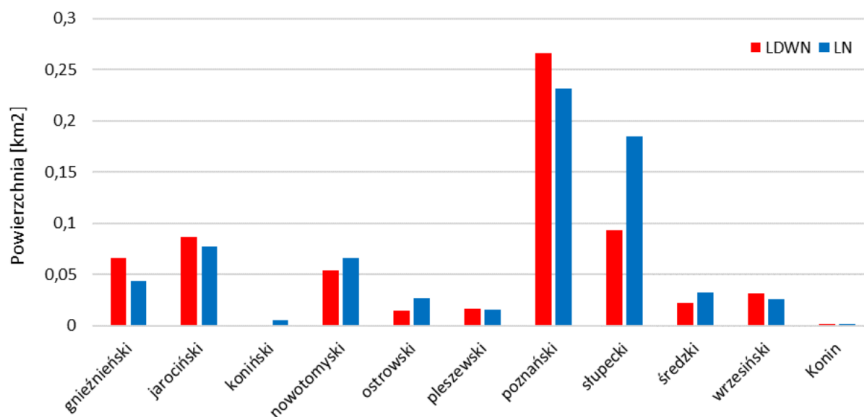
Źródło: SMH PLK 2022

Na podstawie informacji zawartych w SMH PLK 2022, poniżej zestawiono najważniejsze dane dotyczące oddziaływania hałasu kolejowego na obszarze województwa wielkopolskiego. W tabeli przedstawiono dane statystyczne dotyczące powierzchni obszarów oraz liczby mieszkańców narażonych na przekroczenia dopuszczalnych wartości hałasu kolejowego w podziale na poszczególne powiaty. Dane te zestawiono także na poniższych wykresach.

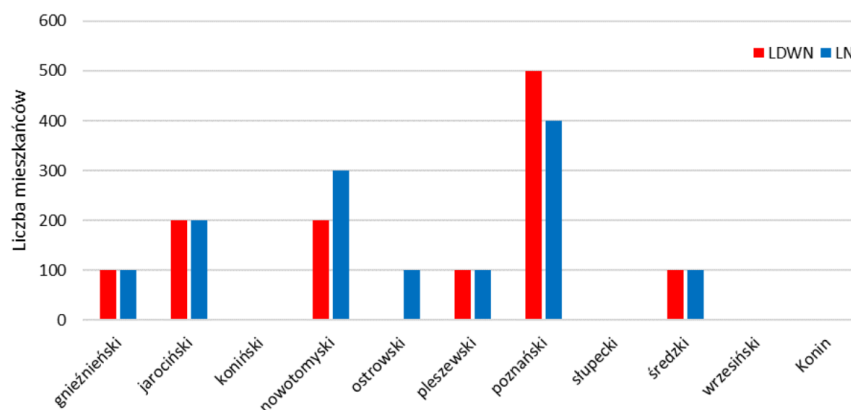
Tabela 14. Zestawienie przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w podziale na powiaty

Lp.	Powiat	Przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu [km ²] – wskaźnik L_{DWN}	Przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu [km ²] – wskaźnik L_N	Szacunkowa liczba osób zamieszkujących na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu – wskaźnik L_{DWN}	Szacunkowa liczba osób zamieszkujących na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu – wskaźnik L_N
1	gnieźnieński	0,066	0,044	100	100
2	jarociński	0,087	0,077	200	200
3	koniński	0,001	0,005	0	0
4	nowotomyski	0,054	0,066	200	300
5	ostrowski	0,015	0,027	0	100
6	pleszewski	0,017	0,016	100	100
7	poznański	0,266	0,232	500	400
8	śłupecki	0,093	0,185	0	0
9	średzki	0,022	0,033	100	100
10	wrzesiński	0,032	0,026	0	0
11	Konin	0,002	0,002	0	0

Źródło: SMH PLK 2022



Rysunek 16. Powierzchnia terenów narażonych na przekroczenia dopuszczalnych wartości hałasu kolejowego w podziale na powiaty



Rysunek 17. Liczba mieszkańców narażonych na przekroczenia dopuszczalnych wartości hałasu kolejowego w podziale na powiaty

Tabela 15. Całkowita liczba osób dotkniętych szkodliwymi skutkami hałasu – wskaźniki N_{HA} , N_{HSD}

Lp.	Powiat	Liczba osób narażonych na znaczną uciążliwość hałasu, stan obecny $N_{HA}^{SMH, kolejowy}$	Liczba osób narażonych na znaczne zaburzenia snu, stan obecny $N_{HSD}^{SMH, kolejowy}$
1	gnieźnieński	473	157
2	jarociński	524	194
3	koniński	132	45
4	nowotomyski	685	284
5	ostrowski	254	103
6	pleszewski	173	74
7	poznański	1677	599
8	słupecki	382	132
9	średzki	358	140
10	wrzesiński	287	91
11	Konin	137	44

Źródło: SMH PLK 2022

W odniesieniu do całego obszaru objętego SMH PLK 2022 na szkodliwe skutki hałasu narażonych jest:

- 5 082 osób na znaczną dokuczliwość hałasu kolejowego N_{HA} .
- 1 863 osób na znaczne zaburzenia snu spowodowane hałasem kolejowym N_{HSD} .

6.1.2.3. Hałas na terenie miasta Poznania

6.1.2.3.1. Źródła hałasu na terenie Poznania

Miasto Poznań posiada rozbudowaną siatkę połączeń drogowych, zawierającą zarówno odcinki wchodzące w skład krajowego systemu dróg, jak i połączenia istotne na poziomie lokalnym. Spośród uwzględnionych w opracowaniu odcinków dróg, swój przebieg przez teren miasta Poznań mają drogi o znaczeniu:

- międzynarodowym (autostrada A2),
- krajowym (drogi ekspresowe S5 i S11 oraz droga krajowa nr 92),
- regionalnym (drogi wojewódzkie nr 194, 196, 307, 311, 430 oraz 433).

W SMH uwzględniono odcinki dróg o średniodobowym natężeniu ruchu pojazdów samochodowych wynoszącym minimum 4550 pojazdów na dobę.

Poznań stanowi również istotny w skali kraju węzeł kolejowy. W mieście następuje krzyżowanie licznych szlaków kolejowych, w tym wchodzących w skład korytarzy międzynarodowych zaliczanych do Transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T, po których odbywa się ruch pasażerski oraz towarowy, w tym intermodalny. W skład węzła kolejowego w obrębie miasta Poznania wchodzi następujące linie kolejowe:

- linia kolejowa nr 3 (linia międzynarodowa E20) Warszawa Zachodnia - Kunowice,
- linia kolejowa nr 271 (linia międzynarodowa E59) Wrocław Główny - Poznań Główny,
- linia kolejowa nr 272 Kluczbork - Poznań Główny,
- linia kolejowa nr 351 (linia międzynarodowa E59) Poznań Główny - Szczecin Główny,
- linia kolejowa nr 352 Swarzędz – Poznań Starołęka,
- linia kolejowa nr 353 Poznań Wschód – Skandawa,
- linia kolejowa nr 354 Poznań Główny - Piła Główna,
- linia nr kolejowa 356 Poznań Wschód - Bydgoszcz Główna,
- linia kolejowa nr 394 Poznań Krzesiny – Kobylnica,
- linia kolejowa nr 395 Zieliniec – Kiekrz,
- linia kolejowa nr 801 Poznań Starołęka – Poznań Górczyn,
- linia kolejowa nr 802 Poznań Starołęka – Luboń koło Poznania,
- linia kolejowa nr 803 Poznań Piątkowo – Suchy Las,
- linia kolejowa nr 804 Poznań Antoninek – Nowa Wieś Poznańska,
- linia kolejowa nr 806 Poznań Franowo PFD – Nowa Wieś Poznańska,
- linia kolejowa nr 823 Poznań Franowo PFD – Stary Młyn,
- linia kolejowa nr 824 Pokrzywno – Poznań Franowo PFD,
- linia kolejowa nr 984 Poznań Franowo PFB – Poznań Franowo PFA T209/150/103.

Identyfikacja dróg i linii kolejowych na terenie miasta Poznania, wraz z długością odcinków i natężeniem ruchu, uwzględnionych w SMH Poznań 2022 jest udostępniona przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska w bazie EHAŁAS-M (<https://ekoinfonet.gios.gov.pl/ehalasM/login>).

Pasażerski transport tramwajowy stanowi istotny element transportu publicznego realizowanego na terenie Poznania, obejmując swoim zakresem większość najgęściej zaludnionych obszarów miasta. Sieć tramwajowa w Poznaniu, która jest sukcesywnie rozbudowywana, obejmuje aktualnie ok. 146 km torowisk tramwajowych, na których realizowany jest ruch w ramach 20 linii tramwajowych.

Port lotniczy Poznań – Ławica im. Henryka Wieniawskiego (kod ICAO: EPPO) zlokalizowany jest w dzielnicy Jeżyce, w pobliżu zachodnich granic miasta Poznania. Jest to lotnisko o profilu cywilnym, obsługującym krajowe oraz międzynarodowe połączenia lotnicze.

W SMH zostało uwzględnionych 29 wybranych zakładów przemysłowych zlokalizowanych na terenie miasta Poznania, dla których zostało wydane pozwolenie zintegrowane lub decyzja o dopuszczalnym poziomie hałasu.

6.1.2.3.2. Wyniki SMH Poznań 2022

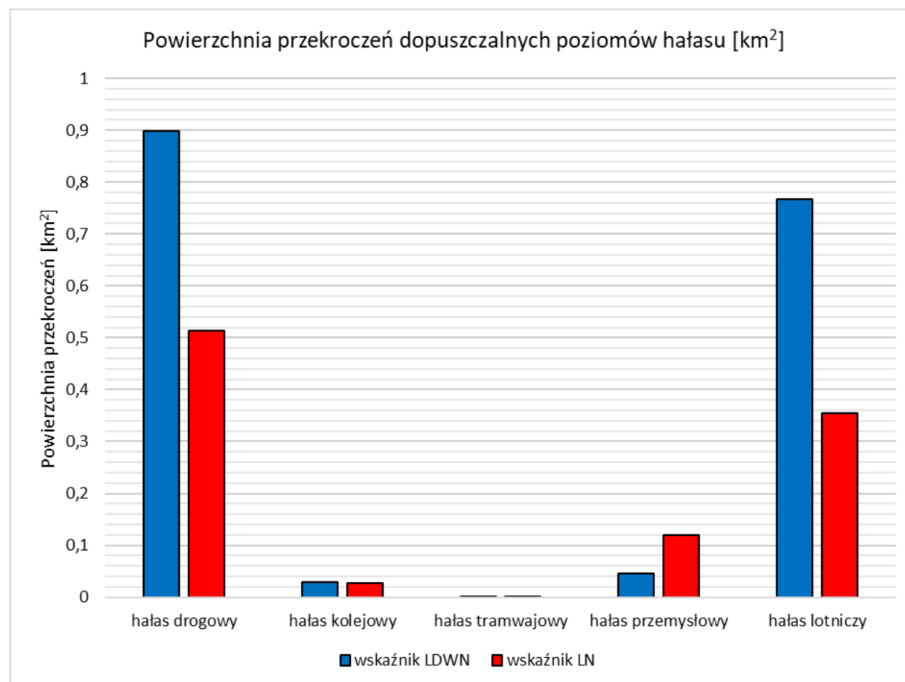
Zgodnie z analizą sporządzaną w ramach SMH Poznań 2022, na terenie miasta występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu drogowego, kolejowego, tramwajowego, przemysłowego oraz lotniczego.

Powierzchnie przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu, dla każdego ze źródeł, zostały zestawione w formie tabelarycznej (tabela 16) oraz na wykresie (rysunek 18).

Tabela 16 Zestawienie powierzchni przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu ujętych w SMH Poznań 2022

Lp.	Rodzaj źródła	Powierzchnia przekroczeń wskaźnika L_{DWN}	Powierzchnia przekroczeń wskaźnika L_N
1	Hałas drogowy	0,898	0,513
2	Hałas szynowy – kolejowy	0,029	0,027
3	Hałas szynowy – tramwajowy	0,002	0,001
4	Hałas lotniczy	0,045	0,120
5	Hałas przemysłowy	0,768	0,355

Źródło: SMH Poznań 2022



Rysunek 18. Powierzchnia przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu ujętych w SMH Poznań 2022

W ramach SMH Poznań 2022 wykonano analizy statystyczne, na podstawie których wyznaczono liczbę mieszkańców miasta narażonych na ponadnormatywne oddziaływanie poszczególnych źródeł hałasu.

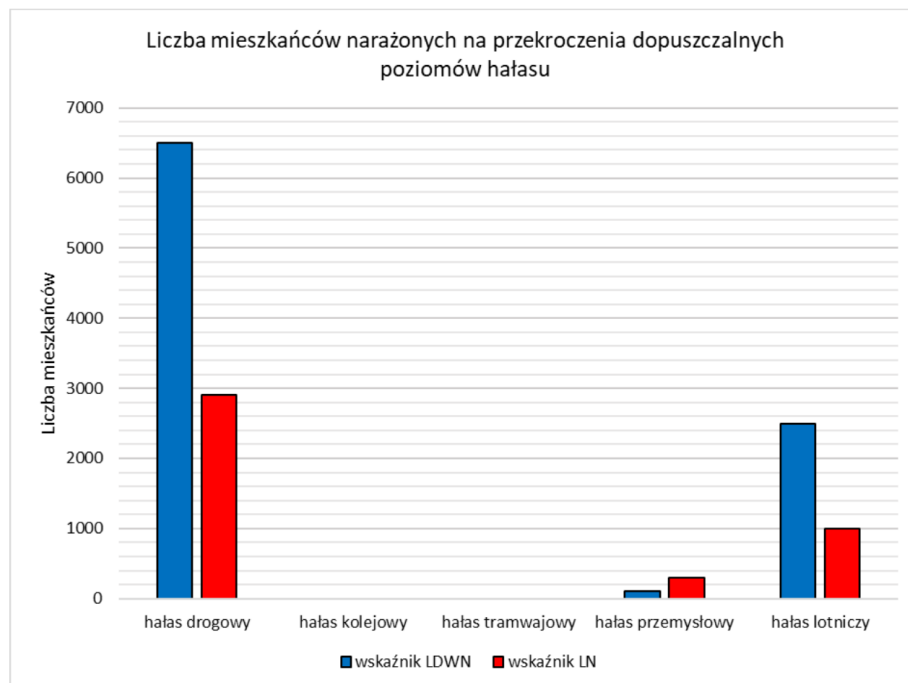
Liczba mieszkańców narażonych na przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu, dla każdego ze źródeł, została zestawiona w formie tabelarycznej (tabela 17) oraz na wykresie (rysunek 19).

Tabela 17. Liczba mieszkańców narażonych na przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w Poznaniu

Lp.	Rodzaj źródła	Liczba mieszkańców narażonych na przekroczenia wskaźnika L_{DWN}	Liczba mieszkańców narażonych na przekroczenia wskaźnika L_N
1	Hałas drogowy	6 500	2 900
2	Hałas szynowy – kolejowy	0*	0*
3	Hałas szynowy – tramwajowy	0*	0*
4	Hałas lotniczy	100	300
5	Hałas przemysłowy	2 500	1 000

Źródło: SMH Poznań 2022

* W strategicznych mapach hałasu, dane odnoszące się do liczby mieszkańców narażonych na hałas wyrażony wskaźnikami LDWN i LN zaokrąglą się do najbliższych stu (zgodnie z wytycznymi zawartymi w Załączniku 1 do rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 1 lipca 2021 r. w sprawie szczegółowego zakresu danych ujętych na strategicznych mapach hałasu, sposobu ich prezentacji i formy ich przekazywania (Dz. U. z 2021 r., poz. 1325 z późn. zm.).



Rysunek 19. Liczba mieszkańców narażonych na przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w Poznaniu

W tabeli 18 zestawiono całkowitą liczbę osób dotkniętych szkodliwymi skutkami hałasu w odniesieniu do wskaźników N_{HA} , N_{HSD} i N_{IHD} na terenie Poznania.

Tabela 18. Całkowita liczba osób dotkniętych szkodliwymi skutkami hałasu, obliczona na podstawie danych z SMH Poznań 2022 – wskaźniki N_{HA} , N_{HSD} , N_{IHD}

Lp.	Wskaźnik	Liczba mieszkańców	Udział w populacji miasta [%]
1	znaczna uciążliwość hałasu drogowego, $N_{HA,drogowy}^{SMH}$	21 595	4,07
2	znaczna uciążliwość hałasu kolejowego, $N_{HA,kolejowy}^{SMH}$	1 061	0,20
3	znaczna uciążliwość hałasu tramwajowego, $N_{HA,tramwajowy}^{SMH}$	3 517	0,66
4	znaczna uciążliwość hałasu lotniczego, $N_{HA,lotniczy}^{SMH}$	4 900	0,92
5	znaczne zaburzenia snu wywołane hałasem drogowym, $N_{HSD,drogowy}^{SMH}$	5 239	0,99
6	znaczne zaburzenia snu wywołane hałasem kolejowym, $N_{HSD,kolejowy}^{SMH}$	358	0,07
7	znaczne zaburzenia snu wywołane hałasem tramwajowym, $N_{HSD,tramwajowy}^{SMH}$	1 297	0,24
8	znaczne zaburzenia snu wywołane hałasem lotniczym, $N_{HSD,lotniczy}^{SMH}$	200	0,04
9	choroba niedokrwienna serca wywołana hałasem drogowym, $N_{IHD,drogowy}$	23*	< 0,01

Źródło: SMH Poznań 2022

Na terenie Poznania, w odniesieniu do wskaźników L_{DWN} i L_N , dominującym źródłem hałasu jest hałas drogowy. Hałas ten wyróżnia się na tle innych źródeł, zarówno pod względem powierzchni obszarów, jak i liczby mieszkańców znajdujących się w strefie przekroczeń dopuszczalnych wartości wskaźników oceny hałasu.

6.1.3. Powietrze atmosferyczne

Roczna ocena jakości powietrza w województwie wielkopolskim została opublikowana w Raporcie wojewódzkim za rok 2023 przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska.

Główny Inspektor Ochrony Środowiska wykonał oceny jakości powietrza za rok 2023 i na jej podstawie dokonał klasyfikacji stref w województwie wielkopolskim.

Ocenie podlegają zanieczyszczenia, dla których w prawie krajowym i w dyrektywach unijnych określono normatywne stężenia w postaci poziomów dopuszczalnych/docelowych/celu długoterminowego w powietrzu, ze względu na ochronę zdrowia ludzkiego i ochronę roślin. Wyniki oceny w postaci raportu pt. „Roczna ocena jakości powietrza w województwie wielkopolskim. Raport wojewódzki za rok 2023” zostały przekazane Zarządowi Województwa Wielkopolskiego.

Ocena pod kątem ochrony zdrowia ludzi została wykonana na obszarze 3 stref województwa wielkopolskiego (aglomeracja poznańska, miasto Kalisz i strefa wielkopolska) odrębnie dla 12 zanieczyszczeń: dwutlenku siarki (SO_2), dwutlenku azotu (NO_2), tlenku węgla (CO), ozonu (O_3), benzenu (C_6H_6), pyłu zawieszonego PM_{10} , pyłu zawieszonego $PM_{2,5}$ oraz zanieczyszczeń oznaczanych w pyłe zawieszonym PM_{10} : benzo(a)pirenu ($B(a)P$), arsenu (As), kadmu (Cd), niklu (Ni) i ołowiu (Pb).

Dla poziomu dopuszczalnego dwutlenku siarki, dwutlenku azotu, ołowiu, benzenu, tlenku węgla, pyłu zawieszonego PM₁₀ i PM_{2,5} oraz poziomu docelowego ozonu, kadmu, arsenu, niklu wszystkie strefy zaliczono do klasy A. W przypadku poziomu docelowego benzo(a)pirenu w pyłe zawieszonym PM₁₀, strefę wielkopolską zaliczono do klasy C, natomiast strefy aglomeracja poznańska oraz miasto Kalisz do klasy A. W klasyfikacji dodatkowej:

- w przypadku ozonu dla poziomu celu długoterminowego wszystkie strefy zaliczono do klasy D2;
- w przypadku pyłu zawieszonego PM_{2,5} dla poziomu dopuszczalnego I fazy wszystkie strefy uzyskały klasę A.

Ocena pod kątem ochrony roślin została wykonana dla strefy wielkopolskiej odrębnie dla 3 zanieczyszczeń: dwutlenku siarki (SO₂), tlenków azotu (NOX) i ozonu (O₃). W wyniku rocznej oceny jakości powietrza, wykonanej na podstawie danych za 2023 r.

z uwzględnieniem poziomów dopuszczalnych i docelowych przyjętych ze względu na ochronę roślin, dla wszystkich zanieczyszczeń strefa wielkopolska uzyskała klasę A.

Na terenie województwa obowiązują:

- „Program ochrony powietrza dla strefy wielkopolskiej”, przyjętym uchwałą nr XXI/391/20 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 13 lipca 2020 r. w sprawie określenia Programu ochrony powietrza dla strefy wielkopolskiej (Dz. Urz. Woj. Wielkopolskiego z 2020 r. poz. 5954),
- Program ochrony powietrza dla strefy aglomeracji poznańskiej, przyjęty Uchwałą XXI/393/20 z dnia 13 lipca 2020 r., w sprawie określenia Programu ochrony powietrza dla strefy aglomeracja poznańska, która została opublikowana w Dzienniku Urzędowym Województwa Wielkopolskiego (poz. 5956),
- Program ochrony powietrza dla strefy miasto Kalisz, przyjęty Uchwałą XXI/392/20 z dnia 13 lipca 2020 r., w sprawie określenia Programu ochrony powietrza dla strefy miasto Kalisz, która została opublikowana w Dzienniku Urzędowym Województwa Wielkopolskiego (poz. 5955).

W zakresie obniżenia emisji komunikacyjnej POP wymienia regularne utrzymywanie czystości ulic oraz zakaz używania spalinowych i elektrycznych dmuchaw do liści w gminach miejskich i miastach, w gminach miejsko-wiejskich, ochrony i zwiększania udziału zieleni w przestrzeni gmin miejskich, edukacji ekologicznej, zapisów w planach zagospodarowania przestrzennego.

6.1.4. Pola elektromagnetyczne

Monitoring pól elektromagnetycznych (PEM) w środowisku prowadzony jest przez Inspekcję Ochrony Środowiska w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska (PMŚ), w sposób ujednolicony dla całego kraju, od 2008 roku. Zadaniem monitoringu PEM jest ocena i obserwacja zmian wielkości pola elektromagnetycznego. Obserwacja ta ma na celu

śledzenie poziomów sztucznie wytworzonych pól elektromagnetycznych w środowisku w odniesieniu do wartości poziomów dopuszczalnych określonych dla miejsc dostępnych dla ludności.

Od 2021 roku monitoring pól elektromagnetycznych prowadzony jest w nowej, rozszerzonej sieci pomiarowej, zmienił się również zakres i częstotliwość prowadzenia okresowych badań poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku.

W roku 2022, w województwie wielkopolskim wykonano 111 pomiarów natężenia pola elektromagnetycznego. Na ogólną liczbę pomiarów składały się 83 pomiary w stałej sieci monitoringu oraz 28 pomiarów w sieci monitoringu badawczego. W przypadku 62 pomiarów stwierdzono wyniki poniżej dolnego progu oznaczalności sondy pomiarowej, w tym w sieci stałej – 39 pomiarów, a w badawczej – 23 pomiarów. W stałej sieci monitoringu najwyższe wartości natężenia pola elektromagnetycznego odnotowano:

- w Gnieźnie, przy ul. F. Roosevelta (P_2022_C_4) – 2,9 V/m,
- w Wągrowcu, przy ul. Kcyńskiej (P_2022_D_21) – 2,4 V/m,
- w Koninie, przy ul. F. Chopina (P_2022_C_7) – 2,3 V/m.

Najwyższe wartości pomiarów w sieci monitoringu badawczego stwierdzono w punktach pomiarowych:

- w Powidzu, przy ul. Kolejowej (P_2022_GW_20) – 2,1 V/m,
- w Orchowie, przy ul. Szkolnej (P_2022_GW_18) – 0,9 V/m.
- w Strzałkowie, przy Alei Prymasa Wyszyńskiego (P_2022_GW_22) – 0,9 V/m.

W żadnym z punktów pomiarowych nie stwierdzono przekroczenia poziomu dopuszczalnego natężenia PEM. Dla stałej sieci monitoringu średni poziom pola elektromagnetycznego wyniósł 0,91 V/m, czyli około 3% wartości poziomu dopuszczalnego natężenia pola. Natomiast w monitoringu badawczym, średni poziom natężenia PEM osiągnął niespełna 2% dopuszczalnego poziomu, czyli 0,51 V/m.

Jednocześnie należy zaznaczyć, że pomiary poziomów pól elektromagnetycznych prowadzone od 2008 roku w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska nie wykazały przekroczeń poziomów dopuszczalnych PEM określonych dla miejsc dostępnych dla ludności na obszarze województwa wielkopolskiego.

W dalszej części prognozy pominięto aspekty związane z polami elektromagnetycznymi z uwagi na ich nieistotny charakter w odniesieniu do realizacji POH.

6.1.5. Wody powierzchniowe i podziemne

W 2022 r. pobór wody na potrzeby gospodarki narodowej w województwie wielkopolskim wyniósł 1237,9 hm³ i stanowił 13,2% ilości wody pobranej w kraju. W porównaniu z 2021 r. odnotowano spadek poboru wody na poziomie 2,2%, który został spowodowany mniejszym zapotrzebowaniem na potrzeby napełniania i uzupełniania stawów rybnych – o 4,7% oraz na cele produkcyjne – o 2,7%. Wzrósł natomiast pobór wody na potrzeby eksploatacji

sieci wodociągowej – o 1,2%. Na 1 km² powierzchni województwa pobrano 41,5 dam³ wody (przed rokiem 42,4 dam³), podczas gdy dla Polski wskaźnik ten wyniósł 30,0 dam³ (w 2021 r. – 29,6 dam³). Największą część pobranej wody, tj. 926,6 hm³ (74,8% ogólnego poboru) przeznaczono na cele produkcyjne. Na cele eksploatacji sieci wodociągowej pobrano 222,7 hm³ wody (18,0%), a na potrzeby napełniania i uzupełniania stawów rybnych – 88,6 hm³ wody (7,2%). Woda na cele produkcyjne pochodziła głównie z ujęć powierzchniowych (97,5%), podczas gdy na potrzeby eksploatacji sieci wodociągowej – z ujęć podziemnych (91,0%).

6.1.5.1. Wody podziemne

Na terenie województwa wielkopolskiego wyznaczono 24 jednolite części wód podziemnych (wg podziału na 174 JCWPd) JCWPd nr 25, 26, 34, 35, 36, 41, 42, 43, 47, 59, 60, 61, 63, 69, 70, 71, 72, 80, 81, 82, 96, 97.

Tabela 19 Wyniki monitoringu stanu wód podziemnych w 2022

Nr JCWPd	Ocena stanu ilościowego	Ocena stanu chemicznego	Ocena stanu
25	Stan dobry	Stan dobry	Stan dobry
26	Stan dobry	Stan dobry	Stan dobry
34	Stan dobry	Stan dobry	Stan dobry
35	Stan dobry	Stan dobry	Stan dobry
36	Stan dobry	Stan dobry	Stan dobry
41	Stan dobry	Stan dobry	Stan dobry
42	Stan dobry	Stan dobry	Stan dobry
43	Stan słaby	Stan słaby	Stan słaby
47	Stan dobry	Stan dobry	Stan dobry
59	Stan dobry	Stan dobry	Stan dobry
60	Stan dobry	Stan dobry	Stan dobry
61	Stan dobry	Stan dobry	Stan dobry
62	Stan słaby	Stan dobry	Stan słaby
63	Stan dobry	Stan dobry	Stan dobry
69	Stan dobry	Stan dobry	Stan dobry
70	Stan dobry	Stan słaby	Stan słaby
71	Stan dobry	Stan dobry	Stan dobry
72	Stan dobry	Stan dobry	Stan dobry
79	Stan dobry	Stan dobry	Stan dobry
80	Stan dobry	Stan dobry	Stan dobry
81	Stan dobry	Stan dobry	Stan dobry
82	Stan dobry	Stan dobry	Stan dobry
96	Stan dobry	Stan dobry	Stan dobry
97	Stan dobry	Stan dobry	Stan dobry

Źródło: opracowanie własne na podstawie OCENY STANU JEDNOLITYCH CZĘŚCI WÓD PODZIEMNYCH W DORZECZACH – stan na rok 2022, PIG, PIB

6.1.5.2. Wody powierzchniowe

JCWP RZECZNE

Aktualna ocena stanu jednolitych części wód rzecznych została przeprowadzona na podstawie wyników badań monitoringowych przeprowadzonych w latach 2016 -2021. W 2021 roku ocenie poddano 177 JCWP rzecznych a 230 w okresie 2016 - 2021.

Stan ekologiczny (dla naturalnych JCWP), potencjał ekologiczny (dla silnie zmienionych lub sztucznych JCWP), stan chemiczny oraz stan jednolitych części wód sklasyfikowano na podstawie wyników badań uzyskanych w latach 2016-2021 w reprezentatywnym punkcie pomiarowo kontrolnym. JCWP uzyskuje dobry stan wód, gdy jej stan chemiczny jest dobry i jednocześnie stan/potencjał ekologiczny jest co najmniej dobry.

Klasyfikacja elementów biologicznych

Klasa elementów biologicznych została określona dla 223 jednolitych części wód powierzchniowych. Klasyfikacja JCWP ze względu na elementy biologiczne przedstawia się następująco:

- 1 klasa – 13 JCWP;
- 2 klasa – 50 JCWP;
- 3 klasa – 61 JCWP;
- 4 klasa – 63 JCWP;
- 5 klasa – 36 JCWP.

Klasyfikacja elementów fizykochemicznych

Klasyfikacja elementów fizykochemicznych została przeprowadzona dla 225 JCWP - wyniki klasyfikacji były następujące:

- 1 klasa – 9 JCWP;
- 2 klasa – 27 JCWP;
- powyżej 2 klasy – 189 JCWP.

Stan lub potencjał ekologiczny

Klasyfikację stanu lub potencjału ekologicznego przeprowadzono dla 223 JCWP monitorowanych w punktach reprezentatywnych. Dla 126 JCWP naturalnych określono stan ekologiczny, dla 97 JCWP silnie zmienionych lub sztucznych – potencjał ekologiczny. Spośród JCWP badanych w latach 2016 - 2021:

- dobry stan/potencjał ekologiczny osiągnęły 9 JCWP;
- umiarkowany stan/potencjał ekologiczny charakteryzował największą liczbę JCWP – 115;
- słaby stan/potencjał ekologiczny – 63 JCWP - zły stan/potencjał ekologiczny – 35 JCWP;

W żadnej z badanych JCWP nie stwierdzono bardzo dobrego (I klasa) stanu lub maksymalnego potencjału ekologicznego (I klasa).

Stan chemiczny JCWP

Klasyfikację stanu chemicznego wykonano dla 74 JCWP. Dla 16 badanych JCWP stan chemiczny oceniono jako dobry. Natomiast dla 158 badanych JCWP stan chemiczny oceniono jako poniżej dobrego.

Spośród substancji badanych w wodzie, o wyniku klasyfikacji zdecydowały przekroczenia środowiskowych norm jakości dla wielopierścieniowych węglowodorów aromatycznych (przekroczenia odnotowano w większości JCWP, w której prowadzono badania), w szczególności benzo(a)pirenu, a także rtęci i niklu. Natomiast dla substancji badanych w bocie przekroczenia stwierdzono dla: difenyloeterów bromowanych, heptachloru, rtęci i fluoratenu. W tym zakresie badania potwierdzają stan z poprzednich lat.

Stan JCWP

Stan jednolitych części wód badanych w latach 2016- 2021 będący oceną końcową, określono dla 222 JCWP jako zły. Dla 8 JCWP nie było możliwości wykonania oceny.

Tabela poniżej przedstawia ocenę stanu JCWP rzecznych za lata 2016-2021.

Tabela 20 Ocena stanu JCWP rzecznych za lata 2016-2021

Kod JCWP	Nazwa JCWP	Klasa elementów biologicznych	Klasa elementów fizykochemicznych	Stan / potencjał ekologiczny	Klasyfikacja stanu chemicznego	Ocena stanu JCWP Rok najstarszego i najnowszego badania		
PLRW600017184354	Babia Rzeką	2	>2	umiarkowany stan ekologiczny		2018	2021	zły stan wód
PLRW60001714119	Barycz od źródła do Dąbrówki	4	>2	słaby potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód
PLRW600024183569	Bawół od Czarnej Strugi do ujścia	2	>2	umiarkowany potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2020	zły stan wód
PLRW600018188549	Białośliwka od Dopływu spod Grabowna do ujścia	3	>2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2019	2021	zły stan wód
PLRW600018188546	Białośliwka do Dopływu spod Grabowna	4	>2	słaby stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2019	2021	zły stan wód
PLRW600023184956	Blotnica	2	2	dobry stan ekologiczny		2018	2021	brak możliwości wykonania oceny
PLRW60001718578	Bogdanka	3	>2	umiarkowany potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2018	2021	zły stan wód
PLRW600023188589	Bolemka	4	>2	słaby stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2019	2021	zły stan wód
PLRW6000171878726	Bolewicki Rów	1	>2	umiarkowany stan ekologiczny		2018	2021	zły stan wód
PLRW600016185272	Brodał	3	>2	umiarkowany stan ekologiczny		2019	2019	zły stan wód
PLRW600024188789	Bukówka od Dzierżążnej do ujścia	4	2	słaby stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2016	2021	zły stan wód
PLRW60001718444	Ciemna (A)	2	>2	umiarkowany stan ekologiczny		2019	2019	zły stan wód
PLRW600017185899	Cybina	5	>2	zły stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2018	2021	zły stan wód
PLRW6000181886549	Czarna	3	>2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2018	2021	zły stan wód
PLRW6000231835669	Bawół do Czarnej Strugi	4	>2	słaby potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód
PLRW6000171878722	Czarna Woda do dopł. Spod Chudobczyc	2	>2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2018	2021	zły stan wód
PLRW6000231878728	Czarna Woda	2	>2	umiarkowany stan ekologiczny		2018	2021	zły stan wód
PLRW600017146699	Dąbroczna	5	>2	zły potencjał ekologiczny	stan chemiczny dobry	2019	2019	zły stan wód
PLRW60001714129	Dąbrówka	5	>2	zły potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód

Kod JCWP	Nazwa JCWP	Klasa elementów biologicznych	Klasa elementów fizykochemicznych	Stan / potencjał ekologiczny	Klasyfikacja stanu chemicznego	Ocena stanu JCWP		
						Rok najstarszego i najnowszego badania		
PLRW600016185632	Dąbrówka	2	>2	umiarkowany stan ekologiczny		2019	2019	zły stan wód
PLRW6000181886529	Debrzynka	5	>2	zły stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód
PLRW600017187829	Dojca	5	2	zły potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód
PLRW60001618736	Dopływ spod Oporowa	4	>2	słaby stan ekologiczny		2018	2021	zły stan wód
PLRW600016183649	Dopływ spod Ostrowa Kościelnego	1	>2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2018	2021	zły stan wód
PLRW600016183688	Dopływ spod Strzałkowa	2	>2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2018	2021	zły stan wód
PLRW600017185652	Dopływ z Goli	2	>2	umiarkowany stan ekologiczny		2019	2019	zły stan wód
PLRW600023186389	Dopływ z Gruntowic	1	>2	umiarkowany stan ekologiczny		2019	2019	zły stan wód
PLRW60001718656	Dopływ z jez. Starskiego	1	>2	umiarkowany stan ekologiczny		2017	2020	zły stan wód
PLRW600025188149	Dopływ z Jez. Skuśkich	4	>2	słaby stan ekologiczny	stan chemiczny dobry	2017	2019	zły stan wód
PLRW600018188472	Dopływ z Jeziorok Kosztowskich	4	>2	słaby stan ekologiczny		2019	2019	zły stan wód
PLRW60001715644912	Dopływ z Kluczewa	4	>2	słaby stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2018	2021	zły stan wód
PLRW60001618692	Dopływ z Nienawiszcza	4	>2	słaby stan ekologiczny	stan chemiczny dobry	2017	2020	zły stan wód
PLRW60001618636	Dopływ z Nieświastowic	1	>2	umiarkowany stan ekologiczny		2017	2020	zły stan wód
PLRW600016186392	Dopływ z Ochodzy	1	>2	umiarkowany stan ekologiczny		2017	2020	zły stan wód
PLRW6000161849349	Dopływ z Piątka Małego	3	>2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2018	2021	zły stan wód
PLRW60001718654	Dopływ z Przysieczyna	2	>2	umiarkowany stan ekologiczny		2017	2020	zły stan wód
PLRW600018188655172	Dopływ z Radawnicy	1	>2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2018	2021	zły stan wód
PLRW6000231835329	Dopływ z Rychwała	3	>2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2019	2021	zły stan wód
PLRW60001618672	Dopływ z Sokółowa Budzyńskiego	1	>2	umiarkowany stan ekologiczny		2017	2020	zły stan wód
PLRW600024188899	Drawa od Mierzęckiej Strugi do ujścia	4	2	słaby stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2016	2021	zły stan wód
PLRW6000171865849	Dymnica	1	>2	umiarkowany stan ekologiczny		2017	2020	zły stan wód
PLRW60001718689	Flinta	5	>2	zły stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2020	zły stan wód

Kod JCWP	Nazwa JCWP	Klasa elementów biologicznych	Klasa elementów fizykochemicznych	Stan / potencjał ekologiczny	Klasyfikacja stanu chemicznego	Ocena stanu JCWP		
						Rok najstarszego i najnowszego badania		
PLRW6000161849729	Garbacz	2	>2	umiarkowany stan ekologiczny		2018	2021	zły stan wód
PLRW6000161849329	Giszka	3	>2	umiarkowany stan ekologiczny		2019	2019	zły stan wód
PLRW600018188734	Glinica	4	>2	słaby potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2019	2021	zły stan wód
PLRW6000201886899	Głomia od dopł. z jez. Zaleskiego do ujścia	5	>2	zły stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2018	2021	zły stan wód
PLRW600018188682	Głomia do dopł. z jez. Zaleskiego	5	>2	zły stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód
PLRW600025185925	Główna do zlewni zb. Kowalskiego	1	>2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2018	2021	zły stan wód
PLRW600001859299	Główna od zlewni zb. Kowalskiego do ujścia	brak możliwości klasyfikacji	brak możliwości klasyfikacji	brak możliwości klasyfikacji	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód
PLRW6000251857489	Głuszynka	2	>2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny dobry	2019	2021	zły stan wód
PLRW600023184469	Gniła Barycz	3	>2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2018	2021	zły stan wód
PLRW600025186649	Gołaniecka Struga	2	>2	umiarkowany stan ekologiczny		2017	2020	zły stan wód
PLRW600017188769	Gulczanka	2	>2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2019	2021	zły stan wód
PLRW6000201886599	Gwda od zapory Zb. Ptusza do Piławy	3	2	umiarkowany potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód
PLRW60002018865511	Gwda od Dołgi do wpływu do zb. Podgaje	2	2	dobry potencjał ekologiczny		2021	2021	brak możliwości wykonania oceny
PLRW6000201886999	Gwda od Piławy do ujścia	2	2	dobry potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód
PLRW600017188924	Kamiennik	5	2	zły stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2019	2021	zły stan wód
PLRW60002318769	Kamionka	4	>2	słaby potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód
PLRW600025183459	Kanał Ślesieński do wypływu z jez. Pątnowskiego	2	>2	umiarkowany potencjał ekologiczny		2019	2019	zły stan wód
PLRW6000018489	Kanał Bernardyński		1	brak możliwości klasyfikacji		2020	2020	brak możliwości wykonania oceny
PLRW60001718536	Kanał Bobrowski	4	>2	słaby stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2020	zły stan wód
PLRW6000161878129	Kanał Grabarski	5	>2	zły potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2019	2021	zły stan wód

Kod JCWP	Nazwa JCWP	Klasa elementów biologicznych	Klasa elementów fizykochemicznych	Stan / potencjał ekologiczny	Klasyfikacja stanu chemicznego	Ocena stanu JCWP Rok najstarszego i najnowszego badania		
PLRW600017185532	Kanał Graniczny	4	>2	słaby stan ekologiczny	stan chemiczny dobry	2019	2021	zły stan wód
PLRW600025183383	Kan. Grójecki do wypływu z jez. Lubstowskiego	2	>2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2019	2021	zły stan wód
PLRW600023183389	Kan. Grójecki od wypływu z jez. Lubstowskiego do ujścia	3	>2	umiarkowany potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2019	2021	zły stan wód
PLRW600017185529	Kanał Książ	4	>2	słaby potencjał ekologiczny	stan chemiczny dobry	2019	2019	zły stan wód
PLRW60001818846	Kanał Młotkowski	5	>2	zły potencjał ekologiczny		2016	2019	zły stan wód
PLRW60000185691	Kanał Mosiński od Kanału Przysieka Stara do Żydowskiego Rowu	3	1	umiarkowany potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2016	2020	zły stan wód
PLRW60000185673	Kanał Mosiński od Kani do Kanału Przysieka Stara	3	1	umiarkowany potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2019	2021	zły stan wód
PLRW60000185699	Kanał Mosiński od Żydowskiego Rowu do ujścia	3	1	umiarkowany potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2016	2021	zły stan wód
PLRW60000185639	Kanał Mosiński do Kani	3	2	umiarkowany potencjał ekologiczny		2019	2019	zły stan wód
PLRW6000171832949	Kanał Niemiecki	3	>2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2018	2021	zły stan wód
PLRW60001618726	Kanał Otorowski	2	>2	umiarkowany potencjał ekologiczny	stan chemiczny dobry	2018	2021	zły stan wód
PLRW6000171564499	Kanał Przemęcki	4	>2	słaby stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód
PLRW600023185674	Kanał Przysieka Stara	2	>2	umiarkowany potencjał ekologiczny		2018	2021	zły stan wód
PLRW60001718534	Kanał Roguski	2	>2	umiarkowany stan ekologiczny		2019	2019	zły stan wód
PLRW6000018874	Kanał Romanowski	4	1	słaby potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2019	2021	zły stan wód
PLRW600001886584	Kanał Sypniewski	brak możliwości klasyfikacji	1	brak możliwości klasyfikacji		2021	2021	brak możliwości wykonania oceny
PLRW600017185589	Kanał Szymanowo-Grzybno	3	>2	umiarkowany potencjał ekologiczny	stan chemiczny dobry	2017	2020	zły stan wód
PLRW6000018349	Kanał Ślesiański od jez. Pątnowskiego do ujścia	5	1	zły potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2019	2021	zły stan wód

Kod JCWP	Nazwa JCWP	Klasa elementów biologicznych	Klasa elementów fizykochemicznych	Stan / potencjał ekologiczny	Klasyfikacja stanu chemicznego	Ocena stanu JCWP		
						Rok najstarszego i najnowszego badania		
PLRW600025185669	Kanał Wonieść	4	>2	słaby potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód
PLRW600023185649	Kania	4	>2	słaby stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2019	2021	zły stan wód
PLRW6000231833439	Kiełbaska do Strugi Janiszewskiej	1	>2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2018	2021	zły stan wód
PLRW6000241833499	Kiełbaska od Strugi Janiszewskiej do ujścia	4	>2	słaby stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód
PLRW60002318454	Kiełbaśnica	2	>2	umiarkowany potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2018	2021	zły stan wód
PLRW6000018868699	Kocunia od wypływu z jez. Sławianowskiego do ujścia	brak możliwości klasyfikacji	brak możliwości klasyfikacji	brak możliwości klasyfikacji	stan chemiczny poniżej dobrego	2016	2021	zły stan wód
PLRW60002518868679	Kocunia do jez. Sławianowskiego	3	>2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2019	2021	zły stan wód
PLRW600017187149	Kończak	4	>2	słaby potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód
PLRW600020185749	Kopel od Gluszyńki do ujścia	4	>2	słaby stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2019	2021	zły stan wód
PLRW600016185747	Kopel do Gluszyńki	3	>2	umiarkowany stan ekologiczny		2019	2019	zły stan wód
PLRW60001718474	Krępica	3	>2	umiarkowany stan ekologiczny		2018	2021	zły stan wód
PLRW600018188729	Krępica	3	>2	umiarkowany potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2019	2021	zły stan wód
PLRW60001714149	Kuroch	5	>2	zły potencjał ekologiczny	stan chemiczny dobry	2016	2020	zły stan wód
PLRW60001618452	Lipówka	3	>2	umiarkowany stan ekologiczny		2019	2019	zły stan wód
PLRW600018188449	Lubcza	3	>2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2019	2021	zły stan wód
PLRW60001618528	Lubianka	3	>2	umiarkowany stan ekologiczny		2019	2019	zły stan wód
PLRW600016185269	Lubieszka	3	>2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny dobry	2019	2021	zły stan wód
PLRW60001918529	Lutynia od Lubieszki do ujścia	4	>2	słaby stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2016	2021	zły stan wód
PLRW60001918525	Lutynia od Radowicy do Lubieszki	3	>2	umiarkowany potencjał ekologiczny		2019	2019	zły stan wód
PLRW60001618524	Lutynia do Radowicy	5	>2	zły stan ekologiczny	stan chemiczny dobry	2019	2019	zły stan wód
PLRW60002418849	Łobzonka od Orli do ujścia	3	>2	umiarkowany potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2019	2021	zły stan wód
PLRW6000181884329	Łobzonka do Jelonki	5	2	zły potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2016	2021	zły stan wód

Kod JCWP	Nazwa JCWP	Klasa elementów biologicznych	Klasa elementów fizykochemicznych	Stan / potencjał ekologiczny	Klasyfikacja stanu chemicznego	Ocena stanu JCWP		
						Rok najstarszego i najnowszego badania		
PLRW600020188479	Łobżonka od Jelonki do Orli	3	>2	umiarkowany potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2019	2021	zły stan wód
PLRW600018188732	Łomnica	4	>2	słaby potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2019	2021	zły stan wód
PLRW600017184389	Łużyca	3	2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2016	2021	zły stan wód
PLRW6000251866539	Mała Wełna do wypływu z Jez. Gorzuchowskiego	2	>2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny dobry	2017	2020	zły stan wód
PLRW600024186675	Mała Wełna od wypływu z Jez. Gorzuchowskiego do dopl. z Rejowca	4	>2	słaby potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2020	zły stan wód
PLRW600025186699	Mała Wełna od Dopl. z Rejowca do ujścia	2	>2	umiarkowany potencjał ekologiczny	stan chemiczny dobry	2017	2020	zły stan wód
PLRW600023188569	Margoninka	3	>2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2019	2021	zły stan wód
PLRW600023183679	Meszna do Strugi Bawół	4	>2	słaby potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2018	2021	zły stan wód
PLRW60002418369	Meszna od Strugi Bawół do ujścia	4	>2	słaby potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód
PLRW600017188922	Miała do Dopływu z Pęckowa	5	>2	zły potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2016	2021	zły stan wód
PLRW600017185489	Miłosławka od Kan. Polczyńskiego do ujścia	4	>2	słaby potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2018	2021	zły stan wód
PLRW6000181886569	Młynówka	2	>2	umiarkowany stan ekologiczny		2021	2021	zły stan wód
PLRW6000171843529	Młynówka	2	>2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód
PLRW600023188532	Młynówka Borowska	4	>2	słaby stan ekologiczny		2016	2019	zły stan wód
PLRW6000251564899	Młynówka Kaszczorska z jez. Wieleńskim, Białym-Miałkim, Lgińsko	3	>2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2018	2021	zły stan wód
PLRW600019185687	Mogilnica od Mogilnicy Wsch. do Rowu Kąkolewskiego	4	>2	słaby potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2019	2021	zły stan wód
PLRW6000191856899	Mogilnica od Rowu Kąkolewskiego do ujścia	4	>2	słaby potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2019	2021	zły stan wód

Kod JCWP	Nazwa JCWP	Klasa elementów biologicznych	Klasa elementów fizykochemicznych	Stan / potencjał ekologiczny	Klasyfikacja stanu chemicznego	Ocena stanu JCWP		
						Rok najstarszego i najnowszego badania		
PLRW6000161856849	Mogilnica do Mogilnicy Wschodniej	5	>2	zły potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2016	2021	zły stan wód
PLRW6000161856869	Mogilnica Zachodnia	5	>2	zły potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2018	2021	zły stan wód
PLRW600020185499	Moskawa od Wielkiej do ujścia	5	>2	zły potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2018	2021	zły stan wód
PLRW600016185469	Moskawa do Wielkiej	5	>2	zły stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód
PLRW600024183299	Ner od Kanału Zbylczego do ujścia	4	>2	słaby potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2016	2021	zły stan wód
PLRW600017184949	Ner	4	>2	słaby potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód
PLRW6000251865299	Nielba	2	>2	umiarkowany stan ekologiczny		2017	2020	zły stan wód
PLRW60002318424	Niesób do Dopływu z Krążkowych	2	>2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód
PLRW60002118877	Noteć od Kanału Romanowskiego do Bukówki	4	2	słaby potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2019	2021	zły stan wód
PLRW6000171881189	Noteć do Dopływu z jez. Lubotyń	4	>2	słaby stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód
PLRW60002418859	Noteć od Kcynki do Gwdy	4	>2	słaby potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2016	2021	zły stan wód
PLRW60002118879	Noteć od Bukówki do Drawy	4	2	słaby potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2016	2021	zły stan wód
PLRW600020188151	Noteć od Dopływu z Jez. Lubotyń do Dopływu spod Sadłna	5	>2	zły potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2016	2021	zły stan wód
PLRW600021188739	Noteć od Gwdy do Kanału Romanowskiego	4	2	słaby potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2016	2021	zły stan wód
PLRW6000015649	Obrzański Kanał Południowy	5	1	zły potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód
PLRW600001878329	Obrzański Kanał Środkowy	2	>2	umiarkowany potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2019	2021	zły stan wód
PLRW60001618512	Odczepicha	5	>2	zły stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2018	2021	zły stan wód
PLRW600017185694	Olszynka	5	>2	zły potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2019	2021	zły stan wód

Kod JCWP	Nazwa JCWP	Klasa elementów biologicznych	Klasa elementów fizykochemicznych	Stan / potencjał ekologiczny	Klasyfikacja stanu chemicznego	Ocena stanu JCWP		
						Rok najstarszego i najnowszego badania		
PLRW600017184429	Ołobok do Niedźwiady	5	>2	zły potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2019	2021	zły stan wód
PLRW60002418449	Ołobok od Niedźwiady do ujścia	3	>2	umiarkowany potencjał ekologiczny		2019	2019	zły stan wód
PLRW60001714639	Orla od źródła do Rdęcy	4	>2	słaby potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2019	2021	zły stan wód
PLRW6000171833289	Orłówka	2	>2	umiarkowany stan ekologiczny		2019	2019	zły stan wód
PLRW600025187499	Osiecznica (Osiecznica)	3	>2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód
PLRW600016187389	Ostroroga	5	>2	zły stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód
PLRW600017184954	Parowa Pilska	2	2	dobry stan ekologiczny		2019	2019	brak możliwości wykonania oceny
PLRW60001818865949	Pękawnica	4	>2	słaby stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2018	2021	zły stan wód
PLRW600017188129	Pichna	3	>2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2019	2021	zły stan wód
PLRW600020188669	Piława od Zb. Nadarzyckiego do ujścia	2	2	dobry potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód
PLRW60001718456	Piwonia	3	>2	umiarkowany potencjał ekologiczny		2018	2021	zły stan wód
PLRW60001618496	Pleszewski Potok	3	>2	umiarkowany stan ekologiczny		2017	2019	zły stan wód
PLRW6000201886589	Plitnica od Kan. Sypniewskiego do ujścia	4	2	słaby stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód
PLRW6000251886583	Plitnica do Kan. Sypniewskiego	3	2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód
PLRW600017185629	Pogona	2	>2	umiarkowany potencjał ekologiczny		2019	2019	zły stan wód
PLRW600023184689	Pokrzywnica	5	>2	zły stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2018	2021	zły stan wód
PLRW60001714269	Polska Woda od źródeł do Młyńskiego Rowu	3	>2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2018	2021	zły stan wód
PLRW600016184189	Pomianka	3	>2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2018	2021	zły stan wód
PLRW60001718576	Potok Junikowski	3	>2	umiarkowany potencjał ekologiczny		2017	2020	zły stan wód

Kod JCWP	Nazwa JCWP	Klasa elementów biologicznych	Klasa elementów fizykochemicznych	Stan / potencjał ekologiczny	Klasyfikacja stanu chemicznego	Ocena stanu JCWP		
						Rok najstarszego i najnowszego badania		
PLRW600023183529	Powa	3	>2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód
PLRW60000187833	Północny Kanał Obry do Kanału Dzwinińskiego	3	2	umiarkowany potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód
PLRW600019184933	Prosna od Kanału Bernardyńskiego do Dopływu z Piątka Małego	4	>2	słaby potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód
PLRW600019184359	Prosna od Brzeźnicy do Strugi Kraszewickiej	2	>2	umiarkowany potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód
PLRW60001918479	Prosna od Ołoboku do ujścia Kanału Bernardyńskiego	2	2	dobry potencjał ekologiczny		2017	2020	brak możliwości wykonania oceny
PLRW600019184999	Prosna od Dopływu z Piątka Małego do ujścia	4	>2	słaby stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód
PLRW600019184399	Prosna od Strugi Kraszewickiej do Ołoboku	2	2	dobry stan ekologiczny		2017	2020	brak możliwości wykonania oceny
PLRW600017185549	Pysząca	1	>2	umiarkowany stan ekologiczny		2019	2019	zły stan wód
PLRW60002518567299	Racoki Rów	4	>2	słaby stan ekologiczny	stan chemiczny dobry	2019	2019	zły stan wód
PLRW6000201886990	Radaczka	4	>2	słaby stan ekologiczny		2016	2019	zły stan wód
PLRW600017146499	Rdęca	2	>2	umiarkowany potencjał ekologiczny		2019	2019	zły stan wód
PLRW6000171833249	Rgilewka do Strugi Kielczewskiej	2	>2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2018	2021	zły stan wód
PLRW6000241833299	Rgilewka od Strugi Kielczewskiej do ujścia	3	>2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2018	2021	zły stan wód
PLRW600017148549	Rów Polski od źródła do Rowu Kaczkowskiego	2	>2	umiarkowany potencjał ekologiczny		2019	2019	zły stan wód
PLRW60001718734	Rów Rzeziński	5	>2	zły stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód
PLRW600018188692	Ruda	5	>2	zły stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód
PLRW600023186589	Rudka	4	>2	słaby stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2020	zły stan wód

Kod JCWP	Nazwa JCWP	Klasa elementów biologicznych	Klasa elementów fizykochemicznych	Stan / potencjał ekologiczny	Klasyfikacja stanu chemicznego	Ocena stanu JCWP		
						Rok najstarszego i najnowszego badania		
PLRW6000181887389	Rudnica	2	2	dobry stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2019	2021	zły stan wód
PLRW6000161836869	Rudnik	2	>2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny dobry	2019	2021	zły stan wód
PLRW6000251886592	Rurzyca	2	1	dobry stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód
PLRW600025187249	Sama do Kan. Lubosińskiego	4	>2	słaby potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2018	2021	zły stan wód
PLRW60002018729	Sama od Kan. Przybrodzkiego do ujścia	3	>2	umiarkowany potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2018	2021	zły stan wód
PLRW600016187289	Sama od dopł. z Brodziszewa do Kan. Przybrodzkiego	5	>2	zły potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód
PLRW6000018865889	Samborka	brak możliwości klasyfikacji	brak możliwości klasyfikacji	brak możliwości klasyfikacji	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód
PLRW600017156429	Samica	4	>2	słaby potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód
PLRW6000231871299	Samica Kierska	3	>2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód
PLRW6000161856969	Samica Stęszewska	4	>2	słaby stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2016	2021	zły stan wód
PLRW6000231888969	Słopica	3	>2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2019	2021	zły stan wód
PLRW6000191836899	Struga Bawół od Dopływu z Szemborowa do ujścia	2	>2	umiarkowany stan ekologiczny		2019	2019	zły stan wód
PLRW6000171836839	Struga Bawół do Dopływu z Szemborowa	5	>2	zły stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2019	2021	zły stan wód
PLRW60002318345299	Struga Biskupia do wpływu do jez. Gostawskiego	2	>2	umiarkowany potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2019	2021	zły stan wód
PLRW600017183344	Struga Janiszewska	2	>2	umiarkowany potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2018	2021	zły stan wód
PLRW600023184369	Struga Kraszewicka	2	>2	umiarkowany stan ekologiczny		2017	2020	zły stan wód
PLRW60001718331229	Struga Mikulicka	1	>2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód
PLRW600017184829	Śwędźnia od Zabianki do ujścia	5	>2	zły stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód

Kod JCWP	Nazwa JCWP	Klasa elementów biologicznych	Klasa elementów fizykochemicznych	Stan / potencjał ekologiczny	Klasyfikacja stanu chemicznego	Ocena stanu JCWP		
						Rok najstarszego i najnowszego badania		
PLRW6000161848239	Swędrnia do Zabianki	5	>2	zły stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód
PLRW6000171878529	Szarka	4	>2	słaby stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód
PLRW6000181888929	Szczuczna	2	>2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2019	2021	zły stan wód
PLRW600016187549	Śremska Struga	5	>2	zły stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2018	2021	zły stan wód
PLRW6000171833129	Teleszyna	3	>2	umiarkowany potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód
PLRW600023183512	Topiec	4	>2	słaby potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2018	2021	zły stan wód
PLRW600017184332	Torzeniecki Rów	2	>2	umiarkowany stan ekologiczny		2017	2020	zły stan wód
PLRW600017185969	Trojanka (Struga Goślińska)	4	>2	słaby stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2018	2021	zły stan wód
PLRW60000184699	Trojanówka od Pokrzywnicy do ujścia	brak możliwości klasyfikacji	brak możliwości klasyfikacji	brak możliwości klasyfikacji	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód
PLRW60001618467	Trojanówka do Pokrzywnicy	3	>2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2018	2021	zły stan wód
PLRW6000181887369	Trzcianka	3	>2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2019	2021	zły stan wód
PLRW600016184929	Trzemna (Ciemna)	3	>2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2019	2021	zły stan wód
PLRW600021183511	Warta od Teleszyny do Topca	3	2	umiarkowany potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód
PLRW600019183199	Warta od Siekiernika do Neru	3	>2	umiarkowany potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód
PLRW600021185539	Warta od Moskawy do Pyszącej	4	>2	słaby potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2020	2020	zły stan wód
PLRW60002118719	Warta od Welny do Samy	4	>2	słaby potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód
PLRW600021185991	Warta od Różanego Potoku do Dopływu z Uchorowa	4	>2	słaby potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód
PLRW60002118519	Warta od Prosnego do Lutyni	3	>2	umiarkowany potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód
PLRW600021185999	Warta od Dopływu z Uchorowa do Welny	3	2	umiarkowany potencjał ekologiczny		2018	2020	zły stan wód
PLRW60002118737	Warta od Samy do Ostrorogi	5	>2	zły potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód

Kod JCWP	Nazwa JCWP	Klasa elementów biologicznych	Klasa elementów fizykochemicznych	Stan / potencjał ekologiczny	Klasyfikacja stanu chemicznego	Ocena stanu JCWP		
						Rok najstarszego i najnowszego badania		
PLRW600021185933	Warta od Cybiny do Różanego Potoku	3	2	umiarkowany potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2018	2021	zły stan wód
PLRW60002118579	Warta od Kopli do Cybiny	4	>2	słaby potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód
PLRW60002118399	Warta od Powy do Prosn	3	2	umiarkowany potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód
PLRW60002118539	Warta od Lutyni do Moskawcy	4	>2	słaby potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód
PLRW600021183519	Warta od Topca do Powy	4	2	słaby potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód
PLRW60002118573	Warta od Pyszącej do Kopli	3	>2	umiarkowany potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód
PLRW60002118759	Warta od Ostrorogi do Kamionki	4	>2	słaby potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2020	zły stan wód
PLRW60002418699	Wielna od Dopływu poniżej Jez. Łęgowo do ujścia	3	>2	umiarkowany potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód
PLRW600024186531	Wielna od Lutomni do Dopływu poniżej Jez. Łęgowo	2	>2	umiarkowany potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód
PLRW6000161833726	Wiercica do Borkówki			brak możliwości klasyfikacji		2019	2019	brak możliwości wykonania oceny
PLRW60001718337299	Wiercica od Borkówki do ujścia	3	>2	umiarkowany potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2016	2021	zły stan wód
PLRW600017185729	Wirynka	4	>2	słaby stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2019	2021	zły stan wód
PLRW60001718389	Wrześnica	4	>2	słaby stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód
PLRW600016186949	Zaganka	3	>2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód
PLRW600017184349	Zaleski Rów	3	>2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód
PLRW600001836349	Dopływ ze zb. Słupca	5	>2	zły potencjał ekologiczny		2019	2019	zły stan wód
PLRW600017141699	Złotnica	3	>2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2018	2021	zły stan wód
PLRW600017184392	Żurawka	2	>2	umiarkowany stan ekologiczny		2018	2021	zły stan wód
PLRW600016185692	Żydowski Rów	4	>2	słaby stan ekologiczny	stan chemiczny dobry	2019	2019	zły stan wód

Źródło: <https://wody.gios.gov.pl/>

JCWP JEZIORYNYCH

W latach 2016-2021 roku prowadzono monitoring 67 jednolitych części wód powierzchniowych jeziornych.

Klasyfikacja elementów biologicznych

Klasa elementów biologicznych została określona dla 67 jednolitych części wód jeziornych. Klasyfikacja JCWP ze względu na elementy biologiczne przedstawia się następująco:

- 1 klasa – 3 JCWP;
- 2 klasa – 12 JCWP;
- 3 klasa – 18 JCWP;
- 4 klasa – 17 JCWP;
- 5 klasa – 17 JCWP.

Klasyfikacja elementów fizykochemicznych

Klasyfikacja elementów fizykochemicznych została przeprowadzona dla 55 JCWP - wyniki klasyfikacji były następujące:

- 1 klasa – 43 JCWP;
- 2 klasa – 10 JCWP;
- powyżej 2 klasy – 2 JCWP.

Stan lub potencjał ekologiczny JCWP

Klasyfikację stanu lub potencjału ekologicznego przeprowadzono dla 67 JCWP monitorowanych w punktach reprezentatywnych. Dla 44 JCWP naturalnych określono stan ekologiczny, dla 23 JCWP silnie zmienionych lub sztucznych – potencjał ekologiczny. Spośród JCWP badanych w latach 2016 - 2021:

- dobry stan/potencjał ekologiczny osiągnęły 10 JCWP;
- umiarkowany stan/potencjał ekologiczny charakteryzował największą liczbę JCWP – 23;
- słaby stan/potencjał ekologiczny – 17JCWP - zły stan/potencjał ekologiczny – 17 JCWP;

W żadnej z badanych JCWP nie stwierdzono bardzo dobrego (I klasa) stanu lub maksymalnego potencjału ekologicznego (I klasa).

Stan chemiczny JCWP

Klasyfikację stanu chemicznego wykonano dla 55 JCWP. Dla 3 badanych JCWP stan chemiczny oceniono jako dobry. Natomiast dla 52 badanych JCWP stan chemiczny oceniono jako poniżej dobrego.

Stan JCWP

Stan jednolitych części wód badanych w latach 2016- 2021 będący oceną końcową, określono dla 62JCWP jako zły, 2 jako dobry stan wód. Dla 1 JCWP (Mórka) nie było możliwości wykonania oceny.

Tabela poniżej przedstawia ocenę stanu JCWP jeziornych za lata 2016-2021

Tabela 21 Ocena stanu JCWP jeziornych za lata 2016-2021

Kod JCWP	Nazwa JCWP	Klasa elementów biologicznych	Klasa elementów fizykochemicznych	Stan / potencjał ekologiczny	Klasyfikacja stanu chemicznego	Ocena stanu JCWP		
						Rok najstarszego i najnowszego badania		
PLLW10574	Kępско Długie	5	2	zły stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód
PLLW10346	Kuźnickie	2	2	dobry stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2019	2021	zły stan wód
PLLW10084	Mąkolno	2	2	dobry stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód
PLLW10292	Śremskie	3	2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2018	2021	zły stan wód
PLLW10232	Kleckie	4	2	słaby stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2020	zły stan wód
PLLW10276	Wielkie	3	2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2020	zły stan wód
PLLW10390	Brdowskie	4	2	słaby potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2020	2021	zły stan wód
PLLW10029	Białe-Miałkie	5	2	zły stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód
PLLW10274	Białkowskie	3	2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2020	zły stan wód
PLLW10398	Budzisławskie	1	2	dobry potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód
PLLW10017	Dominickie	2	2	dobry stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2020	zły stan wód
PLLW10409	Niedzięciel	2	2	umiarkowany potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód
PLLW10394	Skulska Wieś	3	2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód
PLLW10317	Tuczno	3	2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2020	zły stan wód

Kod JCWP	Nazwa JCWP	Klasa elementów biologicznych	Klasa elementów fizykochemicznych	Stan / potencjał ekologiczny	Klasyfikacja stanu chemicznego	Ocena stanu JCWP Rok najstarszego i najnowszego badania		
PLLW10286	Kubek	5	2	zły stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2020	2020	zły stan wód
PLLW10131	Lubosz Wielki	4	<=2	słaby stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2016	2020	zły stan wód
PLLW10133	Strykowski	4	2	słaby stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2019	2019	zły stan wód
PLLW10134	Niepruszewskie	4		słaby stan ekologiczny		2019	2019	zły stan wód
PLLW10141	Góreckie	4	2	słaby stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2019	2021	zły stan wód
PLLW10144	Raczyńskie	5		zły potencjał ekologiczny		2019	2019	zły stan wód
PLLW10148	Bnińskie	4	<=2	słaby potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2016	2020	zły stan wód
PLLW10161	Stęszewsko-Końskie	2	2	dobry stan ekologiczny	stan chemiczny dobry	2019	2019	dobry stan wód
PLLW10175	Wierzbicańskie	2	2	dobry stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2020	zły stan wód
PLLW10185	Piotrowskie	3		umiarkowany stan ekologiczny		2019	2019	zły stan wód
PLLW10198	Dziadkowskie	3		umiarkowany stan ekologiczny		2019	2019	zły stan wód
PLLW10255	Lusowskie	3	2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2018	2021	zły stan wód
PLLW10266	Krzymień	5	2	zły stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2019	2019	zły stan wód
PLLW10267	Chojno	3	<=2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2016	2021	zły stan wód
PLLW10287	Jaroszewskie	2	<=2	dobry stan ekologiczny	stan chemiczny dobry	2016	2019	dobry stan wód
PLLW10295	Barlin	4	2	słaby stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2019	2021	zły stan wód
PLLW10298	Bielskie	4	2	słaby stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2019	2021	zły stan wód

Kod JCWP	Nazwa JCWP	Klasa elementów biologicznych	Klasa elementów fizykochemicznych	Stan / potencjał ekologiczny	Klasyfikacja stanu chemicznego	Ocena stanu JCWP		
						Rok najstarszego i najnowszego badania		
PLLW10301	Ławickie	4	2	slaby stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2019	2021	zły stan wód
PLLW10315	Gorzyńskie	3	2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2019	2019	zły stan wód
PLLW10425	Ostrowickie	3	2	umiarkowany potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2019	2021	zły stan wód
PLLW10097	Głodowskie	2	<=2	dobry stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2016	2021	zły stan wód
PLLW10094	Gosławskie	3	<=2	umiarkowany potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2016	2021	zły stan wód
PLLW10416	Kamienieckie	3	2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód
PLLW10091	Licheńskie	3		umiarkowany potencjał ekologiczny		2019	2019	zły stan wód
PLLW10391	Lubotyń	2	2	dobry stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód
PLLW10086	Lubstowskie	3	2	umiarkowany potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód
PLLW10234	Łopienno Południowe	2		umiarkowany potencjał ekologiczny		2019	2019	zły stan wód
PLLW10090	Pątnowskie	4	2	slaby potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2019	2021	zły stan wód
PLLW10088	Ślesińskie	3	2	umiarkowany potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2019	2021	zły stan wód
PLLW10401	Wilczyńskie	1	2	umiarkowany potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód
PLLW10018	Wielkie	5	2	zły stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2019	2021	zły stan wód
PLLW10022	Przemęckie Północne	5	2	zły stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2019	2021	zły stan wód

Kod JCWP	Nazwa JCWP	Klasa elementów biologicznych	Klasa elementów fizykochemicznych	Stan / potencjał ekologiczny	Klasyfikacja stanu chemicznego	Ocena stanu JCWP		
						Rok najstarszego i najnowszego badania		
PLLW10031	Przemęckie Zachodnie	4	2	słaby stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2017	2021	zły stan wód
PLLW10105	Grzymisławskie	4	<=2	słaby potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2016	2020	zły stan wód
PLLW10113	Łoniewskie	5	>2	zły potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2019	2021	zły stan wód
PLLW10117	Wojnowickie	5	2	zły potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2019	2021	zły stan wód
PLLW10119	Jezierzyckie	5	2	zły potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2019	2019	zły stan wód
PLLW10120	Woniesc	5	<=2	zły potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2016	2021	zły stan wód
PLLW10124	Cichowo	3	2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2019	2021	zły stan wód
PLLW10125	Mórka	2		dobry stan ekologiczny		2019	2019	brak możliwości wykonania oceny
PLLW10129	Zbęchy	5	>2	zły stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2019	2021	zły stan wód
PLLW10338	Berzyńskie	5	2	zły potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2018	2021	zły stan wód
PLLW10349	Zbąszyńskie	5	2	zły stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2018	2021	zły stan wód
PLLW10208	Stępuchowskie	2		umiarkowany stan ekologiczny		2019	2019	zły stan wód
PLLW10484	Falmierowskie	5	<=2	zły potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2016	2021	zły stan wód
PLLW10492	Stryjewskie	4		słaby stan ekologiczny		2019	2019	zły stan wód
PLLW10514	Margonińskie	1		umiarkowany potencjał ekologiczny		2019	2019	zły stan wód
PLLW10517	Chodzieskie	4		słaby potencjał ekologiczny		2019	2019	zły stan wód
PLLW10639	Dobre	3	2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny dobry	2019	2021	zły stan wód

Kod JCWP	Nazwa JCWP	Klasa elementów biologicznych	Klasa elementów fizykochemicznych	Stan / potencjał ekologiczny	Klasyfikacja stanu chemicznego	Ocena stanu JCWP		
						Rok najstarszego i najnowszego badania		
PLLW10675	Długie	4	<=2	slaby potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2016	2021	zły stan wód
PLLW10676	Straduńskie	4		slaby stan ekologiczny		2019	2019	zły stan wód
PLLW10857	Kruteckie	5	2	zły stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2019	2021	zły stan wód
PLLW10858	Białe	5	2	zły stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	2019	2021	zły stan wód

Źródło: <https://wody.gios.gov.pl/>

6.1.6. Zasoby geologiczne

Do najważniejszych zasobów naturalnych województwa wielkopolskiego należą złoża węgla brunatnego i gazu ziemnego oraz złoża soli kamiennej.

Węgiel brunatny ze względu na wielkość zasobów, skalę wydobycia, a także warunki perspektywiczne jest najważniejszą z gospodarczego punktu widzenia kopaliną występującą na terenie województwa wielkopolskiego. Eksploatowany jest w kopalniach odkrywkowych w rejonie Konina i Turku (KWB Adamów i KWB Konin).

Wydobycie węgla brunatnego w całym województwie w 2022 roku wynosiło 3 007 tys. ton, co stanowiło 5,2 % wydobycia krajowego. Wydobycie w złożach konińskich (na potrzeby ZE PAK S.A.) wynosiło: Tomislawice 1 160 tys. t (2.01%), Drzewce 1 050 tys. t (1.82%) a Pątnów IV 797 tys. t (1.38%) przy czym w złożu Drzewce wydobycie zakończone zostało w sierpniu 2022 r.

Znaczne zasoby węgla brunatnego znajdują się w nieeksploatowanych złożach w rowie poznańskim – łącznie 3 690 mln t zasobów bilansowych, tj. około połowy zasobów w skali województwa i 16% w skali kraju. Są to złoża: Oczkowice, Czempin, Krzywín i Gostyń, których potencjalna eksploatacja - ze względu na ochronę środowiska i wysoką klasę bonitacyjną gruntów rolnych – jest przedmiotem sporów i konfliktów między społecznościami lokalnymi, organizacjami ekologicznymi i zwolennikami zagospodarowania złóż.

Największe złoża gazu ziemnego to Brońsko, Międzychód, Kościan S, Paproć, Paproć W, Bogdaj- Uciechów, Radlin. W 2022 roku wydobyto z nich łącznie 1 675,86 mln m³ surowca, tj. około 43,2% wydobycia krajowego.

Sól kamienna eksploatowana jest ze złoża Kłodawa 1, w Kłodawie w powiecie kolskim. W roku 2022 wydobyto 796 tys. ton tego surowca, tj. około 20,5% w skali kraju.

Na terenie całego województwa występują także liczne złoża piasków i żwirów oraz surowców ilastych ceramiki budowlanej, a także po kilka złóż innych rodzajów kopalin.

W województwie występuje 10 złóż wód termalnych – Czeszewo w powiecie wrzesińskim, Dobrów w powiecie kolskim, Koło w powiecie kolskim, Konin w mieście Konin, Piła w powiecie pilskim, Swarzędz na terenie Poznania, Ślesin – powiat koniński, Środa – powiat średzki, Tarnowo Podgórne - powiat poznański oraz Turek – powiat turecki. W 2022 r. największy pobór wód był prowadzony ze złoża Swarzędz w ilości 8 724.00 m³.

6.1.7. Gleby

Około 30 % obszaru stanowią grunty rolne, kolejne 30% lasy i grunty leśne. Pozostały obszar zajęty jest przez tereny zurbanizowane i zbiorniki wodne.

Warunki glebowe województwa wielkopolskiego zmieniają się od dobrych na wysoczyznach morenowych zbudowanych z glin piaszczystych (część środkowa i południowa województwa)

do niekorzystnych na sandrach, wysoczyznach, w strefach krawędziowych i w dolinach zbudowanych z utworów piaszczystych (część zachodnia, północno-zachodnia i wschodnia województwa).

Większość gleb wytworzyła się ze skał pochodzenia lodowcowego (tj. piasków, ilów, glin). W warstwie przypowierzchniowej dominują utwory piaszczyste i gliniaste. Większość gleb to gleby lekkie i bardzo lekkie, reprezentowane przez:– gleby autogeniczne (brunatonoziemne bielicoziemne), gleby hydrogeniczne (bagienne, pobagienne), gleby napływowe (mady rzeczne).

Gleby w województwie wielkopolskim to gleby średniej i niskiej jakości, należące do najślabszych w kraju. Pod względem typologicznym dominują pseudobielice oraz gleby brunatne wylugowane i brunatne kwaśne. Jedynie w powiatach: gostyńskim i krotoszyńskim udział gleb najwyższej jakości (od I do III klasy) przekracza 50% ogólnej powierzchni gruntów ornych i wynosi odpowiednio 68% i 55%. W Wielkopolsce znaczny jest udział gleb o niskiej wartości i przydatności rolniczej (klasy V, VI i VIz), które zajmują 40% powierzchni gruntów ornych województwa. Powiaty, na terenie których udział gleb marginalnych wynosi ponad 50% w ogólnej powierzchni gruntów ornych, to: czarnkowsko-trzcianecki, kaliski, kępiński, koniński, międzychodzki, nowotomyski, ostrowski, ostrzeszowski, turecki i wolsztyński.

Gleby wysokich klas bonitacyjnych wymagają szczególnej ochrony przed zmianą dotychczasowego rolniczego użytkowania, natomiast gleby niskourodajne klasy V, VI, VIz mogą być sukcesywnie przeznaczane pod zalesienia. Przydatność rolnicza gleb regionu charakteryzuje się dużym zróżnicowaniem przestrzennym. Zdecydowana większość gleb w województwie (64%) należy do kompleksów o słabej przydatności do produkcji roślinnej. Niski jest udział najbardziej wartościowych kompleksów pszennych (15%), a znaczny – kompleksów żytnich (78%). Wskaźnik waloryzacji rolniczej przestrzeni produkcyjnej w województwie wielkopolskim wynosi 64,8 pkt. przy średniej dla kraju 66,6 pkt. Gminy województwa charakteryzują się dużym zróżnicowaniem wskaźnika – od 42,6 pkt w gminie Kraszewice i Czajków do 94,9 w gminie Pogorzela. Wskaźnik waloryzacji ma największe wartości – powyżej 80 pkt w południowej części regionu na linii Leszno – Kalisz. Najniższe wartości wskaźnika występują w gminach we wschodniej (okolice Konina) i południowej (okolice Ostrzeszowa) części regionu. Wielkopolska jest regionem o dużym zasobie użytków rolnych. Stanowią one 64,7% ogólnej powierzchni województwa (w kraju 59,9%).

6.1.8. Elementy środowiska objęte ochroną na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody

Zgodnie z ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 r. *o ochronie przyrody* (t.j. Dz.U. 2023 poz. 1336 z późn. zm.) ochronie podlegają: parki narodowe, rezerваты przyrody, parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu, obszary Natura 2000, pomniki przyrody, stanowiska dokumentacyjne, użytki ekologiczne, zespoły przyrodniczo-krajobrazowe, ochrona gatunkowa roślin, zwierząt i grzybów. Dla ww. obszarów ochrony nie ustalono jednak poziomów dopuszczalnych hałasu. Na mapach (w załączeniu) przedstawiono lokalizację

zadań POH względem terenów chronionych. Poszczególne zadania zostały przedstawione i analizowane w buforach (od 300m do 1 km)

Powierzchnia o szczególnych walorach przyrodniczych prawnie chroniona na terenie województwa wielkopolskiego wyniosła 883,6 tys. ha (o 1,2 tys. ha więcej niż w 2021 r.) i stanowiła 29,6% ogólnej powierzchni województwa oraz 8,7% prawnie chronionej powierzchni kraju.

Obszary chronionego krajobrazu zajmowały 686,4 tys. ha, parki krajobrazowe – 178,5 tys. ha, parki narodowe – 8,0 tys. ha, rezerваты przyrody – 4,6 tys. ha, użytki ekologiczne i stanowiska dokumentacyjne – 3,5 tys. ha, a zespoły przyrodniczo-krajobrazowe – 2,6 tys. ha.

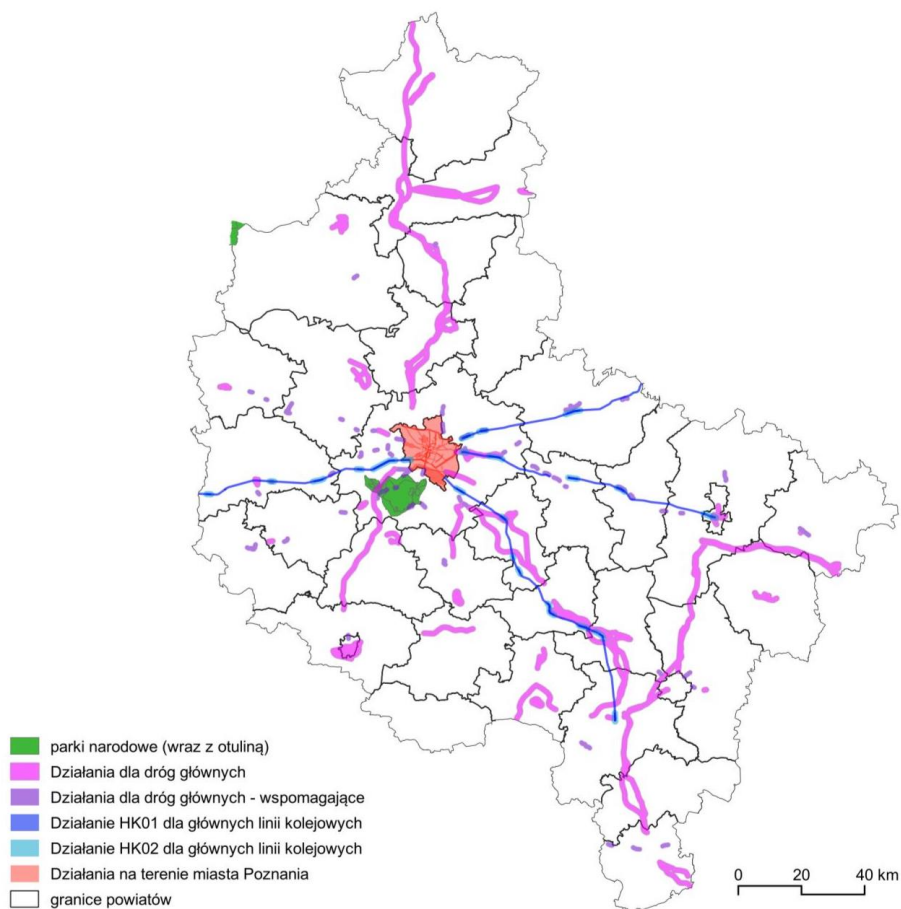
Na terenie województwa 3811 obiektów spełnia wymogi kwalifikujące do uznania za pomniki przyrody. Obiekty te to przede wszystkim pojedyncze drzewa – 79,8%, grupy drzew – 14,1%, głązy narzutowe oraz aleje – po 2,3%.

Sieć obszarów Natura 2000, w skład której wchodzi część obszarów prawnie chronionych zajmowała 653,6 tys. ha, z czego na specjalne obszary ochrony ptaków przypadało 409,5 tys. ha, tj. 13,7% powierzchni ogólnej województwa, a na specjalne obszary ochrony siedlisk – 244,1 tys. ha (8,2%).

PARKI NARODOWE

Na terenie województwa zlokalizowane są dwa Parki Narodowe:

- Wielkopolski Park Narodowy, o powierzchni 7 584 ha (a wraz z otuliną 14 840 ha), utworzony w roku 1957, celem ochrony krajobrazu polodowcowego, naturalnych zbiorowisk roślinnych i licznych gatunków zwierząt;
- Drawieński Park Narodowy, utworzony w roku 1990, będący częścią kompleksu leśnego Puszczy Drawskiej, o całkowitej powierzchni ponad 11,53 tys. ha (powierzchnia otuliny 40 896 ha), w tym na obszarze województwa wielkopolskiego w gminie Krzyż (powiat czarnkowsko-trzcianecki) – 377,8 ha.

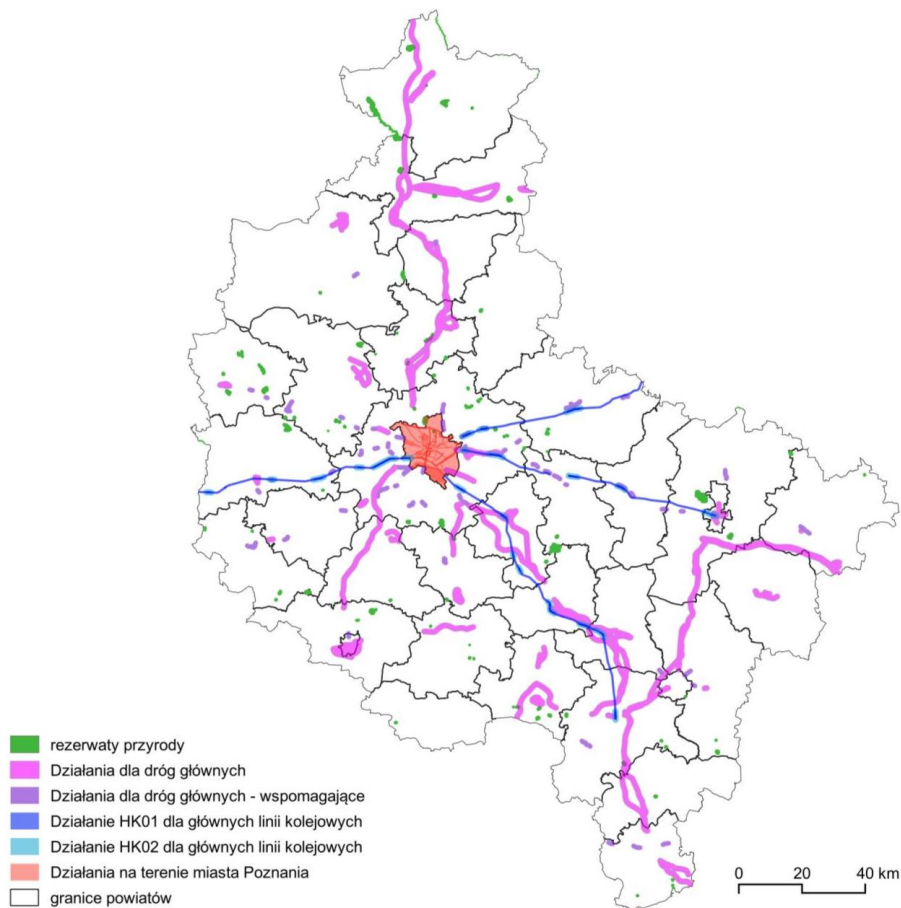


Rysunek 20 Lokalizacja zadań POH na tle Parków Narodowych

(źródło: opracowanie własne na podstawie <https://www.gov.pl/web/gdos/dostep-do-danych-geoprzestrzennych>)

- Rezerваты przyrody

Na terenie województwa wielkopolskiego występuje 99 rezerwatów przyrody w tym: 44 rezerваты leśne, 17 rezerwatów florystycznych, 15 torfowiskowych, 9 faunistycznych, 11 krajobrazowych, 1 wodny, 1 leśno-krajobrazowy, 1 krajobrazowo-leśny. Rezerваты obejmują obszary zachowane w stanie naturalnym lub mało zmienionym, ekosystemy, ostoje i siedliska przyrodnicze, roślinne, zwierzęce, siedliska grzybów, twory nieożywione wyróżniające się walorami przyrodniczymi, naukowymi, kulturowymi czy krajobrazowymi.



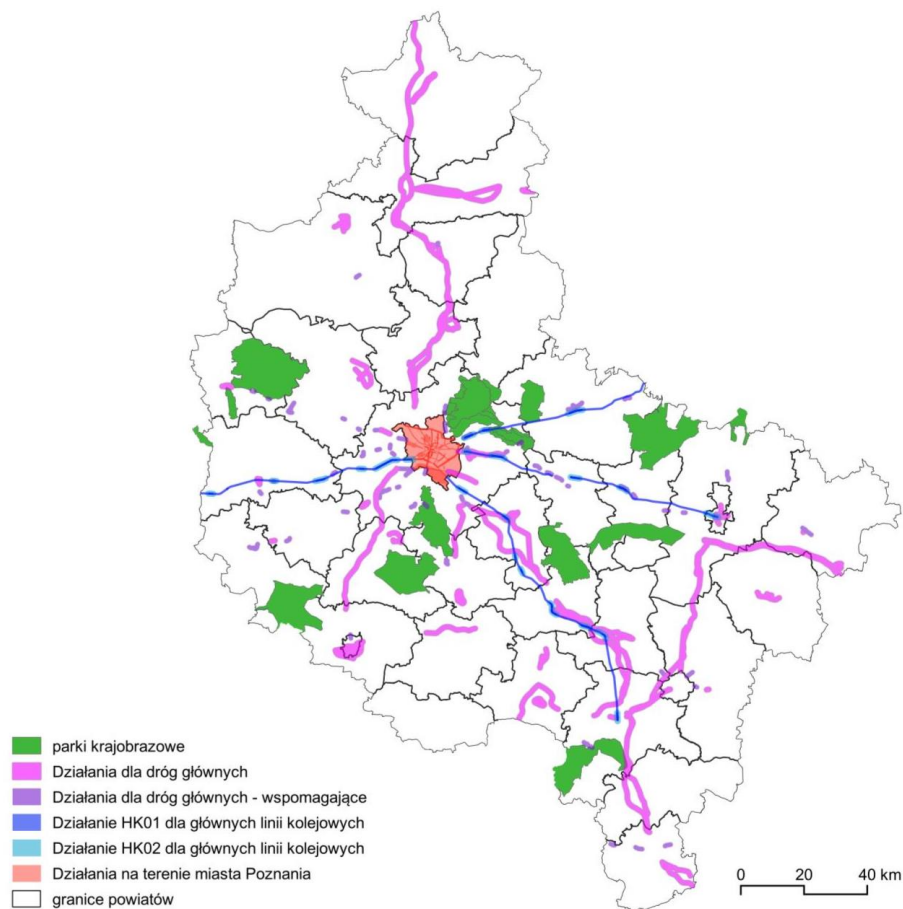
Rysunek 21 Lokalizacja zadań POH na tle rezerwatów przyrody

(źródło: opracowanie własne na podstawie <https://www.gov.pl/web/gdos/dostep-do-danych-geoprzestrzennych>).

Parki krajobrazowe

Na terenie województwa występuje 14 parków krajobrazowych. Parki krajobrazowe wyznaczono ze względu na wartości przyrodnicze, historyczne i kulturowe, a także walory krajobrazowe w celu ich ochrony oraz popularyzacji:

- Powidzki Park Krajobrazowy;
- Lednicki Park Krajobrazowy;
- Przemycki Park Krajobrazowy;
- Sierakowski Park Krajobrazowy;
- Park Krajobrazowy im. Gen. Dezyderego Chłapowskiego;
- Nadgoplański Park Tysiąclecia;
- Park Krajobrazowy Puszcza Zielonka;
- Park Krajobrazowy Promno;
- Żerkowsko-Czeszewski Park Krajobrazowy;
- Nadwarciański Park Krajobrazowy;
- Park Krajobrazowy Dolina Baryczy;
- Rogaliński Park Krajobrazowy;
- Miedzichowski Park Krajobrazowy;
- Dolina Kamionki.



Rysunek 22 Lokalizacja zadań POH na tle parków krajobrazowych

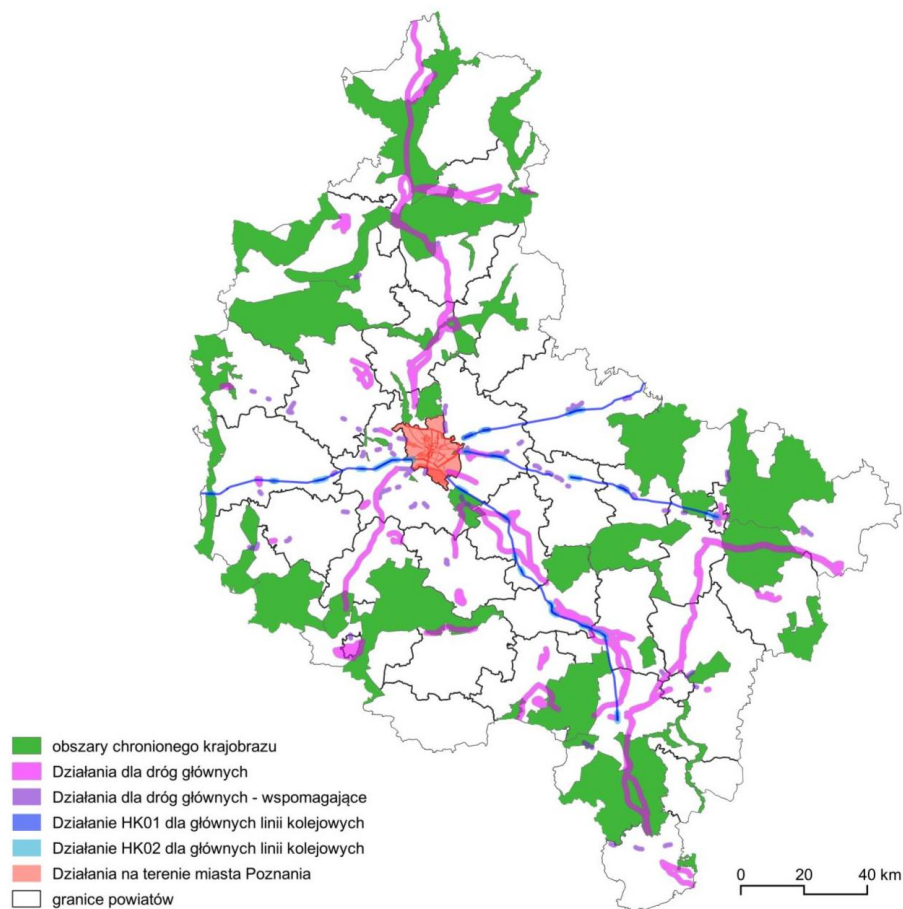
(źródło: opracowanie własne na podstawie <https://www.gov.pl/web/gdos/dostep-do-danych-geoprzestrzennych>)

Obszary chronionego krajobrazu

Obszary chronionego krajobrazu zostały wyznaczone ze względu na wyróżniający się krajobraz o zróżnicowanych ekosystemach, wartości związane z możliwością zaspokajania potrzeb związanych z turystyką i wypoczynkiem czy pełnienie funkcji korytarzy ekologicznych. Na terenie województwa występują następujące obszary chronione:

1. Bagna Średzkie;
2. Biedrusk;
3. Dąbrowy Krotoszyńskie Baszków-Rochy;
4. Dolina Baryczy;
5. Dolina Cybiny w Nekielce;
6. Dolina Cybiny w Poznaniu;

7. Dolina Łobżonki i Bory Kujańskie;
8. Dolina Noteci;
9. Dolina Prosny;
10. Dolina rzeki Ciemnej;
11. Dolina rzeki Swędrni w okolicach Kalisza;
12. Dolina rzeki Wirynki;
13. Dolina Samicy Kierskiej;
14. Dolina Wełny i Rynna Gołaniecko-Wągrowiecka;
15. Goplańsko-Kujawski;
16. H (Międzychód);
17. I Międzyrzecz-Trzciel;
18. Jeziora Niepruszewskiego;
19. Kompleks leśny Śmigiel-Święciechowa;
20. Krzywińsko-Osiecki wraz z zadrzewieniami generała Dezyderego Chłapowskiego i kompleksem leśnym Osieczna-Góra;
21. Obszar Chronionego Krajobrazu w gminie Kórnik;
22. Pojezierze Sławskie, Pradolina Obry i Rynna Zbąszyńska;
23. Pojezierze Wałeckie i Dolina Gwdy;
24. Powidzko-Bieniszewski;
25. Przemęcko-Wschowski i kompleks leśny Włoszakowice;
26. Puszcza nad Drawą;
27. Puszcza Notecka;
28. Pyzdski;
29. Rynny Jeziora Lusowskiego i Doliny Samy;
30. Szwajcaria Żerkowska;
31. Uniejowski;
32. Wzgórza Ostrzeszowskie i Kotlina Odolanowska;
33. Złotogórski;

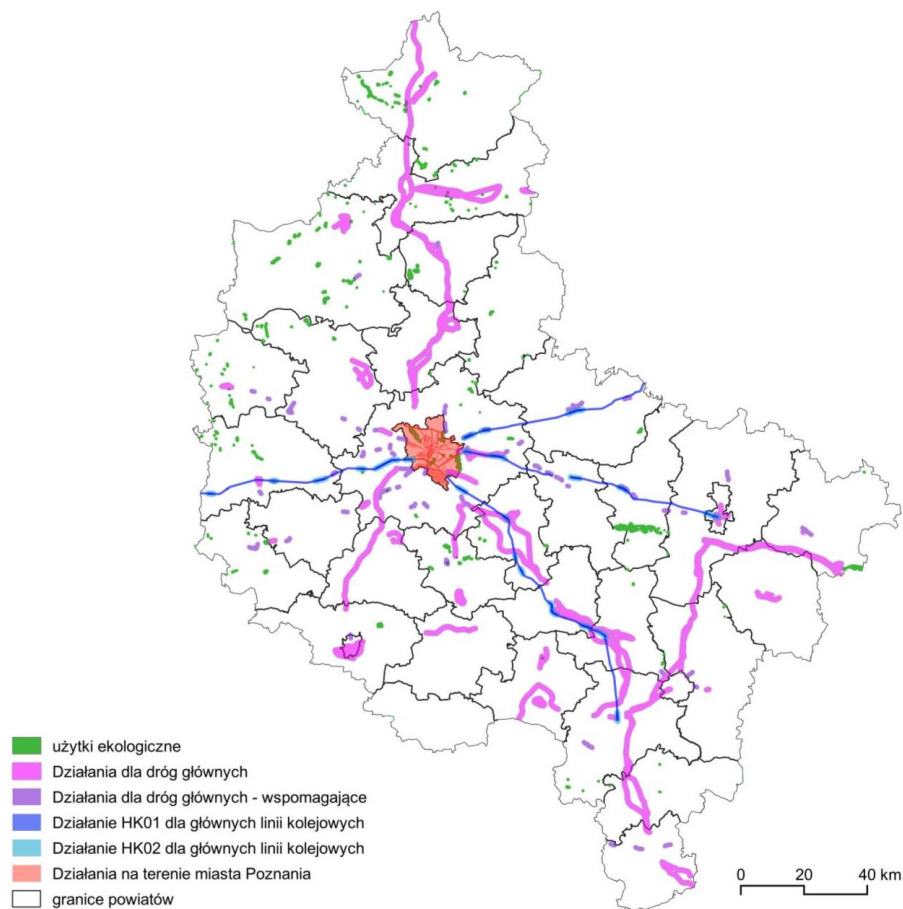


Rysunek 23 Lokalizacja zadań POH na tle obszarów chronionego krajobrazu

(źródło: opracowanie własne na podstawie <https://www.gov.pl/web/gdos/dostep-do-danych-geoprzestrzennych>)

UŻYTKI EKOLOGICZNE

Na terenie województwa wyróżniono 210 obszarów zaliczonych do użytków ekologicznych. Zostały one utworzone ze względu na konieczność ochrony pozostałości ekosystemów mających znaczenie dla zachowania różnorodności biologicznej czy też ochronę siedlisk przyrodniczych o dużych walorach przyrodniczych i krajobrazowych tj. naturalne zbiorniki wodne śródpolne i śródleśne, oczka wodne, kępy drzew i krzewów, łąki świeże, torfowiska, ziołorośla nadrzeczne itp.



Rysunek 24. Lokalizacja zadań POH na tle użytków ekologicznych

(źródło: opracowanie własne na podstawie <https://www.gov.pl/web/gdos/dostep-do-danych-geoprzestrzennych>)

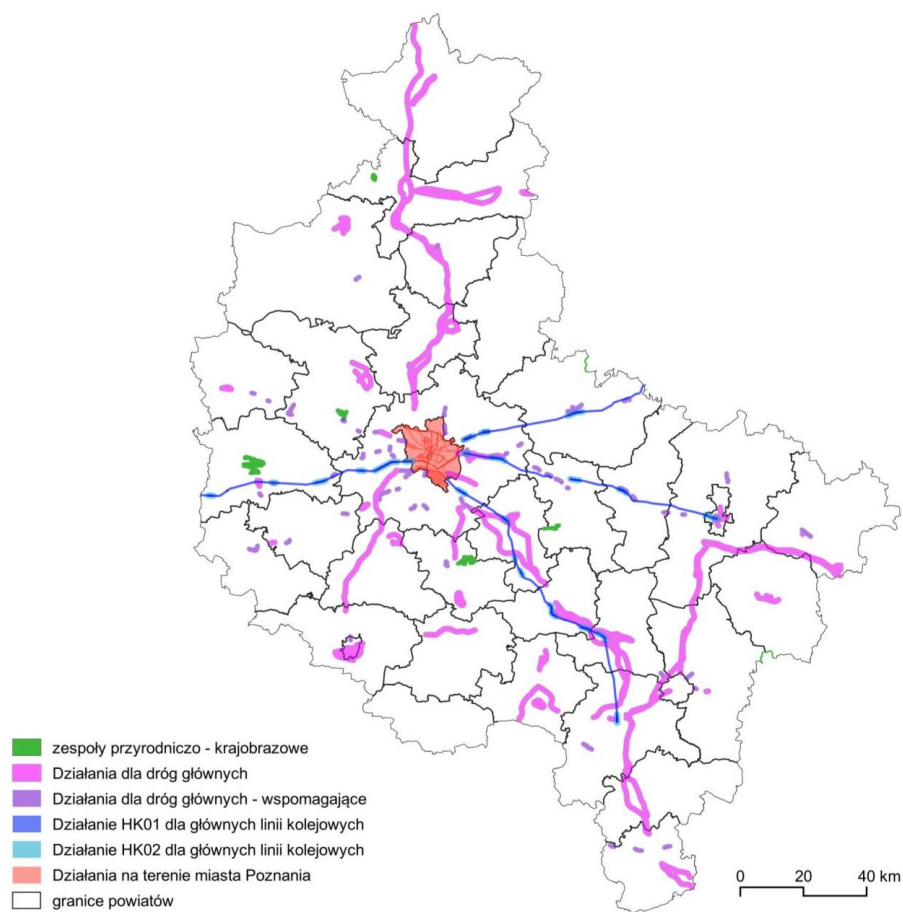
STANOWISKA DOKUMENTACYJNE

Na terenie województwa jest jedno stanowisko dokumentacyjne. Stanowisko Profil Soli Różowej jest fragmentem formacji geologicznej, zlokalizowanym w przekopie południowo - zachodnim w podziemnych wyrobiskach Kopalni Soli Kłodawa na głębokości 600 m.p.p.t. Stanowisko obrazuje wykształcenie i sukcesję głównych ogniw litostratygraficznych cechsztynu z centrum basenu permńskiego na obszarze Polski (zubru brunatnego, soli podścielającej, anhydrytu pegmatytowego, najmłodszej soli kamiennej różowej oraz zubru czerwonego). Stanowisko dokumentacyjne jest poza obszarami zadań POH.

ZESPOŁY PRZYRODNICZO – KRAJOBRAZOWE

Ta forma ochrony krajobrazu powstała ze względu na ochronę walorów widokowych i estetycznych fragmentów naturalnego i kulturowego krajobrazu. Na terenie województwa wyróżniono 5 zespoły przyrodniczo – krajobrazowe:

- Glińskie Góry;
- Góra Dąbrowa;
- Jezioro Bytyńskie;
- Pradolina Miłosławska
- Łęgi Mechlińskie.

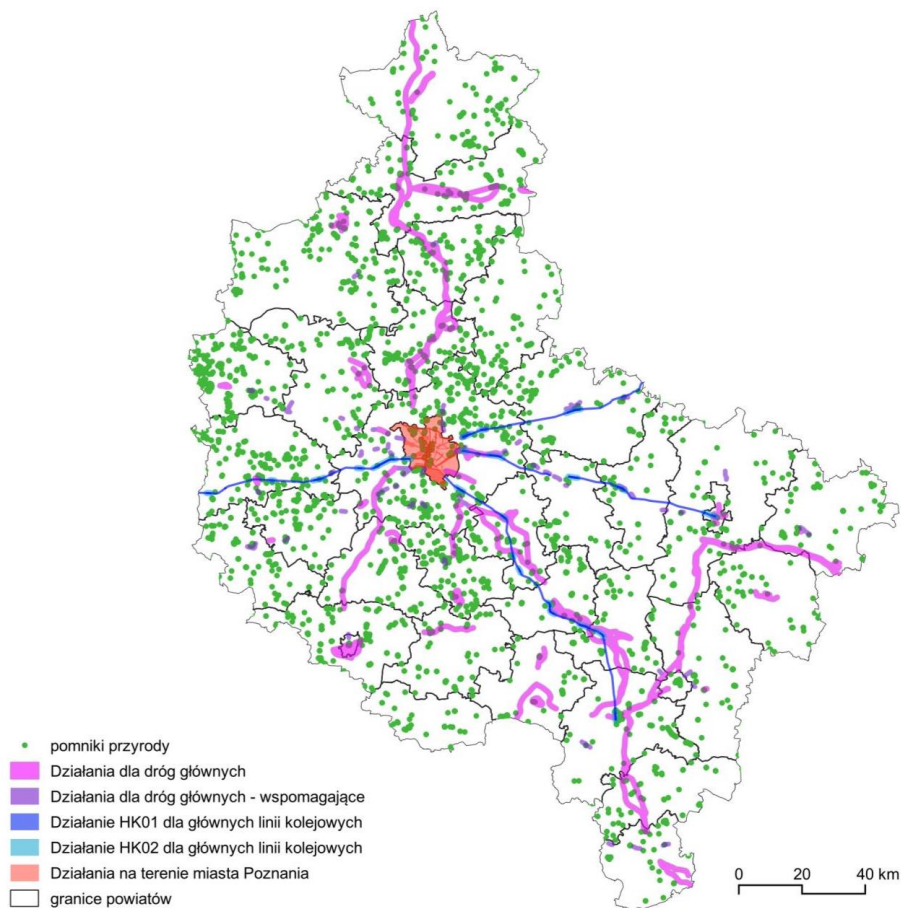


Rysunek 25 Lokalizacja zadań POH na tle zespołów przyrodniczo – krajobrazowych

(źródło: opracowanie własne na podstawie <https://www.gov.pl/web/gdos/dostep-do-danych-geoprzestrzennych>)

POMNIKI PRZYRODY

Pomniki przyrody to pojedyncze twory przyrody ożywionej lub nieożywionej lub ich skupiska wyróżniające szczególnymi wartościami przyrodniczymi naukowymi, kulturowymi, historycznymi lub krajobrazowymi, a także cechami wyróżniającymi je spośród innych obiektów jak np. rozmiar.



Rysunek 26. Lokalizacja zadań POH na tle pomników przyrody

(źródło: opracowanie własne na podstawie <https://www.gov.pl/web/gdos/dostep-do-danych-geoprzestrzennych>)

OBSZARY NATURA 2000

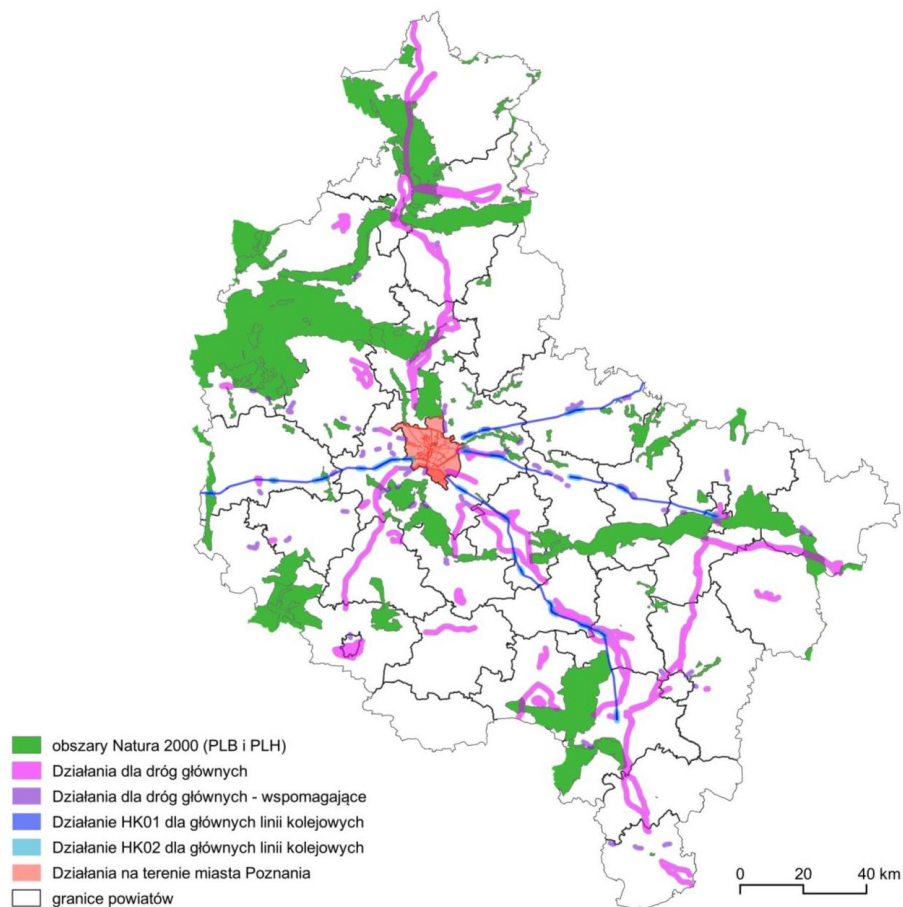
Na sieć obszarów Natura 2000 składają się Obszary Specjalnej Ochrony Ptaków (OSO) oraz Specjalnej Obszary Ochrony Siedlisk (SOO). Na obszarze województwa wyznaczono 19 obszarów ptasich i 59 siedliskowych.

Tabela 22 Obszary Natura 2000 na terenie województwa wielkopolskiego

Lp	Kod obszaru	Nazwa	Status
1.	PLB040004	Ostoja Nadgoplańska	Dyrektyna ptasia
2.	PLB300003	Nadnoteckie Łęgi	Dyrektyna ptasia
3.	PLB300004	Wielki Łęg Obrzański	Dyrektyna ptasia
4.	PLB100001	Pradolina Warszawsko-Berlińska	Dyrektyna ptasia
5.	PLB300002	Dolina Śródkowej Warty	Dyrektyna ptasia
6.	PLB300005	Zbiornik Wonieść	Dyrektyna ptasia
7.	PLB020001	Dolina Baryczy	Dyrektyna ptasia
8.	PLB300001	Dolina Śródkowej Noteci i Kanału Bydgoskiego	Dyrektyna ptasia
9.	PLB320016	Lasy Puszczy nad Drawą	Dyrektyna ptasia
10.	PLB300013	Dolina Samicy	Dyrektyna ptasia
11.	PLB300009	Jezioro Zgierzynieckie	Dyrektyna ptasia
12.	PLB300006	Dolina Małej Welny pod Kiszkowem	Dyrektyna ptasia
13.	PLB300017	Ostoja Rogalińska	Dyrektyna ptasia
14.	PLB300012	Puszcza nad Gwdą	Dyrektyna ptasia
15.	PLB080005	Jeziora Pszczewskie i Dolina Obry	Dyrektyna ptasia
16.	PLB300007	Dąbrowy Krotoszyńskie	Dyrektyna ptasia
17.	PLB300011	Pojezierze Sławskie	Dyrektyna ptasia
18.	PLB300015	Puszcza Notecka	Dyrektyna ptasia
19.	PLB100002	Zbiornik Jeziorsko	Dyrektyna ptasia
20.	PLH080002	Rytna Jezior Obrzańskich	Dyrektyna siedliskowa
21.	PLH300012	Rogalińska Dolina Warty	Dyrektyna siedliskowa
22.	PLH300019	Torfowisko Rzezińskie	Dyrektyna siedliskowa
23.	PLH300013	Sieraków	Dyrektyna siedliskowa
24.	PLH300002	Uroczyska Płyty Krotoszyńskiej	Dyrektyna siedliskowa
25.	PLH300054	Struga Białosiłwka	Dyrektyna siedliskowa
26.	PLH300037	Kiszewo	Dyrektyna siedliskowa
27.	PLH300001	Biedrusko	Dyrektyna siedliskowa
28.	PLH300048	Glinianki w Lenartowicach	Dyrektyna siedliskowa
29.	PLH300026	Pojezierze Gnieźnieńskie	Dyrektyna siedliskowa
30.	PLH300004	Dolina Noteci	Dyrektyna siedliskowa
31.	PLH300011	Puszcza Bieniszewska	Dyrektyna siedliskowa
32.	PLH300007	Ostoja Zgierzyniecka	Dyrektyna siedliskowa
33.	PLH300003	Dąbrowy Obrzyckie	Dyrektyna siedliskowa
34.	PLH300028	Barłóżnia Wolsztyńska	Dyrektyna siedliskowa
35.	PLH300017	Dolina Rurzyca	Dyrektyna siedliskowa
36.	PLH100006	Pradolina Bzury-Neru	Dyrektyna siedliskowa
37.	PLH040007	Jezioro Gopło	Dyrektyna siedliskowa
38.	PLH300050	Stawy Kiszewskie	Dyrektyna siedliskowa
39.	PLH300051	Grądy Bytyńskie	Dyrektyna siedliskowa
40.	PLH300044	Jezioro Kaliszańskie	Dyrektyna siedliskowa

Lp	Kod obszaru	Nazwa	Status
41.	PLH300056	Buczyna w Długiej Goślinie	Dyrektywa siedliskowa
42.	PLH300057	Dolina Średzkiej Strugi	Dyrektywa siedliskowa
43.	PLH300049	Grądy w Czarniejewie	Dyrektywa siedliskowa
44.	PLH300052	Uroczyska Kujańskie	Dyrektywa siedliskowa
45.	PLH300053	Lasy Żerkowsko-Czeszewskie	Dyrektywa siedliskowa
46.	PLH300055	Dębowa Góra	Dyrektywa siedliskowa
47.	PLH300046	Dolina Bukówki	Dyrektywa siedliskowa
48.	PLH300043	Dolina Wełny	Dyrektywa siedliskowa
49.	PLH300059	Jodły Ostrzeszowskie	Dyrektywa siedliskowa
50.	PLH220066	Dolina Szczry	Dyrektywa siedliskowa
51.	PLH300033	Dolina Mogielnicy	Dyrektywa siedliskowa
52.	PLH300009	Ostoja Nadwarciańska	Dyrektywa siedliskowa
53.	PLH300021	Poligon w Okonku	Dyrektywa siedliskowa
54.	PLH300008	Kopanki	Dyrektywa siedliskowa
55.	PLH300036	Zamorze Pniewskie	Dyrektywa siedliskowa
56.	PLH300029	Jezioro Mnich	Dyrektywa siedliskowa
57.	PLH300038	Dolina Cybiny	Dyrektywa siedliskowa
58.	PLH300031	Dolina Kamionki	Dyrektywa siedliskowa
59.	PLH300032	Ostoja Międzychodzko-Sierakowska	Dyrektywa siedliskowa
60.	PLH300039	Będlewo-Bieczyny	Dyrektywa siedliskowa
61.	PLH300014	Zachodnie Pojezierze Krzywińskie	Dyrektywa siedliskowa
62.	PLH300016	Bagno Chlebowo	Dyrektywa siedliskowa
63.	PLH300034	Dolina Swędrni	Dyrektywa siedliskowa
64.	PLH300040	Dolina Łobzonki	Dyrektywa siedliskowa
65.	PLH300041	Ostoja Przemęcka	Dyrektywa siedliskowa
66.	PLH300030	Ostoja koło Promna	Dyrektywa siedliskowa
67.	PLH300006	Jezioro Kubek	Dyrektywa siedliskowa
68.	PLH300005	Fortyfikacje w Poznaniu	Dyrektywa siedliskowa
69.	PLH300035	Baranów	Dyrektywa siedliskowa
70.	PLH300010	Ostoja Wielkopolska	Dyrektywa siedliskowa
71.	PLH100025	Lipickie Mokradła	Dyrektywa siedliskowa
72.	PLH300060	Puszcza Pyzdrska	Dyrektywa siedliskowa
73.	PLH300042	Dolina Miały	Dyrektywa siedliskowa
74.	PLH020041	Ostoja nad Baryczą	Dyrektywa siedliskowa
75.	PLH300045	Ostoja Piłska	Dyrektywa siedliskowa
76.	PLH300047	Dolina Debrzynki	Dyrektywa siedliskowa
77.	PLH320046	Uroczyska Puszczy Drawskiej	Dyrektywa siedliskowa
78.	PLH320025	Dolina Piławy	Dyrektywa siedliskowa
79.	PLH300058	Uroczyska Puszczy Zielonki	Dyrektywa siedliskowa

Źródło: <https://www.crfop.gdos.gov.pl>



Rysunek 27 Lokalizacja zadań POH na tle obszarów Natura 2000

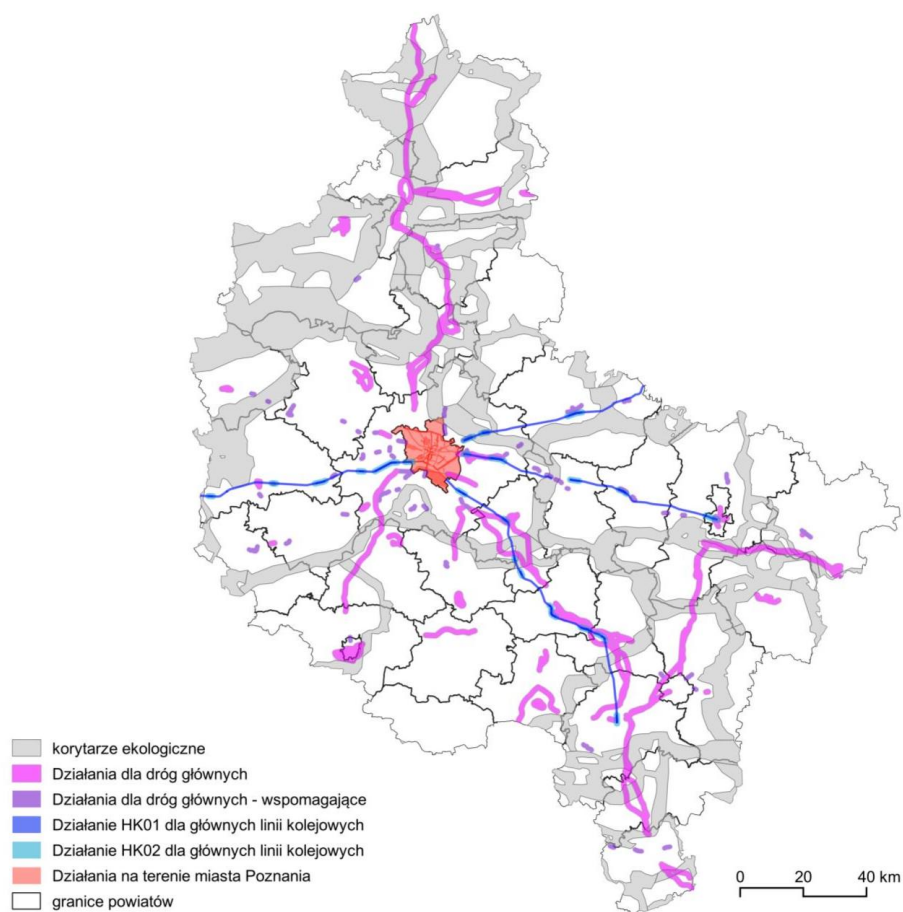
(źródło: opracowanie własne na podstawie <https://www.gov.pl/web/gdos/dostep-do-danych-geoprzestrzennych>)

Dla obszarów zostały opracowane plany ochrony.

KORYTARZE EKOLOGICZNE

Na terenie województwa wielkopolskiego sieć korytarzy ekologicznych zapewnia ciągłość i powiązania pomiędzy poszczególnymi ekosystemami w kraju. Istnienie ciągłych obszarów naturalnego krajobrazu w formie korytarzy ekologicznych jest szczególnie ważne dla wędrownych gatunków zwierząt.

W województwie znajduje się Korytarz Północno Centralny (KPnC) oraz Korytarz Południowo Centralny (KPdC).



Rysunek 28 Lokalizacja zadań POH na tle korytarzy ekologicznych

(źródło: opracowanie własne na podstawie <https://www.gov.pl/web/gdos/dostep-do-danych-geoprzestrzennych>)

6.2. Zagrożenia wynikające z braku realizacji projektowanego dokumentu

We współczesnym świecie hałas stanowi najpowszechniejszy czynnik w środowisku, co oznacza, że w porównaniu do innych czynników na jego wpływ narażona jest znaczna ilość osób. Negatywne oddziaływanie hałasu na życie i zdrowie człowieka zostało potwierdzone wieloma badaniami. Nadmierny hałas ma bezpośredni związek ze zdrowiem człowieka i może być przyczyną m.in. wysokiego ciśnienia krwi, zakłóceń mowy, utraty słuchu, zaburzeń snu oraz spadku fizycznej wydajności organizmu oraz zaburzeń psychicznych.

Wszystkie działania zaproponowane do realizacji w ramach Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa wielkopolskiego do roku 2029 mają z założenia na celu

poprawę klimatu akustycznego na obszarze objętym Programem. Niepodejmowanie działań ograniczających emisję hałasu do środowiska będzie prowadzić do ciągłego zwiększenia negatywnych oddziaływań i pogorszenia komfortu życia mieszkańców województwa oraz ich zdrowia. Od lat obserwuje się stały wzrost natężenia hałasu w środowisku, według raportów OECD (Organizacji Współpracy Gospodarczej i Rozwoju) wzrasta on o 2 dB na każde dziesięciolecie. W związku z powyższym konieczne jest podejmowanie wszystkich możliwych środków mających związek z ograniczaniem emisji hałasu, na terenach zagrożonych.

Skutkiem rezygnacji z realizacji działań zawartych w Programie będzie brak zmiany liczby osób narażonych na negatywne oddziaływanie hałasu na wytypowanych obszarach narażonych na ponadnormatywny poziom hałasu, a w skrajnych przypadkach zwiększenie liczby tych osób. W temacie zmian stanu pozostałych komponentów środowiska, rezygnacja z zadań naprawczych nie będzie miała większego znaczenia. Poza negatywnym oddziaływaniem na ludzi, w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu stan środowiska i jego poszczególne komponenty mogą ulec ewentualnemu pogorszeniu w wyniku zaniedbania infrastruktury drogowej i kolejowej w województwie. Nowe inwestycje mające na celu ograniczenie hałasu, m.in. poprzez zmianę organizacji i rozłożenie natężenia ruchu oraz poprawę bezpieczeństwa, będą także służyć poprawie ogólnego stanu środowiska.

Poniżej przedstawiono efekty realizacji POH.

Tabela 23 Efekty działań z zakresu ograniczania hałasu drogowego dla dróg głównych proponowanych do podjęcia w ciągu 5 lat, licząc od roku uchwalenia Programu (lata 2024-2029)

Lp.	KOD w POH TOM II	powiat	N_{SMH}^{POH}drogowy	N_{POH}^{POH}drogowy	$R_{HA,drogowy}$	N_{SMH}^{POH}drogowy	N_{POH}^{POH}drogowy	$R_{HSD,drogowy}$	N_{SMH}^{POH}drogowy	N_{POH}^{POH}drogowy	$R_{HSD,drogowy}$
1	HD01	złotowski	358	232	126	122	87	35	0	0	0
2	HD02	obornicki	543	263	280	141	72	69	1	0	1
3	HD02	poznański	41	15	26	9	3	6	0	0	0
4	HD03	ostrowski	283	279	4	76	75	1	0	0	0
5	HD04	kępiński	116	64	52	33	19	14	0	0	0
6	HD05	krotoszyński	166	119	47	51	34	17	0	0	0
7	HD06	międzychodzki	48	30	18	16	9	7	0	0	0
8	HD07	kaliski	180	133	47	55	43	12	0	0	0
9	HD07	koniński	248	192	56	74	58	16	0	0	0
10	HD07	ostrowski	161	118	43	44	34	10	0	0	0
11	HD07	Kalisz	1	1	0	0	0	0	0	0	0
12	HD08	poznański	71	48	23	23	17	6	0	0	0
13	HD09	poznański	210	189	21	71	65	6	0	0	0
14	HD10	poznański	315	295	20	79	75	4	0	0	0
15	HD11	poznański	14	11	3	3	2	1	0	0	0
16	HD12	gostyński	423	340	83	169	134	35	1	0	1
17	HD13	obornicki	236	145	91	68	44	24	0	0	0
18	HD14	szamotulski	303	198	105	77	50	27	0	0	0
18	HD15	nowotomyski	83	60	23	28	17	11	0	0	0

Lp.	KOD w POH TOM II	powiat	$N_{SMH}^{POH} \dots \dots \dots \text{regowy}$	$N_{POH}^{POH} \dots \dots \dots \text{regowy}$	$R_{HA} \text{dragowy}$	$N_{SMH}^{POH} \dots \dots \dots \text{dragowy}$	$N_{POH}^{POH} \dots \dots \dots \text{dragowy}$	$R_{HSD} \text{dragowy}$	$N_{SMH}^{POH} \dots \dots \dots \text{dragowy}$	$N_{POH}^{POH} \dots \dots \dots \text{dragowy}$	$R_{HSD} \text{dragowy}$
20	HD16	średzki	222	150	72	70	44	26	0	0	0
21	HD17	poznański	104	80	24	26	22	4	0	0	0
22	HD18	Konin	10	9	1	0	0	0	0	0	0
23	HD19	Konin	20	15	5	5	4	1	0	0	0
24	HD20	Konin	3	3	0	1	2	-1	0	0	0
25	HD21	grodziski	184	122	62	64	46	18	0	0	0
26	HD22	kaliski	160	111	49	56	40	16	0	0	0
27	HD23	śłupecki	136	108	28	39	33	6	0	0	0
28	HD24	kolski	96	87	9	29	26	3	0	0	0
29	HD25	jarociński	59	59	0	14	14	0	0	0	0
30	HD26	kościański	354	353	1	83	83	0	0	0	0
31	HD26	leszczyński	6	6	0	1	1	0	0	0	0
32	HD26	poznański	75	75	0	16	16	0	0	0	0
33	HD27	leszczyński	23	23	0	3	3	0	0	0	0
34	HD27	Leszno	1	1	0	0	0	0	0	0	0

Źródło: POH

Tabela 24 Efekty działań z zakresu ograniczania hałasu kolejowego głównych linii kolejowych (leżących poza Poznaniem) proponowanych do podjęcia w ciągu 5 lat, licząc od roku uchwalenia Programu (lata 2024-2029)

LP.	KOD w POH TOM III	Powiat	$N_{SMH}^{POH} \dots \dots \dots \text{kolejowy}$	$N_{POH}^{POH} \dots \dots \dots \text{kolejowy}$	$R_{HA} \text{kolejowy}$	$N_{SMH}^{POH} \dots \dots \dots \text{kolejowy}$	$N_{POH}^{POH} \dots \dots \dots \text{kolejowy}$	$R_{HSD} \text{kolejowy}$
1	HK01	gnieźnieński	473	387	86	157	125	32
2	HK01	jarociński	524	410	114	194	147	47
3	HK01	koniński	132	110	22	45	34	11
4	HK01	nowotomyski	685	582	103	284	235	49
5	HK01	ostrowski	254	216	38	103	81	22
6	HK01	pleszewski	173	138	35	74	62	12
7	HK01	poznański	1677	1350	327	599	461	138
8	HK01	śłupecki	382	299	83	132	99	33
9	HK01	średzki	358	300	58	140	113	27
10	HK01	wrzesiński	287	220	67	91	65	26
11	HK01	Konin	137	108	29	44	28	16
12	HK02	gnieźnieński	298	298	0	89	87	2
13	HK02	jarociński	437	435	2	162	150	12
14	HK02	nowotomyski	478	470	8	194	176	18
15	HK02	ostrowski	150	150	0	58	57	1
16	HK02	pleszewski	126	121	5	57	48	9
17	HK02	poznański	1197	1188	9	438	416	22
18	HK02	śłupecki	211	211	0	74	72	2
19	HK02	średzki	247	243	4	97	90	7
20	HK02	wrzesiński	186	186	0	58	58	0

Źródło: POH

Tabela 25 Efekty działań z zakresu ograniczania hałasu drogowego proponowanych do podjęcia w ciągu 5 lat, licząc od roku uchwalenia Programu (lata 2024-2029) na terenie miasta Poznania.

Lp.	KOD w POH TOM IV	$N_{SMH}^{POH} \dots \dots \dots \text{drogowy}$	$N_{POH}^{POH} \dots \dots \dots \text{drogowy}$	$R_{HA,drogowy}$	$N_{SMH}^{POH} \dots \dots \dots \text{drogowy}$	$N_{POH}^{POH} \dots \dots \dots \text{drogowy}$	$R_{HSD,drogowy}$	$N_{SMH}^{POH} \dots \dots \dots \text{drogowy}$	$N_{POH}^{POH} \dots \dots \dots \text{drogowy}$	$R_{HSD,drogowy}$
1	PHD01	918	830	88	214	196	18	1	1	0
2	PHD02	809	731	78	194	172	22	1	1	0
3	PHD03	299	281	18	84	78	6	0	0	0
4	PHD04	291	280	11	90	86	4	0	0	0
5	PHD05	115	111	4	30	28	2	0	0	0
6	PHD06	149	116	33	48	31	17	0	0	0
7	PHD07	567	394	173	142	75	67	1	0	1
8	PHD08	105	96	9	33	31	2	0	0	0
9	PHD09	135	80	55	34	19	15	0	0	0
10	PHD10	157	116	41	54	37	17	0	0	0
11	PHD11	137	125	12	41	34	7	0	0	0
12	PHD12	21 595	18 892	2 703	5 239	4 465	774	23	20	3

Źródło: POH

Tabela 26 Efekty działań z zakresu ograniczania hałasu kolejowego proponowanych do podjęcia w ciągu 5 lat, licząc od roku uchwalenia Programu (lata 2024-2029) na terenie miasta Poznania.

Lp.	KOD w POH	$N_{SMH}^{POH} \dots \dots \dots \text{kolejowy}$	$N_{POH}^{POH} \dots \dots \dots \text{kolejowy}$	$R_{HA,kolejowy}$	$N_{SMH}^{POH} \dots \dots \dots \text{kolejowy}$	$N_{POH}^{POH} \dots \dots \dots \text{kolejowy}$	$R_{HSD,kolejowy}$
1	PHK1	285	285	0	117	113	4
2	PHK2	1061	828	233	358	261	97

Źródło: POH

Tabela 27 Efekty działań z zakresu ograniczania hałasu tramwajowego proponowanych do podjęcia w ciągu 5 lat, licząc od roku uchwalenia Programu (lata 2024-2029) na terenie miasta Poznania.

Lp.	KOD w POH	$N_{SMH}^{POH} \dots \dots \dots \text{HA,tramwajowy}$	$N_{POH}^{POH} \dots \dots \dots \text{HA,tramwajowy}$	$R_{HA,tramwajowy}$	$N_{SMH}^{POH} \dots \dots \dots \text{HSD,tramwajowy}$	$N_{POH}^{POH} \dots \dots \dots \text{HSD,tramwajowy}$	$R_{HSD,tramwajowy}$
1	PHT1	51	34	17	18	0	18
2	PHT2	139	89	50	56	44	12
3	PHT3	294	189	105	131	66	65
4	PHT4	3517	2975	542	1297	1068	229

Źródło: POH

Tabela 28 Zakładane efekty planowanych działań – hałas lotniczy

Lp.	KOD w opracowaniu	$N_{SMH}^{POH} \dots \dots \dots \text{HA,lotniczy}$	$N_{POH}^{POH} \dots \dots \dots \text{HA,lotniczy}$	$R_{HA,lotniczy}$	$N_{SMH}^{POH} \dots \dots \dots \text{HSD,lotniczy}$	$N_{POH}^{POH} \dots \dots \dots \text{HSD,lotniczy}$	$R_{HSD,lotniczy}$
1	PHL1 – PKL3	616	467	149	0	0	0

Źródło: POH

Jednocześnie, zadania (budowa nowych dróg, modernizacje istniejących) wpisane do POH wynikają z wcześniej przyjętych opracowanych dokumentów i poddanych strategicznym ocenom oddziaływania na środowisko:

- Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.),
- Programu Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku,
- Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030,

- Regionalnego Planu Transportowego dla Województwa Wielkopolskiego w perspektywie do 2030 roku.

Prognozy wykonane dla ww. dokumentów wykazały możliwość ich wdrażania. Obecnie, zadania wynikające z opracowań są w trakcie realizacji w różnym stopniu zaawansowania.

7. Stan środowiska na obszarach objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem

Program ochrony przed hałasem obejmuje swoim zasięgiem tereny położone w granicach administracyjnych województwa wielkopolskiego. Z racji swojego przeznaczenia POH skupia się na jakości i zmianach stanu środowiska zachodzących w zakresie klimatu akustycznego. Na podstawie wykonanych strategicznych map hałasu obrazujących stan środowiska zostały zidentyfikowane obszary wymagające podjęcia działań w zakresie poprawy klimatu akustycznego. W POH określono zbiór działań dotyczących transportu drogowego, szynowego (kolejowego i tramwajowego) oraz lotniczego, mających doprowadzić do poprawy stanu środowiska w zakresie klimatu akustycznego.

Charakterystykę środowiska akustycznego dla województwa przedstawiono w strategicznych mapach hałasu. Efektem opracowanych map jest szczegółowa informacja dotycząca lokalizacji terenów, na których zostały przekroczone poziomy dopuszczalne hałasu oraz liczby mieszkańców narażonych na dokuczliwość oraz na znaczne zaburzenia snu spowodowane różnym rodzajem hałasu.

Istniejące problemy w zakresie akustycznym scharakteryzowano w punkcie 6.1 niniejszego opracowania.

W przypadku nie podjęcia zaplanowanych w ramach POH działań stan środowiska kształtować się będzie na podobnym lub gorszym poziomie.

Znaczące oddziaływania związane z realizacją zapisów Programu mogą wystąpić w przypadku przedsięwzięć wymienionych w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 z późn. zm.). Potencjalne oddziaływania mogą mieć charakter liniowy, punktowy lub rozproszony i mogą wystąpić na obszarach, gdzie prowadzona będzie realizacja zadań inwestycyjnych. Należy jednak podkreślić, że zasięg oddziaływań jest trudny do określenia i wymaga indywidualnego podejścia dla każdej inwestycji. Zadania obejmujące modernizację dróg, czy też wymianę nawierzchni, a także budowa nowych odcinków dróg czy linii szynowych (tramwajowych i kolejowych) należą do przedsięwzięć, dla których wymagane jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Jest to etap przygotowania inwestycji, w trakcie którego określone są szczegółowe rozwiązania minimalizujące oddziaływanie w przypadku stwierdzenia możliwości wystąpienia negatywnych skutków w środowisku. Wtedy to, z uwagi na znacznie większą szczegółowość danych i dokumentacji projektowej możliwe jest określenie najbardziej efektywnych w danej sytuacji rozwiązań mających na celu zapobieganie i ograniczanie negatywnych oddziaływań. Dla inwestycji,

dla których została już wydana decyzja środowiskowa (większości wymienionych w POH) stan środowiska w rejonie poszczególnych inwestycji został przeanalizowany na etapie prowadzenia postępowania administracyjnego (tabele 29 i 30). W niniejszym dokumencie przybliżono stan środowiska na terenie całego województwa.

8. Istniejące problemy ochrony środowiska istotne z punktu widzenia realizacji projektowanego dokumentu, w szczególności dotyczące obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody

Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa wielkopolskiego koncentruje się na ograniczeniu jego negatywnego oddziaływania na tereny chronione akustycznie.

Planowane działania inwestycyjne mogą być w niektórych przypadkach realizowane w pobliżu i na terenach podlegających ochronie (ochrona terenów zamieszkałych przez ludzi kosztem wolnych przestrzeni). Ocena wpływu poszczególnych odcinków dróg i linii kolejowych na środowisko, w tym na obszary Natura 2000, oraz możliwe do zastosowania środki minimalizujące, zostały lub zostaną przeanalizowane we właściwych raportach o oddziaływaniu na środowisko będących załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Głównym problemem przy realizacji nowych inwestycji, w nowym śladzie, jest potencjalne zagrożenie dla obszarów Natura 2000. Wobec powyższego najważniejszą rzeczą jest wykonanie analizy wariantowej lokalizacji nowych dróg i realizacji wariantu najbardziej korzystnego dla środowiska.

Natomiast w przypadku modernizacji istniejących dróg i torowisk przewiduje się, że negatywne oddziaływanie będzie występowało wyłącznie na etapie prac budowlanych. Oddziaływanie to będzie krótkotrwałe i odwracalne.

W przypadku ograniczenia prędkości oraz środków uspokojenia ruchu nie przewiduje się negatywnych oddziaływań na środowisko.

W przypadku zastosowania urządzeń przeciwdźwiękowych (ekrany akustyczne) w ramach planowanych modernizacji czy budowy nowych dróg możliwe będzie zabezpieczenie zabudowy podlegającej ochronie akustycznej przed oddziaływaniem hałasu pochodzącego od ruchu pojazdów poruszających się po analizowanych odcinkach dróg, co jest najbardziej istotną korzyścią związaną z ich zastosowaniem. Ponadto ograniczą rozprzestrzenianie się zanieczyszczeń powietrza na tereny przyległe.

Budowa ekranów może generować niekorzystne oddziaływania. Należą do nich:

- oddziaływanie na krajobraz (widoczny, obcy element),
- ograniczanie dostępu światła (w przypadku ekranów pochłaniających światło na terenach znajdujących się za nimi),
- w przypadku ekranów z płyt poliwęglanowych może stanowić zagrożenie dla ptaków.

Budowa ekranów może również przyczynić się do wystąpienia krótkotrwałych negatywnych oddziaływań (które znikną po zakończeniu robót):

- niewielka ingerencja w środowisko gruntowo-wodne, w związku z koniecznością zainstalowania odpowiednio mocnego fundamentu,
- utrudnienia w ruchu w związku z budową,
- hałas w związku z pracą maszyn na budowie oraz dowozem materiałów budowlanych.

W celu zmniejszenia negatywnego oddziaływania ekranów na krajobraz należy zaprojektować je w stonowanych kolorach (brąz, ciemna zieleń), obsadzić pnączami (powojniki, winobluszcz itp.).

W przypadku zastosowania ekranów przeźroczystych w celu maksymalnego ograniczenia śmiertelności ptaków należy umieścić znaki graficzne, np. czarne pasy o szerokości 2 cm w rozstawie 10 cm. Powodują one, że ekran staje się widoczny dla ptaków.

9. Cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym, istotne z punktu widzenia Programu ochrony środowiska przed hałasem, oraz sposoby, w jakie cele te i inne problemy środowiska zostały uwzględnione podczas opracowywania dokumentu

Podstawowym dokumentem dotyczącym oceny i zarządzania hałasem w środowisku jest Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. *odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku*. Zgodnie z Dyrektywą celem programów ochrony środowiska przed hałasem jest „zapobieganie powstawaniu hałasu w środowisku i obniżania jego poziomu tam, gdzie jest to konieczne, zwłaszcza tam, gdzie oddziaływanie hałasu może powodować szkodliwe skutki dla ludzkiego zdrowia oraz zachowanie jakości klimatu akustycznego środowiska tam, gdzie jest ona jeszcze właściwa”. W dyrektywie zdefiniowano wspólne podejście do unikania, zapobiegania lub eliminacji szkodliwych skutków narażenia na działanie hałasu, w tym jego dokuczliwości, w oparciu o ustalone priorytety. Zalecono, zatem stopniowe wdrażanie następujących działań:

- ustalenie stopnia narażenia na hałas w środowisku, poprzez sporządzanie map hałasu przy zastosowaniu wspólnych dla Państw Członkowskich metod oceny;
- zapewnienie społeczeństwu dostępu do informacji dotyczącej hałasu w środowisku i jego skutków;
- przyjęcie przez Państwa Członkowskie, w oparciu o dane uzyskane z map hałasu, planów działań zmierzających do zapobiegania powstawaniu hałasu w środowisku i obniżania jego poziomu tam, gdzie jest to konieczne, a zwłaszcza tam, gdzie oddziaływanie hałasu może powodować szkodliwe skutki dla zdrowia człowieka oraz zachowanie jakości klimatu akustycznego środowiska tam, gdzie jest ona jeszcze właściwa.

Dyrektywa w kolejnych artykułach wprowadziła regulacje dotyczące:

- wspólnych wskaźników hałasu i ich stosowania oraz wspólnych metod oceny stopnia narażenia na hałas (art. 5 i 6);

- zasad sporządzania strategicznych map hałasu (art. 7);
- zasad opracowywania programów ochrony środowiska przed hałasem, zwanych planami działań (art. 8);
- zasad informowania społeczeństwa o stanie klimatu akustycznego oraz stopniu realizacji planów działań (art. 9);
- sposobów gromadzenia, publikowania oraz przekazywania danych przez Państwa Członkowskie oraz Komisję (art. 10).

Pozostałymi aktami szczebla międzynarodowego są:

- Dyrektywa Komisji (UE) 2015/996 z dnia 19 maja 2015 r. *ustanawiająca wspólne metody oceny hałasu zgodnie z dyrektywą 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady*,
- Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/591 z dnia 6 kwietnia 2022 r. *w sprawie ogólnego unijnego programu działań w zakresie środowiska do 2030 r.* (8. EAP),
- Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów. *Droga do zdrowej planety dla wszystkich. Plan działania UE na rzecz eliminacji zanieczyszczeń wody, powietrza i gleby*,
- Komunikat Komisji Do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów *Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości*.

Na poziomie krajowym głównym dokumentem obejmującym zagadnienia ochrony środowiska jest Konstytucja RP z 1997 r., która stanowi, że „władze publiczne prowadzą politykę zapewniającą bezpieczeństwo ekologiczne współczesnemu i przyszłym pokoleniom”, a także „ochrona środowiska jest obowiązkiem władz publicznych”.

Podstawowym dokumentem strategicznym w zakresie ochrony środowiska jest Polityka Ekologiczna Państwa 2030. Głównym celem PEP2030 jest rozwój potencjału środowiska na rzecz obywateli i przedsiębiorców. Jednym z kierunków interwencji jest „Przeciwdziałanie zagrożeniom środowiska oraz zapewnienie bezpieczeństwa biologicznego, jądrowego i ochrony radiologicznej”. W wyniku realizacji działań zaplanowanych w PEP2030 zdiagnozowane mają zostać aktualne problemy dotyczące określenia optymalnych, z punktu widzenia interesu środowiska i zrównoważonego rozwoju, akustycznych standardów jakości środowiska. O ile wyniki diagnozy wykażą taką potrzebę, nastąpi dokonanie zmian wartości dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Działania w zakresie ochrony przed hałasem w PEP2030 skierowane są do władz państwowych oraz państwowych i regionalnych służb ochrony środowiska, stąd powiązane są z ocenianym dokumentem jedynie pośrednio.

Poniżej przedstawiono dokumenty, które bezpośrednio miały wpływ na zadania w Programie:

1) Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) (PBDK 2022)

Średniookresowy dokument programowy w sektorze infrastruktury dróg krajowych przyjęty Uchwałą Nr 253/2022 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2022 r. Wskazuje poziom i źródła niezbędnego do osiągnięcia założonych celów finansowania. Dokument określa cele polityki transportowej w zakresie budowy drogowej sieci TEN-T na terenie Rzeczypospolitej Polskiej oraz połączeń drogowych komplementarnych wobec niej. Głównym celem Programu jest budowa spójnej sieci dróg krajowych zapewniających efektywne funkcjonowanie drogowego transportu osobowego i towarowego. Rozbudowa sieci dróg krajowych przede wszystkim poprzez budowę autostrad i dróg ekspresowych wpłynie korzystnie na rozwój kraju, wyprowadzając uciążliwy ruch samochodowy poza granice miast. Wśród celów szczegółowych znajdują się:

- Zwiększenie spójności sieci dróg krajowych klasy A i S;
- Wzmocnienie efektywności transportu drogowego oraz poprawa dostępności komunikacyjnej miast i regionów;
- Wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Dokument obejmował realizację dróg krajowych klasy S wymienionych w niniejszym POH na terenie województwa wielkopolskiego. W ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wnioski w Prognozie oddziaływania na środowisko nie wskazują na negatywne oddziaływania na obszary podlegające ochronie przyrodniczej w tym na obszary Natura 2000 [źródło: Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)]

2) Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku (PWKSD 2022)

Przyjęty Uchwałą Nr 198/2022 Rady Ministrów z dnia 4 października 2022 r. Jest pierwszym średniookresowym dokumentem programowym dotyczącym kompleksowego utrzymania sieci dróg krajowych, zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, obejmującego utrzymanie strukturalne i bieżące. Celem Programu jest zapewnienie stabilnego finansowania dla utrzymania spójnej, nowoczesnej i bezpiecznej sieci dróg krajowych. Cele szczegółowe obejmują:

- Zwiększenie spójności sieci dróg krajowych dostosowanych do ruchu pojazdów o nacisku pojedynczej osi do 11,5 t;
- Zapewnienie wymaganego stanu technicznego istniejącej infrastruktury;
- Intensyfikację działań zmniejszających negatywny wpływ infrastruktury drogowej na środowisko.

Opracowana do dokumentu Prognoza stwierdza, że PWKSD nie zawiera żadnych zapisów, które mogłyby w sposób bezpośredni implikować wystąpienie znaczącego negatywnego oddziaływania, o którym mowa w art. 55 ust. 2 ustawy ooś, a więc oddziaływania na obszary Natura 2000 oraz obszary mające znaczenie dla Wspólnoty. Jednocześnie ogólny

i wariantowy charakter działań Programu wyklucza możliwość jednoznacznego rozstrzygnięcia, już na etapie oceny strategicznej, czy w trakcie realizacji poszczególnych inwestycji może dojść do znaczącego oddziaływania, w rozumieniu wspomnianego art. 55. ust. 2 ustawy oos. Wyniki przeprowadzonych analiz przestrzennych wskazują, że takie prawdopodobieństwo jest niewielkie, jednak nie można go całkowicie wykluczyć. (źródło: Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Programu Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku)

3) Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030 (PBO 2021)

Jest średniookresowym dokumentem programowym w sektorze infrastruktury dróg krajowych, przyjętym Uchwałą Nr 46/2021 Rady Ministrów z dnia 13 kwietnia 2021 r. Określa cele i priorytety inwestycyjne w zakresie rozbudowy sieci dróg krajowych, uwzględniając budowę nowych odcinków autostrad, dróg ekspresowych, przebudowy odcinków dróg krajowych, jak i budowę obwodnic. Celem Programu jest budowa drogowych obejść miejscowości zapewniających efektywne funkcjonowanie drogowego transportu osobowego i towarowego, a także poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i jakości życia mieszkańców. Cele szczegółowe obejmują:

- Zwiększenie płynności przejazdu po drogach krajowych;
- Wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Realizacja Programu powinna odciążyć od ruchu tranzytowego ponad sto miejscowości, przez które przebiegają drogi krajowe. Za rok bazowy dla wskaźników przyjęto rok 2019, natomiast rokiem pomiaru wskaźnika będzie rok zakończenia budowy wszystkich zadań realizowanych w ramach Programu. W ramach PBO2021, na terenie wielkopolski planowana jest realizacja następujących obwodnic:

- budowa obwodnicy Gostynia w ciągu drogi krajowej nr 12,
- budowa obwodnicy Krotoszyna, Zdun, Cieszkowa, Koźmina Wielkopolskiego w ciągu drogi krajowej nr 15
- budowa obwodnicy Kamionnej w ciągu drogi krajowej nr 24,
- budowa obwodnicy Kalisza w ciągu drogi krajowej nr 25,
- budowa obwodnicy Strykowa i Żodynia w ciągu drogi krajowej nr 32,
- budowa obwodnicy Grzymiszewa w ciągu drogi krajowej nr 72
- oraz innych.

Dla dokumentu została sporządzona ocena oddziaływania na środowiskowa, która przeanalizowała potencjalne kolizje z obszarami Natura 2000 i nie wykluczyła możliwości realizacji obwodnic.

4) Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2029 roku. (K+ 2022)

Program przyjęty Uchwałą Nr 196/2022 Rady Ministrów z dnia 3 października 2022 r. Głównym celem K+ 2022 jest uzupełnienie sieci kolejowej o połączenia kolejowe (w tym przygotowanie niezbędnej dokumentacji przedprojektowej i projektowej) miejscowości o populacji powyżej 10 tys. osób, które nie posiadają dostępu do kolei pasażerskiej lub towarowej, z miastami wojewódzkimi oraz poprawa wewnętrznej spójności komunikacyjnej i społeczno-gospodarczej tych regionów Polski przy wsparciu ze środków publicznych. Ze względu na brak dostępu do kolei wielu miejscowości z populacją powyżej 10 tys. mieszkańców, pogłębiane jest wykluczenie transportowe oraz ich depopulacja. Priorytetem państwa i regionów jest przywracanie i tworzenie konkurencyjnych połączeń kolejowych między ośrodkami i miastami wojewódzkimi.

5) Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r. (KRTI 2022)

Program przyjęty Uchwałą Nr 177/2022 Rady Ministrów z dnia 26 sierpnia 2022 r. Dzięki rozwojowi transportu intermodalnego możliwe jest wykorzystanie przyjaznego środowisku transportu w przewozie towarów. Dla transportu intermodalnego określono następującą wizję: wzrost znaczenia Polski w globalnych łańcuchach dostaw. Głównym celem rozwoju jest stworzenie optymalnych warunków dla integracji międzygałęziowej w polskim systemie transportowym i zwiększenia wykorzystania transportu kolejowego w przewozach intermodalnych. Realizacja celu obejmuje:

- Wsparcie multimodalnych łańcuchów logistycznych;
- Działania wzmacniające pozycję konkurencyjną transportu intermodalnego wobec innych gałęzi transportu;
- Wykorzystanie nowoczesnych technologii wspierających organizację i rozwój przewozów intermodalnych.

Określone zostały poszczególne cele szczegółowe:

- Powstanie kompleksowych projektów wykorzystania transportu intermodalnego w łańcuchach dostaw, poprzez poprawę systemu organizacji i zarządzania transportem intermodalnym;
- Poprawa konkurencyjności transportu intermodalnego;
- Cyfryzacja transportu intermodalnego poprzez wsparcie projektów badawczo-rozwojowych.

6) Rządowy Program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2028 roku (RPW 2023)

Program „Rządowy program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2028 roku”, przyjęty uchwałą nr 208/2023 Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2023 r., ustanawia ramy finansowe oraz warunki realizacji zamierzeń państwa w zakresie zarządzania infrastrukturą kolejową.

Program stanowi kontynuację 5-letniego programu pn. „Rządowy program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2023 roku”, przyjętego uchwałą nr 7/2018 Rady Ministrów z dnia 16 stycznia 2018 r.

Główne korzyści wynikające z Programu to zapewnienie odpowiedniego poziomu jakości infrastruktury kolejowej, likwidacja zaległości utrzymaniowych, zachowanie sieci linii kolejowych oraz wieloletnie umowy na utrzymanie i remonty linii kolejowych.

Program finansowany jest z środków budżetu państwa i Funduszu Kolejowego. Na jego realizację w latach 2024-2028 ze środków publicznych założono łączny limit w wysokości 49 216,5 mln zł, w tym z budżetu państwa 44 005,4 mln zł.

7) Krajowy Program Kolejowy do 2030 roku (KPK 2023)

Pierwsze wydanie dokumentu „*Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku*” przyjęte zostało pierwotnie uchwałą nr 162/2015 Rady Ministrów z dnia 15 września 2015 r. w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku. W dokumencie tym określony został wieloletni plan rozbudowy oraz modernizacji krajowej sieci połączeń kolejowych, wraz z określeniem harmonogramu realizacji kolejnych zamierzeń inwestycyjnych, a także planowanych kosztów ich realizacji oraz źródeł finansowania. Na przestrzeni lat KPK kilkakrotnie był aktualizowany, przy czym ostatnia jego aktualizacja nastąpiła na mocy uchwały nr 144/2023 Rady Ministrów z dnia 16 sierpnia 2023 r. *zmieniającej uchwałę w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku*. Dokument ten stanowi kontynuację strategii rozwoju infrastruktury kolejowej na terenie Rzeczypospolitej Polskiej, której element stanowi wydany wcześniej „*Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do roku 2013 z perspektywą do roku 2015*”.

Głównym celem wskazanym do osiągnięcia w ramach realizacji KPK 2023 jest wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju, co miałyby zostać osiągnięte w wyniku realizacji spójnej i nowoczesnej sieci linii kolejowych. Wśród celów szczegółowych, związanych bezpośrednio z ww. celem głównym, wymienione zostały:

- Wzmocnienie efektywności transportu kolejowego;
- Zwiększenie bezpieczeństwa funkcjonowania transportu kolejowego;
- Poprawa jakości w przewozach pasażerskich i towarowych.

Zamierzenia inwestycyjne wskazane do realizacji w ramach KPK 2023 zostały podzielone na zadania w ramach listy podstawowej (przewidzianych do realizacji w pierwszej kolejności) oraz rezerwowej (do realizacji w przypadku pojawienia się wolnych środków finansowych). Wśród wymienionych w załączniku 1 do KPK 2023 zamierzeń inwestycyjnych wskazanych do realizacji w ramach listy podstawowej występują odcinki linii kolejowych w województwie wielkopolskim, w tym te, które znalazły się w zakresie niniejszego opracowania, m.in.:

- Zadanie nr 5.026 KPK 2023 o nazwie „Prace na obwodnicy towarowej Poznania”,
- Zadanie nr 7.157 KPK 2023 o nazwie „Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 na odcinku Wągrowiec – Gołańcz – granica województwa”

- Zadanie nr 7.158 KPK 2023 o nazwie „Budowa drugiego toru kolejowego wraz z drugą przeprawą mostową na rzece Warcie na odcinku linii kolejowej nr 354 od posterunku odgałęźnego Oborniki Wlkp. Most do stacji Oborniki Wlkp.”

8) Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 26 stycznia 2021 r. w sprawie wykazu Inwestycji Towarzyszących w zakresie Centralnego Portu Komunikacyjnego

W przedmiotowym rozporządzeniu określono zamierzenia inwestycyjne w zakresie rozbudowy infrastruktury kolejowej na terenie całego kraju, których powstanie ma być związane z budową Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). W rozporządzeniu określono planowany przebieg dwunastu linii kolejowych (z których część zakłada zupełnie nowy przebieg linii kolejowych, zaś inne obejmują swoim zakresem już istniejące trasy), których zbieg planowany jest w miejscu przyszłego portu lotniczego. Spośród wymienionych w przedmiotowym akcie prawnym linii kolejowych na terenie województwa wielkopolskiego inwestycjami objęte zostaną relacje:

- Warszawa – Centralny Port Komunikacyjny – Kutno – Konin – Poznań,
- Sieradz – Kalisz – Poznań – Szczecin,
- Poznań – Zbąszyń – Rzepin – granica państwa.

9) Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku (SZRT 2019)

Zapisy SZRT 2019 są spójne z przyjętą przez Zgromadzenie Ogólne Organizacji Narodów Zjednoczonych (ONZ) w 2015 r. „Agendą na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju - 2030” i zawartymi w niej 17 Celami Zrównoważonego Rozwoju (SDGs). Głównym celem krajowej polityki transportowej jest zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego poprzez utworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym. Główny cel SZRT 2019 odnosi się zarówno do utworzenia zintegrowanego systemu transportowego, m.in. poprzez inwestycje w infrastrukturę transportową, jak i wykreowania sprzyjających warunków dla sprawnego funkcjonowania rynków transportowych i rozwoju efektywnych systemów przewozowych, zapewniających tworzenie połączeń umożliwiających dostawy produktów i surowców dla przedsiębiorstw oraz ułatwiających przemieszczanie się użytkowników infrastruktury.

Realizacja celu głównego w perspektywie do 2030 r. wiąże się z wdrażaniem sześciu kierunków interwencji właściwych dla każdej z gałęzi transportu:

- Kierunek interwencji 1: budowa zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce;
- Kierunek interwencji 2: poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym;
- Kierunek interwencji 3: zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności;

- Kierunek interwencji 4: poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów;
- Kierunek interwencji 5: ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko;
- Kierunek interwencji 6: poprawa efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe.

W kontekście ochrony środowiska polski transport musi sprostać wyzwaniom, takim jak: utrzymujące się przekroczenia norm jakości powietrza oraz hałasu, mające negatywny wpływ na zdrowie ludzi oraz środowisko jako całość.

W powyższym kontekście niezwykle istotne są działania wskazane w SZRT 2019 w zakresie transportu kolejowego, w tym:

- konsekwentna modernizacja i rewitalizacja istniejących linii kolejowych, w celu zwiększania przepustowości, prędkości i płynności ruchu kolejowego;
- budowa nowych linii kolejowych, w tym linii o parametrach dużych prędkości, których powstanie nastąpi m.in. w powiązaniu z budową Centralnego Portu Komunikacyjnego;
- modernizacja linii kolejowych wewnątrz miast; a tym samym zwiększenie znaczenia kolei w obszarze transportu wewnątrz poszczególnych miast powyżej 100 tys. mieszkańców;
- zwiększenie dostępności kolei w skali lokalnej i regionalnej (program Kolej+).

Jednocześnie SRT2030 uwzględnia cele i priorytetowe działania zidentyfikowane w strategicznych dokumentach krajowych oraz unijnych, także tych związanych ściśle z ochroną środowiska: Europejskiego Zielonego Ładu czy też Strategicznego planu adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030.

10) Program Ochrony Środowiska dla Województwa Wielkopolskiego do roku 2030 (POŚ WLKP 2020)

Program ochrony środowiska dla Województwa Wielkopolskiego do roku 2030 przyjęto uchwałą nr XXV/472/20 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 21 grudnia 2020 r. Jest to kluczowy dokument stanowiący podstawę funkcjonowania systemu zarządzania środowiskiem realizującym działania z zakresu ochrony środowiska. Przewidziany okres realizacji Programu obejmuje lata 2021-2030. W dokumencie wskazano na dziesięć kluczowych komponentów środowiskowych i zwrócono uwagę na konieczność podniesienia świadomości ekologicznej zarówno w administracji, jak i w społeczeństwie, dla każdego z tych komponentów. W obszarze interwencji „zagrożenie hałasem” skupiono się na głównych źródłach hałasu, wśród których istotną rolę odgrywa komunikacja, w szczególności hałas drogowy. Poprawa klimatu akustycznego ma za zadanie obniżenie hałasu do stanu normatywnego oraz zmniejszenie liczby osób narażonych na ponadnormatywny hałas. Działania podejmowane w celu poprawy stanu akustycznego to m.in. modernizacja dróg, budowa ekranów akustycznych, działania mające na celu spowolnienie ruchu na terenach miast oraz ograniczenie transportu ciężkiego, promocja

transportu multimodalnego i zbiorowego, w tym dofinansowanie kolejowych przewozów pasażerskich.

11) Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030) (SOR 2020)

Dokument (zwany dalej SOR 2020) został przyjęty uchwałą nr 8 Rady Ministrów z dnia 14 lutego 2017 r. i stanowi podstawowe opracowanie o charakterze strategicznym w skali całego kraju powiązany z innymi dokumentami strategicznymi o znaczeniu krajowym i międzynarodowym. W SOR 2020 określono główne cele na rzecz zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego Polski oraz zidentyfikowano główne wyzwania i zagrożenia stojące na przeszkodzie wypełnienia założeń strategii. Założenia te przedstawiono w perspektywie średnio- oraz długookresowej.

Podstawowe kierunki działań zawarte w SOR 2020 odnoszą się do wszystkich kluczowych obszarów z zakresu funkcjonowania państwa i obejmują:

- konsekwentne zwiększanie zamożności społeczeństwa poprzez wzrost dochodów obywateli, przy jednoczesnym zachowaniu stabilnego rozwoju państwa,
- zbudowanie silnej i innowacyjnej gospodarki Polski, celem zachowania długotrwałego wzrostu gospodarczego oraz zwiększenia jej konkurencyjności,
- zrównoważony rozwój z uwzględnieniem uwarunkowań społecznych i terytorialnych,
- unowocześnienie struktur państwowych i instytucji publicznych, usprawnienie procesów legislacyjnych i administracyjnych.

Jednym z wymienionych działań w kontekście osiągnięcia wyżej wymienionych założeń jest odpowiednie gospodarowanie zasobami środowiska naturalnego oraz dbałość o jego ochronę. W ramach tego zagadnienia wskazuje się zanieczyszczenie hałasem jako jeden z elementów determinujących jakość życia społeczeństwa i podkreśla konieczność podjęcia działań w celu jego ograniczenia, ze szczególnym naciskiem na transport drogowy i lotniczy.

Strategia przedstawia propozycje działań na rzecz ograniczenia skutków występowania hałasu w środowisku, takie jak prace nad określeniem racjonalnych standardów jakości środowiska w dziedzinie akustyki, uproszczenie procedur postępowań administracyjnych z zakresu emisji hałasu przez instalacje oraz rozwój kadry eksperckiej wyspecjalizowanej w ochronie środowiska przed hałasem.

12) Strategia Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2030 roku (SRWW 2020)

Strategię Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2030 roku przyjęto uchwałą nr XVI/287/20 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 27 stycznia 2020 r. Jest ona aktualizacją Strategii Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2020 roku obowiązującej od 2012 r., i stanowi kluczowy dokument określający cele rozwoju regionu oraz instrumenty ich realizacji w perspektywie roku 2030.

Przedstawiona w dokumencie wizja rozwoju województwa wielkopolskiego obejmuje m.in. zapewnienie bardzo dobrych warunków życia mieszkańców, a dokument ten definiuje

cele strategiczne, cele operacyjne i kluczowe kierunki interwencji, niezbędne do realizacji ww. wizji.

W strategii zawarto 4 cele strategiczne:

- Cel strategiczny 1 – Wzrost gospodarczy wielkopolski bazujący na wiedzy swoich mieszkańców;
- Cel strategiczny 2 – Rozwój społeczny Wielkopolski oparty na zasobach materialnych i niematerialnych regionu;
- Cel strategiczny 3 - Rozwój infrastruktury z poszanowaniem środowiska przyrodniczego Wielkopolski;
- Cel strategiczny 4 - Wzrost skuteczności wielkopolskich instytucji i sprawności zarządzania regionem.

Cele strategiczne realizowane są poprzez 11 celów operacyjnych i wskazane w ich obrębie kierunki interwencji, w tym najistotniejszy z nich w kontekście niniejszego POH to cel operacyjny 3.1 - Poprawa dostępności i spójności komunikacyjnej województwa. W ramach tego celu wyznaczono kierunki interwencji: rozwój transportu drogowego i ekomobilności oraz rozwój zintegrowanego transportu zbiorowego, w tym kolejowego.

W zakresie infrastruktury drogowej, jako kluczowe działania wskazuje się budowę drogi ekspresowej S11 na odcinkach Ostrów Wielkopolski – Poznań, Poznań – Kołobrzeg, dokończenie budowy drogi ekspresowej S10 na obszarze województwa oraz rozbudowa drogi krajowej nr 25 na odcinku Konin – Kalisz – Ostrów Wielkopolski. Realizacja ww. inwestycji będzie miała kluczowe znaczenie dla odciążenia od ruchu tranzytowego miejscowości położonych wzdłuż istniejącej drogi krajowej nr 10, a także realizację urządzeń ochrony środowiska wzdłuż drogi krajowej nr 25.

W zakresie infrastruktury kolejowej oraz integracji transportu zbiorowego, jako kluczowe wskazuje się poprawę infrastruktury i funkcjonowania taboru wykorzystywanego w przewozach regionalnych oraz zintegrowanie przewozów kolejowych z transportem miejskim, także w zakresie wspólnego biletu (m. in. oferta jednej taryfy Bus-Tramwaj-Kolej). W sferze priorytetów znajduje się również rozbudowa Poznańskiego Węzła Kolejowego (przyczyniającego się zwiększenia możliwości obsługi pociągów w ruchu międzynarodowym, krajowym, regionalnym i metropolitalnym), wznowienie ruchu kolejowego na nieczynnych liniach kolejowych, budowa nowych linii kolejowych. Z działaniami tymi wiąże się również zakup nowego taboru, uruchamianie kolejnych połączeń, tworzenie węzłów przesiadkowych oraz wsparcie transportu autobusowego międzygminnego, stanowiącego uzupełnienie dla transportu kolejowego.

Ze względu na specyfikę Wielkopolski Wschodniej obejmującej powiaty: kolski, koniński, słupecki, turecki i miasto Konin, scharakteryzowanej, jako obszar wydobywczo-energetyczny szczególnie narażony na skutki zmian klimatycznych oraz wymagający podjęcia szczególnie skoordynowanych działań pobudzających transformację gospodarczą, dokument ten

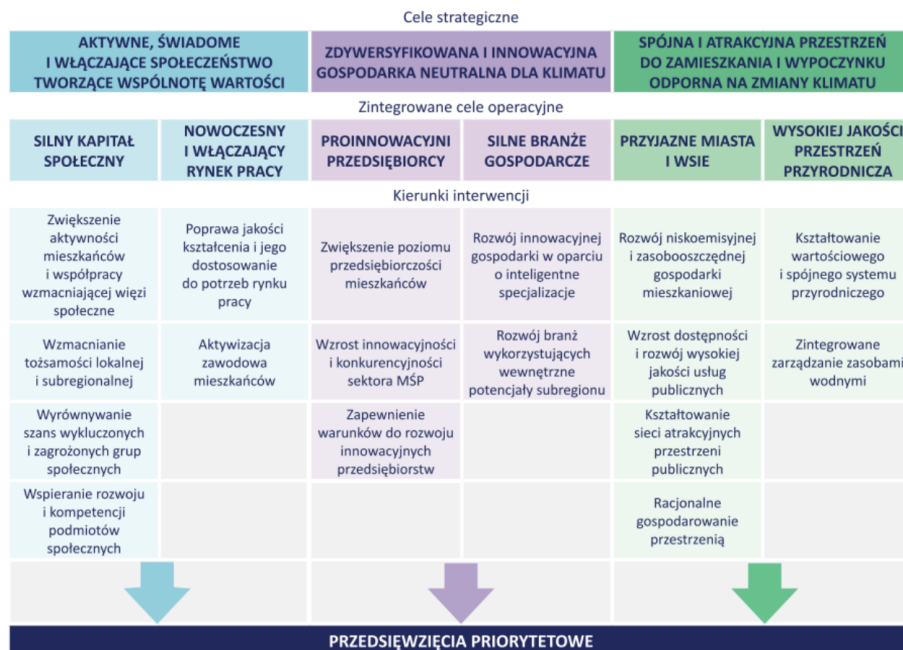
wskazuje na konieczność utworzenia osobnej strategii rozwoju dla subregionu wschodniego, opisanego w kolejnym punkcie.

13) Strategia Rozwoju Wielkopolski Wschodniej 2040 (SRWW 2022)

Strategię Rozwoju Wielkopolski Wschodniej 2040 przyjęto uchwałą nr 5895/2022 Zarządu Województwa Wielkopolskiego z dnia 1 grudnia 2022 r. Konieczność utworzenia takiego dokumentu wynika ze specyfiki tego regionu, jako wymagającego podjęcia skoordynowanych działań pobudzających transformację gospodarczą oraz z szeregu niekorzystnych trendów tj. wysokie ujemne saldo migracji, starzejące się społeczeństwo, wysoka stopa bezrobocia, niski PKB per capita, niski poziom przedsiębiorczości mieszkańców oraz inwestycji zagranicznych, zagrożenie występowaniem suszy atmosferycznej, a w konsekwencji także suszy glebowej, hydrologicznej i hydrogeologicznej, znaczne przekształcenia powierzchni ziemi oraz zaburzenia stosunków wodnych powstałych na skutek eksploatacji węgla brunatnego metodami odkrywkowymi.

Wizja rozwoju Wielkopolski Wschodniej wskazuje, że do 2040 będzie zintegrowaną doliną energii mieszkańców, gospodarki i przestrzeni, silna samorządowo, partnerska i włączająca. Będzie przy tym krajowym liderem zielonego wzrostu, zapewniająca mieszkańcom dobrą jakość życia i możliwości rozwoju, perspektywiczna, neutralna dla klimatu, stanowiąca atrakcyjne i przyjazne miejsce życia, pracy i inwestycji w czystym środowisku, zachęcająca do wiązania z nią swojej przyszłości.

Dokument ten definiuje cele strategiczne, zintegrowane cele operacyjne i kierunki interwencji, niezbędne do osiągnięcia ww. wizji. Kierunki interwencji wskazują konieczne do realizacji przedsięwzięcia priorytetowe. Poniżej przedstawiono schemat działań niezbędnych do osiągnięcia ww. wizji (Rysunek 29).



Rysunek 29 Schemat realizacji wizji SRWW 2022

(źródło: Strategia Rozwoju Wielkopolski Wschodniej 2040)

Najistotniejszy w kontekście niniejszego POH jest cel strategiczny pn. „spójna i atrakcyjna przestrzeń do zamieszkania i wypoczynku odporna na zmiany klimatu” i przewidziane w ramach niego przedsięwzięcie pn. „Poprawa dostępności i spójności komunikacyjnej”. W ramach tego przedsięwzięcia wchodzi następujące zadania:

- Zadanie 1 – Wdrożenie niskoemisyjnego transportu publicznego Wielkopolski Wschodniej, realizowane przez Miejski Zakład Komunikacji w Koninie oraz Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej S.A. w Koninie poprzez:
 - – zakup autobusów wodorowych i elektrycznych,
 - – budowę węzłów przesiadkowych oraz systemu ścieżek rowerowych prowadzących do węzłów,
 - – budowę stacji tankowania wodorem oraz ładowania elektrycznego dla autobusów,
 - – budowa i wyposażenie centrum serwisowego dla autobusów,
 - – prowadzenie kampanii nt. mobilności i edukacji ekologicznej.
- Zadanie 2 - Budowa linii kolejowej Konin – Turek (wpływającej na odciążenie od ruchu tranzytowego dróg krajowych nr 72 i 92).

- Zadanie 3 - Rozwój infrastruktury drogowej łączącej centra rozwoju z drogami wyższego rzędu, odcinki dróg prowadzące do siedzib gmin i powiatów, terenów inwestycyjnych czy miejsc turystycznych, a także budowa obwodnic czy przepraw mostowych, m.in. na obszarze gmin Dobra, Olszówka, Kleczew, Kramsk, Rzgów, miasto Konin, miasto Koło i miasto Turek.

14) Wieloletnia Prognoza Finansowa Województwa Wielkopolskiego na lata 2024 rok i lata następne (WPFW 2024)

Wieloletnią Prognozę Finansową Województwa Wielkopolskiego na 2024 rok i lata następne przyjęto uchwałą nr LXI/1239/24 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 29 stycznia 2024 r. Dokument ten wytycza długookresowe ramy finansowe działalności województwa, a co za tym idzie, pozwala określić możliwości finansowania nowych zadań oraz zaciągania długoterminowych zobowiązań, w tym finansowania długoterminowych przedsięwzięć.

Ponieważ podstawą właściwego prognozowania działań w POH jest wnikliwa analiza zamierzeń inwestycyjnych, w obecnej aktualizacji Programu szczegółowo przeanalizowano wykaz wieloletnich przedsięwzięć bieżących i majątkowych zawartych w WPFW 2024, w szczególności w zakresie inwestycji związanych z infrastrukturą drogową, kolejową, promocją i zakupem niskoemisyjnych środków transportu itp.

15) Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Wielkopolskiego w perspektywie do 2030 roku (RPTWW 2023)

Regionalny Plan Transportowy to jeden z kluczowych dokumentów strategicznych o charakterze branżowym szczebla regionalnego, przyjętego w 2023 r. Wskazuje on na najważniejsze cele, działania oraz przedsięwzięcia, które powinny zostać zrealizowane do roku 2030, tak, aby możliwe było osiągnięcie przyjętej wizji rozwoju systemu transportowego Wielkopolski. Zakłada ona, że w perspektywie 2030 roku system transportowy będzie oparty na infrastrukturze spójnej, zintegrowanej, wydajnej, bezpiecznej, dostosowanej do skali przemieszczania się ludności i transportu towarów, przystosowanej do nisko i zeroemisyjnych środków transportu oraz spójnej z europejskim i krajowym obszarem transportu regionu w obszarze transportu, a także celów klimatycznych UE.

Dokument ten definiuje cel horyzontalny, cele strategiczne oraz kierunki interwencji, niezbędne do osiągnięcia ww. wizji. Poniżej przedstawiono schemat działań niezbędnych do osiągnięcia ww. wizji (Rysunek 30).

Cel horyzontalny		
Kompleksowy, efektywny, bezpieczny i proekologiczny system transportowy wspierający silną i nowoczesną gospodarkę Wielkopolski oraz zapewniający wysoką jakość życia mieszkańców		
Cele strategiczne		
1. Wysoka dostępność i wewnętrzna spójność województwa	2. Niski wpływ transportu na środowisko i zmiany klimatu	3. Wysoki poziom bezpieczeństwa w transporcie
Kierunki interwencji		
1.1. Rozwój infrastruktury transportowej 1.2. Rozwój multimodalnego systemu publicznego transportu zbiorowego	2.1. Rozwój niskoemisyjnych form transportu 2.2. Niwelowanie zatłoczenia komunikacyjnego obszarów miejskich i intensywnie zainwestowanych	3.1. Poprawa bezpieczeństwa transportu drogowego i kolejowego 3.2. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego

Rysunek 30 Schemat realizacji wizji RPTWW 2023

(źródło: Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Wielkopolskiego w perspektywie do 2030 roku)

Najistotniejsza z punktu widzenia poprawy klimatu akustycznego w województwie jest realizacja celu 1 i celu 2 RPTWW 2023. Do odpowiedniej oceny realizacji tych celów służą tzw. kluczowe wskaźniki.

Cel 1 – Wysoka dostępność i wewnętrzna spójność województwa realizowana w ramach:

Kierunku 1.1. Rozwój infrastruktury transportowej, tj.:

- budowa drogi ekspresowej S11 na osi północ-południe (Koszalin-Piła-Poznań-Ostrów Wielkopolski-Tarnowskie Góry) oraz drogi ekspresowej S10 w północnej części województwa (Wałcz – Piła – Wyrzysk – Bydgoszcz),
- budowa dróg wojewódzkich zapewniających dostęp bezpośredni lub pośredni do dróg ekspresowych i autostrad,
- rewitalizacja nieczynnych linii kolejowych m.in. w miastach powiatowych: Czarńkowie, Śremie, Gostyniu, Międzychodzie, budowę linii kolejowej na odcinku Konin – Turek,
- zwiększenie przepustowości w obszarze Poznańskiego Węzła Kolejowego,
- budowa Kolei Dużych Prędkości na odcinku Warszawa – CPK – Łódź – Poznań/Wrocław.

Kierunku 1.2 Rozwój multimodalnego systemu publicznego transportu zbiorowego (PTZ), tj.:

- rozbudowa infrastruktury kolejowej, szczególnie o znaczeniu regionalnym,
- zwiększenie liczby linii pasażerskich wykorzystanych dotychczas przez transport towarowy i organizowanie na nich przewozów pasażerskich,
- budowa parkingów P&R i B&R przy stacjach i przystankach kolejowych,
- budowa zintegrowanych centrów przesiadkowych w ośrodkach miejskich pełniących funkcje węzłów transportowych na rzecz integracji transportu indywidualnego

(samochodowego, rowerowego i pieszego) z publicznym transportem zbiorowym (autobusowym i szynowym),

- budowa dróg rowerowych zwiększających dostępność do węzłów PTZ,
- optymalizacja częstotliwości kursowania linii transportu zbiorowego wraz z uwzględnieniem nowopowstałych i zrewitalizowanych odcinków linii kolejowych.

Kluczowe wskaźniki wykonania celu 1 to:

- ✓ Udział podróży transportem zbiorowym w podróżach ogółem – wartość bazowa w 2019 r.: 37,97%, wartość docelowa w 2030 r.: 40%
- ✓ Popyt na usługi transportu zbiorowego – wartość bazowa w 2019 r.: 9 472 315 pasażerokilometrów, wartość docelowa w 2030 r.: wzrost o 5% do 9 945 931 pasażerokilometrów,
- ✓ Udział mieszkańców województwa z dostępem do transportu kolejowego: – wartość bazowa w 2019 r.: 61,05%, wartość docelowa w 2030 r.: 65%

Cel 2 – Niski wpływ transportu na środowisko i zmiany klimatu będzie realizowany w ramach:

Kierunku 2.1. Rozwój niskoemisyjnych form transportu, tj.:

- zakup niskoemisyjnych pojazdów indywidualnych i transportu zbiorowego,
- rozwój infrastruktury wytwarzania, magazynowania i dystrybucji paliw alternatywnych, takich jak wodór i gaz ziemny,
- prowadzenie polityki gospodarczej w obrębie technologii nisko i zeroemisyjnych, w tym wodorowych, przy pomocy Wielkopolskiej Platformy Wodorowej,
- realizacja Strategii rozwoju Wielkopolski wodorowej do 2030 roku z perspektywą do roku 2040,
- elektryfikacja linii kolejowych oraz wymiana taboru kolejowego na niskoemisyjny, w tym tabor wodorowy.

Kierunku 2.2. Niwelowanie zatłoczenia komunikacyjnego obszarów miejskich i intensywnie zabudowanych, tj.:

- wdrażanie Inteligentnych Systemów Transportowych (ITS) w miastach, preferencji dla PTZ, ruchu rowerowego i pieszych,
- budowa ciągów pieszych i rowerowych w miastach jako alternatywa dla samochodu osobowego,
- wprowadzanie ograniczeń dla ruchu samochodowego w miastach m.in.: stref uspokojenia ruchu, stref czystego transportu, ograniczeń wjazdu dla samochodów ciężarowych,
- rozbudowa infrastruktury transportu publicznego, w tym infrastruktury integrującej z transportem indywidualnym,

- wprowadzanie zachęt dla korzystania z transportu zbiorowego, promocja zachowań i postaw komunikacyjnych podróżnych oraz nowoczesnych form transportu (*car sharing, car pooling*, system rowerów miejskich, wspólny bilet dla różnych środków PTZ, darmowe parkingi P&R dla podróżujących transportem szynowym),
- budowa w ciągu dróg wojewódzkich obwodnic miejscowości: Wieleń, Ujście, Wągrowiec, Łobżenica, Śrem, Dolsk, Rogoźno, Kościan, Wronki, Pniewy, Szamotuły.

Kluczowe wskaźniki wykonania celu 2 to:

- ✓ roczna emisja CO₂ na drogach krajowych i wojewódzkich – wartość bazowa w 2019 r.: 2 938 tys. ton, wartość docelowa w 2030 r.: spadek o 25% do 2 204 tys. ton
- ✓ udział taboru niskoemisyjnego w zasobach Samorządu Województwa – wartość bazowa w 2021 r.: 65%, wartość docelowa w 2030 r.: 90%

Wykonana Prognoza oświadcza, że wiele inwestycji wymienionych w projekcie aktualizacji „Planu transportowego” przebiegać będzie w granicach lub w sąsiedztwie obszarów Natura 2000 i pozostałych obszarów chronionych. Przewiduje się, że realizacja planowanych inwestycji drogowych wpłynie bezpośrednio na przedmioty ochrony. Może dojść do fragmentacji siedlisk, trudności w przemieszczaniu się gatunków zwierząt oraz płoszenia ptaków, etc. Szczegółową analizę wpływu realizacji planowanych przedsięwzięć na środowisko przyrodnicze oraz na poszczególne przedmioty ochrony powinny zawierać w przyszłości „Raporty oddziaływania przedsięwzięć na środowisko przyrodnicze”. W prognozie wskazano wiele działań zabezpieczających, minimalizujących negatywne skutki realizacji dokumentu, które zawarto w dalszej części dokumentu.

16) Aktualizacja Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego (PRPTZ 2020)

Niniejszy dokument stanowi aktualizację Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego przyjętego przez Sejmik Województwa Wielkopolskiego w 2015 r. Został opracowany w połowie 2020 roku i wyznacza on nowy koniec zakresu czasowego obowiązywania PRPTZ 2020, tj. rok 2030. Horyzont ten jest zbieżny z innymi dokumentami strategicznymi, takimi jak Strategia rozwoju województwa wielkopolskiego do 2030 roku czy z nową perspektywą finansową UE na lata 2021-2027 (rok 2029 stanowi koniec możliwości wydatkowania zaplanowanych środków finansowych). Duża część planowanych działań została dotychczas zrealizowana.

Poprawa klimatu akustycznego w otoczeniu dróg w Wielkopolsce, wynika z realizacji następujących działań wskazanych w PRPTZ 2020:

Rozwój Poznańskiej Kolei Metropolitalnej (PKM) w obrębie linii Poznańskiego Węzła Kolejowego, polegający na:

- zwiększeniu częstotliwości kursowania pociągów w godzinach szczytu przewozowego, do co najmniej 2 razy w ciągu godziny,

- zwiększeniu ilości połączeń kolejowych (od 2022 funkcjonuje 9 linii PKM – do Nowego Tomyśla, Grodziska Wlkp., Jarocina, Wrześni, Wągrowca, Gniezna, Rogoźna Wlkp., Kościana i Wroniek).

Rozwój Biletu Bus-Tramwaj-Kolej (BTK), polegający na:

- Honorowaniu miesięcznych biletów BTK na pociągi w promieniu ok. 50 km od Poznania oraz honorowanie biletów sieciowych ZTM, w ramach przejazdów w granicach Miasta Poznania. Dotyczy to pociągów operatorów kolejowych w pociągach, dla których organizatorem jest Województwo Wielkopolskie. Działanie zostało zrealizowane w 2019 r. w zakresie wprowadzenia biletów BTK w promieniu 50 km oraz dodatkowo na odcinku Gniezno – Września - Jarocin. Planowane jest poszerzenie oferty na połączenia do Leszna i Wolsztyna,

Realizacja inwestycji infrastrukturalnych, polegających na:

- Rewitalizacji lub modernizacji nieczynnych (w całości lub częściowo) linii w ruchu pasażerskim: LK356 Wągrowiec - Kcynia, LK369 Śrem – Czempiń,
- Rewitalizacji lub modernizacji czynnych linii w ruchu pasażerskim: LK357 Drzymałowo – Wolsztyn, LK354 druga przeprawa mostowa w Obornikach wraz z dobudową drugiego toru na odcinku od posterunku Oborniki Most - Oborniki Wlkp.,
- Modernizacja LK236 Wągrowiec – Rogoźno Wlkp. – Czarneków.

Zakup nowoczesnego taboru o większej pojemności, do wykorzystania na najbardziej obciążonych liniach komunikacyjnych.

10. Przewidywane znaczące oddziaływania, w tym oddziaływania bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótkoterminowe, średnioterminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe oraz pozytywne i negatywne, na cele i przedmiot ochrony Natura 2000 oraz integralność tego obszaru, a także na środowisko

Wpływ inwestycji drogowych na środowisko uzależniony jest zarówno od przyszłego natężenia ruchu komunikacyjnego (drogowego, kolejowego), jak i cech przyrodniczej przestrzeni, na której inwestycje będą się znajdować, w tym od wrażliwości poszczególnych elementów środowiska na oddziaływania bezpośrednie, emisje (np. hałas) oraz kumulację zanieczyszczeń. W tym kontekście istotna jest wrażliwość i ranga obszarów oraz powiązań przyrodniczych, które szlak komunikacyjny/trasa kolejowa przecina lub pośrednio na nie oddziałuje.

Punktem odniesienia dla oceny oddziaływań planowanych inwestycji drogowych jest ich stan istniejący, stąd generalnie pozytywne będą skutki inwestycji, które przyczyniają się do zmniejszenia uciążliwości funkcjonujących szlaków (głównie dla ludzi) m.in. poprzez: wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza obszary zabudowane (obwodnice, drogi ekspresowe), upłynnienie ruchu, zwiększenie przepustowości poprzez rozbudowę

i modernizację dróg (dodatkowe pasy, skrzyżowania, etc.), budowę nowych odcinków dróg, które stosują rozwiązania minimalizujące negatywny wpływ.

Transport kolejowy wygrywa z transportem drogowym pod względem emisji zanieczyszczeń.

Analizowany Program ochrony środowiska przed hałasem zawiera następujące typy działań prowadzących do poprawy stanu klimatu akustycznego na terenach o przekroczonych standardach emisyjnych:

- przebudowy/rozbudowy dróg;
- budowy nowych dróg;
- remonty i modernizacje nawierzchni drogowych;
- modernizacja linii kolejowych;
- wymiana taboru kolejowego w tym modernizacja istniejącego;
- szlifowanie szyn;
- kontrole stanu technicznego infrastruktury;
- budowa nowych linii tramwajowych;
- kreowanie poprawnego planowania przestrzennego uwzględniającego aspekty ochrony przed hałasem;
- rozwój transportu publicznego;
- rozwój transportu rowerowego;
- wspieranie rozwoju elektromobilności;
- rozbudowy Systemu Zintegrowanych Węzłów Przesiadkowych.

Przewidywane oddziaływania dla działań związanych z redukcją hałasu drogowego mogą wystąpić w przypadku budowy nowych dróg, przebudowy dróg, wymiana nawierzchni czy budowy ekranów akustycznych.

Czynnikami wpływającymi na wielkość emisji hałasu drogowego są:

- rodzaj i stan techniczny nawierzchni;
- natężenie oraz struktura ruchu (udział pojazdów ciężkich);
- prędkość pojazdów;
- płynność ruchu;
- nachylenie drogi;
- stan techniczny pojazdów;
- lokalizacja sygnalizacji świetlnej;
- typ skrzyżowania.

Do głównych metod redukcji hałasu drogowego zalicza się, m.in.:

- metody redukcji hałasu „u źródła”:
 - zmiana organizacji ruchu;
 - ✓ zmniejszenie prędkości ruchu;

- ✓ zmniejszenie natężenia ruchu;
- zastosowanie cichych nawierzchni drogowych.
 - zmiana tradycyjnych skrzyżowań na skrzyżowania o ruchu okrężnym;
- metody redukcji hałasu „na drodze propagacji”:
 - szlaki drogowe, w tym: progi spowalniające, wyniesione skrzyżowania, przewężenia jezdni, wysepki;
 - ekrany akustyczne, półtunele.

Budowa obwodnic/nowych przebiegów dróg

Oddziaływanie na środowisko działań inwestycyjnych polegających na budowie odcinków dróg czy obwodnic, jest szczegółowo analizowane na etapie opracowań i ocen oddziaływania na środowisko oraz procedur administracyjnych mających na celu ustalenie warunków środowiskowych dla tych inwestycji oraz zakres działań minimalizujących oddziaływanie na środowisko naturalne. Wobec tego nie opisywano szczegółowo oddziaływania tych inwestycji na środowisko w niniejszym dokumencie. Większość inwestycji zawartych w Programie posiada już decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, a więc ich oddziaływanie zostały przeanalizowane.

Oddziaływanie negatywne związane z etapem budowy można określić, jako krótkoterminowe, średnie (zwiększenie emisji zanieczyszczeń, głównie spalin pochodzących od maszyn i samochodów dowożących materiały budowlane, lokalne zwiększenie emisji hałasu do środowiska, generowanie odpadów czy też ścieków socjalno-bytowych). Budowa nowych odcinków może powodować konieczność zmiany organizacji ruchu, w wyniku, której może dojść do okresowych utrudnień w ruchu powodujących okresowe pogorszenie komfortu podróżnych. Budowa nowych odcinków może negatywnie wpłynąć na krajobraz, kolizje z drzewami, krzewami gdzie będzie konieczna wycinka. W przypadku przebiegu przez tereny cenne przyrodniczo obniżenie jakości siedlisk, możliwe kompensacje przyrodnicze.

W przypadku kilku robót w tym samym rejonie może dojść do skumulowanego oddziaływania.

Oddziaływanie pozytywne, długotrwałe polega na zminimalizowaniu negatywnego wpływu na środowisko poprzez ograniczenie hałasu emitowanego do środowiska. Ponadto dzięki budowie nowych ciągów komunikacyjnych zmniejszona zostanie koncentracja zanieczyszczeń emitowanych przez pojazdy samochodowe.

Remonty i modernizacje nawierzchni drogowych

Dostępne na rynku nawierzchnie drogowe typu cichego oraz typu porowatego mają właściwości tłumiące hałas związany z ruchem drogowym. Jest wiele typów i rodzajów cichych nawierzchni (nawierzchnie dwu- i jednowarstwowe, z różną zawartością wolnej przestrzeni, różną wielkością uziarnienia). Skuteczność tego typu rozwiązania zależy

od budowy nawierzchni, prędkości ruchu i kategorii pojazdów. Im większa prędkość ruchu, tym tłumienie hałasu jest większe.

Wymiana lub remont nawierzchni wiąże się z krótkotrwałym, bezpośrednim i umiarkowanie negatywnym oddziaływaniem. W przypadku kilku robót w tym samym rejonie może dojść do skumulowanego oddziaływania.

Modernizacja nawierzchni przyczynia się do krótkotrwałego nasilenia emisji zanieczyszczeń do powietrza, a także wzrostu poziomowi hałasu.

Do głównych uciążliwości na etapie budowy zaliczyć należy emisję pyłu powstającego przy pracy maszyn i urządzeń wykonujących roboty ziemne oraz emisję spalin pochodzących z silników pracujących maszyn i środków transportu. Biorąc pod uwagę fakt, że prace remontowe są krótkotrwałe, należy uznać, że nie spowodują trwałych negatywnych zmian w środowisku. Wymiana nawierzchni generuje znaczne ilości odpadów ziemnych i budowlanych. Na skutek zmiany organizacji ruchu może dojść do okresowych utrudnień w ruchu powodujących okresowe pogorszenie komfortu podróży, a także okresowe zwiększenie negatywnego oddziaływania w zakresie emisji gazów i pyłów do powietrza, a także emisji hałasu w otoczeniu dróg, które będą stanowić alternatywny objazd.

Zasięg oddziaływania związany z modernizacją nawierzchni ograniczony jest do miejsca objętego inwestycją- pasa drogowego, nie przewiduje się zatem możliwości kumulacji z innymi inwestycjami. Eksploatacja nie przyczynia się do negatywnych oddziaływań.

Oddziaływanie pozytywne, długotrwałe związane jest z ograniczeniem hałasu emitowanego do środowiska. W perspektywie długookresowej stosowanie "cichych nawierzchni" wpływa na poprawę kondycji zdrowotnej mieszkańców wskutek ograniczenia hałasu związanego z ruchem drogowym.

Budowa ekranów akustycznych

W przypadku zastosowania urządzeń przeciwdźwiękowych (ekrany akustyczne) w ramach planowanych modernizacji czy budowy nowych dróg możliwe będzie zabezpieczenie zabudowy podlegającej ochronie akustycznej przed oddziaływaniem hałasu pochodzącego od ruchu pojazdów poruszających się po analizowanych odcinkach dróg, co jest najbardziej istotną korzyścią związaną z ich zastosowaniem. Ponadto ograniczą rozprzestrzenianie się zanieczyszczeń powietrza na tereny przyległe.

Budowa ekranów może generować niekorzystne oddziaływania. Należą do nich:

- oddziaływanie na krajobraz (widoczny, obcy element),
- ograniczanie dostępu światła (w przypadku ekranów pochłaniających światło na terenach znajdujących się za nimi),
- w przypadku ekranów z płyt poliwęglanowych może stanowić zagrożenie dla ptaków.

Budowa ekranów może również przyczynić się do wystąpienia krótkotrwałych negatywnych oddziaływań (które znikną po zakończeniu robót):

- ingerencja w środowisko gruntowo-wodne, w związku z koniecznością zainstalowania odpowiednio mocnego fundamentu,
- utrudnienia w ruchu w związku z budową,
- hałas w związku z pracą maszyn na budowie oraz dowozem materiałów budowlanych.

W celu zmniejszenia negatywnego oddziaływania ekranów na krajobraz należy zaprojektować je w stonowanych kolorach (brąz, ciemna zieleń), obsadzić pnączami (powojniki, winobluszcz itp.). W przypadku zastosowania ekranów przezroczystych w celu maksymalnego ograniczenia śmiertelności ptaków należy umieścić znaki graficzne, np. czarne pasy o szerokości 2 cm w rozstawie 10 cm. Powodują one, że ekran staje się widoczny dla ptaków.

Przewidywane oddziaływania dla działań związanych z redukcją hałasu szynowego mogą wystąpić w przypadku budowy nowych lub ich modernizacji.

Rodzaj torowiska (sposób łączenia szyn, rodzaj podsypki, rodzaj podkładów) bardzo silnie wpływa na generowany poziom hałasu szynowego. Podczas modernizacji wymianie podlegają wszystkie elementy wpływające na poziom hałasu, w tym podkłady kolejowe, rodzaj podsypki, sposób łączenia szyn, rodzaje przejazdów kolejowych oraz zwrotnice i rozjazdy. Ograniczenie hałasu możliwe jest do osiągnięcia dzięki zastosowaniu m.in. bezpodsypkowych konstrukcji nawierzchni czy systemu szynowych podpór blokowych w otulinie.

W celu ograniczenia emisji hałasu szynowego stosuje się również wibroizolacyjne maty podtorowe, pozwalające na redukcję hałasu o kilka decybeli. Maty stosowane są zarówno w bezpodsypkowych jak i w podsypkowych konstrukcjach nawierzchni szynowych, zwiększając sprężystość podsypki.

Oddziaływania negatywne na etapie realizacji polegających na modernizacji torowisk można zaliczyć do negatywnych umiarkowanych, bezpośrednich, krótkoterminowych. Na obszarze prowadzenia remontów nastąpi krótkoterminowe nasilenie emisji zanieczyszczeń do powietrza i wzrost poziomu hałasu. Główną uciążliwością dla powietrza atmosferycznego będzie emisja pyłu powstającego przy pracy maszyn i urządzeń wykonujących roboty budowlane oraz emisja spalin pochodzących z silników pracujących maszyn i środków transportu. Przy modernizacji torowisk powstają znaczne ilości odpadów ziemnych i budowlanych. Biorąc pod uwagę fakt, że prace remontowe są krótkotrwałe, należy uznać, że nie spowodują trwałych negatywnych zmian w środowisku.

Zasięg oddziaływania prac remontowych jest ograniczony do obszaru objętego inwestycją, wobec czego nie będzie powodował oddziaływania skumulowanego. Eksploatacja zmodernizowanych torowisk nie powoduje negatywnego oddziaływania.

Oddziaływanie pozytywne, długotrwałe związane jest z ograniczeniem hałasu emitowanego do środowiska. W perspektywie długookresowej modernizacja torowisk wpłynie na poprawę

kondycji zdrowotnej mieszkańców wskutek ograniczenia hałasu związanego z ruchem kolejowym.

Nie przewiduje się innego rodzaju oddziaływań związanych z etapem realizacji, bądź eksploatacji przedsięwzięć polegających na modernizacji torowisk.

Jednocześnie należy zaznaczyć, że dla większości inwestycji wymienionych w POH zostały wydane decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach, część jest obecnie procedowana.

Tabela 29 Informacja dotycząca wydanych decyzji określających warunki korzystania ze środowiska lub informacja o ujęciu inwestycji w dokumencie, dla którego przeprowadzono strategiczną ocenę oddziaływania na środowisko – zadania do realizacji w latach 2024-2029

L.p.	Nazwa zadania	Decyzja/dokument
1.	Przebudowa/rozbudowa DK11 Podgaje – Jastrowie obejmująca zastosowanie nawierzchni o zmniejszonej hałaśliwości	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wydana przez Burmistrza Miasta i Gminy Jastrowie z dnia 24 maja 2021 r., znak GPROŚ.6220.10.2019
2.	Budowa drogi ekspresowej S11 Poznań – Oborniki wraz z obwodnicą Obornik i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 11 kwietnia 2022 r., znak WOO-I.420.102.2020.DZ.27
3.	Budowa ekranów akustycznych w obrębie drogi ekspresowej S11 – obwodnicy Ostrowa Wielkopolskiego, zgodnie z wynikami analizy porealizacyjnej	Decyzja Marszałka Województwa Wielkopolskiego z dnia 21 lipca 2021 r., znak DSR-II-1.7033.1.2020 dotycząca ograniczenia negatywnego oddziaływania na środowisko. Decyzja dotycząca budowy nowych zabezpieczeń przeciwhałasowych w obrębie drogi ekspresowej S11 – obwodnicy Ostrowa Wielkopolskiego, której postanowienia sformułowane zostały w oparciu o wyniki opracowania pn. „Analiza porealizacyjna oddziaływania na środowisko dla obwodnicy Ostrowa Wielkopolskiego etap II”
4.	Budowa drogi ekspresowej S11 odc. Kępno – Olesno i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska Opolu z 20.08.2021 r. WOOŚ.420.2.2.2019.ES.90
5.	Budowa obwodnicy Koźmina Wielkopolskiego i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 2 czerwca 2023 r., znak GK 6220.2.2023 zmieniająca decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pn. „Budowa obwodnicy Koźmina Wielkopolskiego w ciągu drogi krajowej DK15”
6.	Budowa obwodnicy Kamionnej i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wydana przez Burmistrza Międzychodu z dnia 12 września 2023 r., znak RKS.6220.1.2023
7.	Rozbudowa drogi krajowej DK25 na odcinku Ostrów Wielkopolski – Kalisz – Konin	Inwestycja podzielona na trzy odcinki: 1. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wydana przez Wójta Gminy Ostrów Wielkopolski z dnia 12 grudnia 2023 r., znak OSR-OŚ.6220.7.2022 „Rozbudowa drogi krajowej nr 25 na odcinku Biskupice Ołoboczne – Ostrów Wielkopolski”, stanowiącej odcinek inwestycji pn. „Rozbudowa DK25 Ostrów Wlkp. – Kalisz – Konin” 2. Wniosek złożony w RDOŚ w Poznaniu w 2022 roku – obecnie w trakcie procedowania dla odcinka Konin –Kokanin. Ostatnia korespondencja - zawiadomienie WOO-II.420.73.2022.AON.32 z dnia 09.04.2024 r. 3. Wniosek złożony w RDOŚ w Poznaniu w 2023 roku – obecnie w trakcie procedowania dla odcinka Konin –Kokanin Ostatnia korespondencja - zawiadomienie WOO-II.420.14.2023.EK.25 z dnia 18.03.2024 r. Odcinki analizowane w ramach Prognozy OOŚ projektu dokumentu Program Budowy Obwodnic na lata 2020–2030
8.	Budowa obwodnicy Strykowa i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wydana przez Burmistrza Gminy Stęszew z dnia 20 kwietnia 2021 r., znak OŚ.6220.30.2020

L.p.	Nazwa zadania	Decyzja/dokument
9.	Rozbudowa DK92 na odcinku Tarnowo Podgórne – Swadzim wraz z budową ekranów akustycznych	Decyzja Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 20 listopada 2023 r., znak: DOOS-WDŚZIL.420.13.2021.EK/AWT.32, uchylająca decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 19 marca 2021 r., znak: WOO-II.420.251.2018.JS.39, określającą środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa drogi krajowej nr 92 na odcinku Tarnowo Podgórne – Swadzim (w tym rozbudowa węzła), według wariantu I” w części i w tym zakresie orzekająca, co do istoty sprawy lub umarzająca postępowanie organu pierwszej instancji, a w pozostałej części utrzymująca decyzję w mocy.
10.	Budowa ekranów akustycznych w ciągu DK92 w miejscowości Kostrzyn	Decyzja Marszałka Województwa Wielkopolskiego z dnia 19 kwietnia 2019 r., znak DSR-II-1.7033.1.2019 w sprawie ograniczania negatywnego oddziaływania na środowisko zmieniona decyzją Marszałka Województwa Wielkopolskiego znak: DSK-III.1.7033.2021 z dnia 21.10.2021 r. oraz decyzją Marszałka Województwa Wielkopolskiego z dnia 29.04.2024 r., znak: DSK-III.7033.6.2023
11.	Dobudowa trzeciego pasa ruchu i wzmocnienie konstrukcji nawierzchni autostrady A2 na odcinku od węzła „Poznań Krzesiny” do węzła „Poznań Wschód”	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 21 października 2022 r., znak WOO- II.420.14.2022.AON.19
12.	Budowa obwodnicy Gostynia w ciągu DK12	(DW434 oddana do użytku) Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wydana przez Burmistrza Gostynia z dnia 10 grudnia 2013r., znak RI.6220.17.2011 Postanowienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu znak WOO-II.4222.2.2022.ZP.12 uzgadniające warunki realizacji inwestycji.
13.	Budowa obwodnicy Rogoźna w ciągu drogi wojewódzkiej nr 241	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu znak WOO-II.4200.13.2016.BZ
14.	Budowa obwodnicy Szamotuł w ciągu dróg wojewódzkich nr 184 i 187	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 21.03.2023r., znak WOO-II.420.137.2019.JS.29
15.	Budowa nowego przebiegu DW305 na odcinku od ul. Kolejowej do ul. Celnej w Nowym Tomysłu	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wydana przez Burmistrza Nowego Tomysłu z 29 kwietnia 2021 r. znak: KRIOŚ.6220.28.2019.III
16.	Budowa obwodnicy Środy Wielkopolskiej w ciągu DW432	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wydana przez Burmistrza Miasta Środa Wielkopolska z dnia 11 czerwca 2019 r. zna RIOS.6220.95.2018, zmieniona decyzją Burmistrza Środy Wielkopolskiej z dnia 25 września 2020 r. znak RIOS.6220.81.2020
17.	Budowa obwodnicy miasta Swarzędza	Zadanie analizowane w ramach Prognozy oddziaływania na środowiska dla Strategia Rozwoju Gminy Swarzędz na lata 2021-2030
18.	Przebudowa ul. Jana Pawła II w Koninie	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach Prezydenta Miasta Konina nr 18 z dnia 12 stycznia 2015 r., znak OŚ.6220.38.2014
19.	Przebudowa i remont ul. I. Paderewskiego w Koninie	Przedmiotem inwestycji jest przebudowa drogi powiatowej (ul. I. Paderewskiego) na odcinku o długości 798 m pomiędzy ul. Kleczewską a rondem WOŚP. Niewymagany
20.	Przebudowa ul. Trasa Warszawska (droga krajowa 92) w Koninie, w tym rozbiórka i odbudowa 7 obiektów mostowych)	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach Prezydenta Miasta Konina nr 23 z dnia 6 maja 2022 r., znak OŚ.6220.33.2020
21.	Budowa nowych / modernizacja istniejących ekranów akustycznych w obrębie drogi ekspresowej S11 – obwodnicy Jarocina	Decyzja Marszałka Województwa Wielkopolskiego z dnia 4 listopada 2022 r., znak DSK-III.7033.5.2021 w sprawie ograniczania negatywnego oddziaływania na środowisko

L.p.	Nazwa zadania	Decyzja/dokument
22.	Ograniczenie oddziaływania akustycznego drogi ekspresowej S5 na odcinku pomiędzy węzłem Poznań Zachód a węzłem Lipno (d. Radomicko)	Decyzja Marszałka Województwa Wielkopolskiego z dnia 27 marca 2024 r., znak DSK III.7033.1.2024 w sprawie ograniczania negatywnego oddziaływania na środowisko
23.	Ograniczenie oddziaływania akustycznego drogi ekspresowej S5 (odcinek Radomicko (bez węzła) – Kaczkowo (bez węzła)), na nieruchomości zlokalizowane w obwodzie ewidencyjnym Henrykowo gm. Świeciechowa	Decyzja Marszałka Województwa Wielkopolskiego z dnia 28 września 2023 r., znak DSK III.7033.2.2022 w sprawie ograniczania negatywnego oddziaływania na środowisko
24.	Przeprowadzenie przeglądu ekologicznego na wybranych odcinkach dróg	Niewymagany
25.	Wymiana taboru kolejowego na nowocześniejszy	Niewymagany
26.	Modernizacja eksploatowanego taboru kolejowego	Niewymagany
27.	Szlifowanie szyn według planów zarządzającego	Niewymagany
28.	Modernizacja torowisk	Potencjalne modernizacje wskazanych odcinków były analizowane w Prognozie oddziaływania na środowisko dla projektu dokumentu „PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”
29.	Okresowa kontrola stanu technicznego nawierzchni szynowej i utrzymanie jej we właściwej kondycji	Niewymagany
30.	Uporządkowanie planistyczne sąsiedztwa linii kolejowych oraz terenów zabudowy chronionej przed hałasem	Niewymagany
31.	Przeglądy ekologiczne na wybranych odcinkach linii kolejowych	Niewymagany
32.	Trasa tramwajowa na os. Kopernika wzdłuż ul. Arciszewskiego i Rembertowskiej	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 1 grudnia 2020 r., znak WOO-II.420.198.2018.ZP.34
33.	Budowa trasy tramwajowej na Naramowice - etap II od pętli Wilczak przez ul. Szelągowską do skrzyżowania z ul. Estkowskiego/Małe Garbary w Poznaniu	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 20 stycznia 2022 r., znak WOO-II.420.42.2019.AB.27
34.	Budowa skrzyżowań bezkolizyjnych z linią kolejową nr 354 w ciągu ul. Lutyckiej i ul. Gołęcińskiej w Poznaniu;	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 30.12.2021r., znak: WOO-II.420.47.2020.JC.38
35.	Program „Centrum” – etap I – ukończenie inwestycji;	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 05-09-2019 r., znak: WOO-II.420.227.2018.AB.26
36.	Program „Centrum” – etap II – realizacja w całości odcinka trasy tramwajowej w ciągu ul. Ratajczaka i ul. Niezłomnych;	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 23.12.2020 r., znak: WOO-II.420.219.2018.ZP.40
37.	Ul. Kraszewskiego od ul. Dąbrowskiego do ul. Bukowskiej, wymiana nawierzchni z kostki na mniej hałaśliwą w uzgodnieniu z konserwatorem zabytków;	Niewymagany
38.	Ul. Żegrze i ul. Chartowo pomiędzy Rondem Żegrze i skrzyżowaniem z ul. Baraniaka i ul. Dymka, wprowadzenie działań wymuszających ograniczenie prędkości pojazdów do wartości wynikających z kodeksu drogowego dla danego odcinka, w szczególności w porze nocnej, np. zwężenie pasów ruchu samochodowego i wprowadzenie w to miejsce pasa rowerowego	Niewymagany
39.	Ul. Nad Wierzbakiem między ul. Wielkopolską i ul. Urbanowską, wprowadzenie działań ograniczających natężenie ruchu pojazdów na danym odcinku, np. redukcja liczby pasów ruchu w obu kierunkach z dwóch do jednego oraz zastąpienie likwidowanych pasów ruchu np. buspasem lub pasem rowerowym;	Niewymagany
40.	Ul. Ściegiennego od ul. Pogodnej do skrzyżowania z ul. Promienistą, fragment ul. Taczanowskiego od ul. Promienistej do ul. Gwiaździstej, obniżenie dopuszczalnej prędkości ruchu do 40 km/h oraz wprowadzenie działań wymuszających ograniczenie	Niewymagany

L.p.	Nazwa zadania	Decyzja/dokument
	prędkości pojazdów do wartości wynikających z kodeksu drogowego dla danego odcinka, w szczególności w porze nocnej, np. w postaci sygnalizacji w systemie „All red”, radaru prędkości z wyświetlaczem, wyniesionych przejść dla pieszych, poduszek berlińskich itp.	
41.	Ul. Królowej Jadwigi od ul. Strzeleckiej do ul. Półwiejskiej, wprowadzenie działań wymuszających ograniczenie prędkości pojazdów do wartości wynikających z kodeksu drogowego dla danego odcinka, w szczególności w porze nocnej; np. w postaci zastosowania fotoradaru;	Niewymagany
42.	Ul. Głogowska między ul. Krzywą a ul. Pałacza, wprowadzenie działań wymuszających ograniczenie prędkości pojazdów do wartości wynikających z kodeksu drogowego dla danego odcinka, w szczególności w porze nocnej, np. w postaci sygnalizacji w systemie „All red”, radaru prędkości z wyświetlaczem, wyniesionych przejść dla pieszych, poduszek berlińskich itp.;	Niewymagany
43.	Działania wynikające z dokumentów strategicznych: – uspokojenie ruchu samochodowego w mieście, m.in. poprzez ograniczenie natężenia ruchu pojazdów samochodowych w centrum miasta, stosowanie rozwiązań technicznych i organizacyjnych wymuszających zmniejszenie rzeczywistej prędkości ruchu samochodów, wprowadzanie w centrum miasta i na osiedlach stref uspokojonego ruchu itp.; – poprawa stanu technicznego infrastruktury pieszej i rowerowej, m. in. realizacja Programu Rowerowego dla miasta Poznania; – zachowanie aktualnej sieci komunikacji publicznej, a także rozbudowa jej infrastruktury, m. in. poprzez sukcesywną rozbudowę sieci tramwajowej zgodnie z planami zarządzającego, rozwój poznańskiej kolei metropolitalnej (nowe przystanki i zwiększenie liczby kursów), integracja poszczególnych środków transportu, (m.in. budowa parkingów typu P&R i zintegrowanych centrów przesiadkowych), itp.; – rozwój oferty transportu publicznego – zwiększanie częstotliwości kursów komunikacji publicznej i optymalizacja oferty przewozowej względem zapotrzebowania, rozwój spójnej i atrakcyjnej cenowo oferty biletowej, wymiana taboru tramwajowego, kolejowego i autobusowego na nowocześniejszy, rozwój systemu zarządzania ruchem pod kątem nadawania priorytetu dla komunikacji publicznej) itp.; – wspieranie rozwoju elektromobilności, m.in. poprzez rozwój stacji tankowania pojazdów paliwami alternatywnymi, lub stacji ładowania w przypadku pojazdów elektrycznych; – prowadzenie akcji edukacyjnych, prowadzących do zwiększenia świadomości mieszkańców w zakresie ich wpływu na klimat akustyczny; – właściwe planowanie przestrzenne, uwzględniające ochronę przed hałasem.	Pakiet zadań wynikający z: 1) Prognozie oddziaływania na środowisko projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Poznania 2) Prognozie oddziaływania na środowisko projektu Polityki Mobilności Transportowej Miasta Poznania 3) Prognoza oddziaływania na środowisko Programu Ochrony Środowiska dla Miasta Poznania do roku 2030
44.	Modernizacja linii kolejowych w ramach zadania „Prace na obwodnicy towarowej Poznania”	Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu 29 czerwca 2016 r. (znak: WOO-II.4201.6.2014.JC.28), sprostowana postanowieniem z 21 lutego 2020 r. (znak: WOO-II.420.254.2019.JC.5), zmieniona decyzją z 5 października 2020 r. (znak: WOO-II.420.344.2018.JC.27)
45.	Modernizacja eksploatowanego taboru kolejowego, okresowa kontrola stanu technicznego nawierzchni szynowej i utrzymanie jej we właściwej kondycji	Niewymagany

L.p.	Nazwa zadania	Decyzja/dokument
46.	Modernizacja torowiska tramwajowego w ramach zadania „Przebudowa torowiska tramwajowego na ul. 28 czerwca 1956 r. na odcinku od ul. Krzyżowej do ul. Hetmańskiej w Poznaniu”	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wydana przez Prezydenta Miasta Poznania z dnia 26 stycznia 2022 r., znak KOS-V.6220.89.2021
47.	Modernizacja eksploatowanego taboru tramwajowego, okresowa kontrola stanu technicznego nawierzchni torowej i utrzymanie jej we właściwej kondycji	Niewymagany
48.	Zadania w zakresie hałasu lotniczego	Niewymagany

Tabela 30 Informacja dotycząca wydanych decyzji określających warunki korzystania ze środowiska lub informacja o ujęciu inwestycji w dokumencie, dla którego przeprowadzono strategiczną ocenę oddziaływania na środowisko – zadania do realizacji po 2029 roku

L.p.	Nazwa zadania	Decyzja/dokument
1.	Autostrada A2 na odcinku węzeł Modła – węzeł Dąbie - zmiana parametrów wynikająca z planowanych konsekwencji przeglądu ekologicznego	Przegląd ekologiczny
2.	Budowa drogi ekspresowej S11 odc. Szczecinek – Piła i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 30.08.2023 r. znak WOO-II.420.8.2021.JC.85
3.	Budowa drogi ekspresowej S10 odc. Piła – Wyrzysk i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	Wniosek o wydanie decyzji środowiskowej złożony w RDOŚ w Poznaniu w 2021 roku – obecnie w trakcie procedowania. Ostatnia korespondencja - zawiadomienie WOO-II.420.83.2021.ZP.46 z dnia 26.04.2024 r.
4.	Budowa obwodnicy Piły i Ujścia (S11) i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	Wniosek o wydanie decyzji środowiskowej złożony w RDOŚ w Poznaniu w 2023 roku – obecnie w trakcie procedowania. Ostatnia korespondencja - zawiadomienie WOO-II.420.58.2023.JC.13 z dnia 13.03.2024 r.
5.	Budowa S11 odc. Ujście – Oborniki i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	Wniosek o wydanie decyzji środowiskowej złożony w RDOŚ w Poznaniu w 2021 roku – obecnie w trakcie procedowania. Ostatnia korespondencja - zawiadomienie WOO-II.420.74.2021.JC.40 z dnia 25.03.2024 r.
6.	Budowa S11 odc. Kórnik – Jarocin i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	Wniosek o wydanie decyzji środowiskowej złożony w RDOŚ w Poznaniu w 2022 roku – obecnie w trakcie procedowania. Ostatnia korespondencja - zawiadomienie WOO-II.420.74.2022.JS.28 z dnia 16.04.2024 r.
7.	Budowa S11 odc. Jarocin – Ostrów Wlkp. I i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	Wniosek o wydanie decyzji środowiskowej złożony w RDOŚ w Poznaniu w 2024 roku – obecnie w trakcie procedowania. Ostatnia korespondencja - zawiadomienie WOO-II.420.17.2023.JS.12 z dnia 25.03.2024 r.
8.	Budowa S11 odc. Ostrów Wlkp. – Kępno i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z 31 stycznia 2023 r., znak: WOO-II.420.34.2021.EK.42
9.	Budowa obwodnicy Krotoszyńska, Zdun i Cieszkowa i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu oraz budowa obwodnicy Krotoszyńska w ciągu DK36	Wniosek o wydanie decyzji środowiskowej złożony u Burmistrza Krotoszyńska w 2024 roku – obecnie w trakcie procedowania. Ostatnia korespondencja – obwieszczenie GK.6220.4.2024 z dnia 05.02.2024 r.
10.	Budowa obwodnicy Leszna w ciągu drogi krajowej nr 12	Inwestycja zawarta w dokumencie Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030, który poddano strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko (opisane w Prognozie oos Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030 w liście zadań inwestycyjnych możliwych do realizacji w ramach Programu)
11.	Budowa obwodnicy m. Lamki i m. Franklinów (ostrów wielkopolski) w ciągu drogi krajowej nr 36	Inwestycja zawarta w dokumencie Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030, który poddano strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko (opisane w Prognozie oos Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030 w liście zadań inwestycyjnych możliwych do realizacji w ramach Programu)
12.	Budowa obwodnicy miasta Turek w ciągu drogi krajowej nr 72	Inwestycja zawarta w dokumencie Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030, który poddano strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko (opisane w Prognozie oos Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030 w liście zadań inwestycyjnych możliwych do realizacji w ramach Programu)

L.p.	Nazwa zadania	Decyzja/dokument
13.	Budowa obwodnicy Trzcianki w ciągu DW 178	Wniosek o wydanie decyzji środowiskowej złożony u Burmistrza miasta Trzcianka w 2022 roku – obecnie w trakcie procedowania - znak sprawy OŚ.6220.36.2022.JK
14.	Budowa obwodnicy Dolska w ciągu drogi wojewódzkiej nr 434	Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydana przez Burmistrz Miasta i Gminy Dolsk RG.6220.9.2019.SS z dnia 11-09-2019
15.	Nowy przebieg DW 473 w m. Dąbie	Decyzja środowiskowa wydana przez Burmistrza Miasta Dąbia z dnia 29.07.2019 znak IKO.6220.2.2019
16.	Budowa obwodnicy Czempania w ciągu DW 310	Inwestycja analizowana w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obwodnicy miasta Czempania oraz w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko dla Regionalnego Planu Transportowy dla Województwa Wielkopolskiego w perspektywie do 2030 roku
17.	Rozbudowa DW 434 odc. Kórnik – Śrem	Inwestycja analizowana w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko dla Regionalnego Planu Transportowy dla Województwa Wielkopolskiego w perspektywie do 2030 roku
18.	Budowa nowego przebiegu drogi krajowej nr 25 w granicach miasta Konina na odcinku od ul. Poznańskiej do ul. Przemysłowej	Inwestycja wynikająca z Programu ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Konina przyjętego Uchwałą NR XII/234/19 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 28 października 2019 r
19.	Budowa drogi ekspresowej S10 odc. Wyrzysk – Bydgoszcz i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy dnia 29 listopada 2022 r., znak: WOO.420.11.2021.ADS.68
20.	Budowa łącznika DK12 z planowaną S11 - obwodnica Pleszewa	Wniosek o wydanie decyzji środowiskowej złożony u Burmistrza Miasta i Gminy Pleszew obecnie w trakcie procedowania – obwieszczenie przed wydaniem decyzji OS.6220.1.1.2023.JB18 z dnia 24.04.2024
21.	Wymiana nawierzchni z betonu asfaltowego na nawierzchnię SMA	Niewymagany
22.	Realizacja postanowień przeglądu ekologicznego – budowa ekranów akustycznych w Swarzędzu, Jasinie, Paczkowie i Skałowie	Przegląd ekologiczny
23.	Przebudowa trasy tramwajowej w ul. Dąbrowskiego między ul. Przybyszewskiego i ul. Kościelną, działania wynikające z Decyzji Środowiskowej: modernizacja nawierzchni, ograniczenie prędkości (30 km/h), działania wymuszające ograniczenie prędkości pojazdów - przystanki wiedeńskie i inne metody wymuszające ograniczenie prędkości	Zadanie wynikające z Programu Ochrony Środowiska przed hałasem dla miasta Poznania przyjętego Uchwałą Nr LXIX/1253/VII/2018 Rady Miasta Poznania z dnia 26.06.2018 r.
24.	Budowa trasy tramwajowej na Poznań Wschód	Strategiczna ocena w ramach opracowania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego przyjętego Uchwałą nr LII/693/V/2009 Rady Miasta Poznania z dnia 7 kwietnia 2009 r. „obszaru Główna” w Poznaniu część A wraz z prognozą oddziaływania na środowisko
25.	Budowa ulicy Dolna Głogowska wraz z trasą tramwajową	Strategiczna ocena w ramach opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Poznania przyjętego Uchwałą nr L/894/VIII/2021 Rady Miasta Poznania z dnia 06-07-2021 wraz z prognozą oddziaływania na środowisko
26.	Prace na linii kolejowej nr 3 (E20) na odcinku Poznań Główny – Kunowice	Inwestycja poddana strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu dokumentu „PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku, dodatkowo informacje zawarte są w Prognozie oddziaływania na środowisko projektu Regionalnego Plan Transportowego dla Województwa Wielkopolskiego do 2030 roku.
27.	Przebudowa trasy tramwajowej w ul. Dąbrowskiego w Poznaniu	Zadanie wynikające z Programu Ochrony Środowiska przed hałasem dla miasta Poznania przyjętego Uchwałą Nr LXIX/1253/VII/2018 Rady Miasta Poznania z dnia 26.06.2018 r.

10.1. Opis oddziaływań na poszczególne komponenty środowiska

10.1.1. Oddziaływanie na ludzi

W programie przedstawiono działania zmierzające do poprawy klimatu akustycznego w województwie wielkopolskim. Zaplanowane w Programie działania nie stanowią ryzyka dla zdrowia i życia ludzi. Wystąpienie negatywnego oddziaływania może być związane z fazą realizacji inwestycji drogowych czy kolejowych z wykorzystaniem sprzętu ciężkiego. Oddziaływanie w fazie realizacji należy jednak do oddziaływań krótkotrwałych i odwracalnych, w długookresowej perspektywie zmierzających do poprawy stanu środowiska i do zmniejszenia oddziaływania na ludzi. Faza realizacji inwestycji może generować utrudnienia w ruchu samochodowym, rowerowym czy pieszym, a to może stworzyć zagrożenie dla zdrowia ludzi. Niezbędne jest wobec tego poinformowanie ludności o zmianie organizacji ruchu, a także wyraźne oznaczenie remontowanych odcinków. Prace uciążliwe, generujące duży hałas powinny odbywać się w porze dziennej. Należy jednak unikać prowadzenia prac w szczytowych godzinach ruchu. Wszelkie prace prowadzone na w obszarze modernizacji/budowy powinny być prowadzone z zachowaniem podstawowych przepisów BHP, a także prawa budowlanego. Przewiduje się, że oddziaływania związane z realizacją inwestycji będą chwilowe i ustąpią z chwilą zakończenia robót, nie będą więc stanowić poważnego zagrożenia dla zdrowia ludzi ani środowiska ich życia.

Wszystkie działania przewidziane w POH mają na celu ograniczenie negatywnego oddziaływania hałasu na mieszkańców województwa wielkopolskiego czy to poprzez modernizację istniejącej infrastruktury, wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza tereny gęstej zabudowy, budowę barier akustycznych czy też działania organizacyjne.

Hałas został uznany za zanieczyszczenie środowiska, jest to dźwięk niepożądany i szkodliwy dla zdrowia ludzi. Działanie hałasu na organizm ludzki można podzielić na szkodliwe i dokuczliwe. Dokuczliwe oddziaływanie powoduje dyskomfort, niezadowolenie, zmęczenie, rozdrażnienie oraz trudności w koncentracji.

Szkodliwe oddziaływanie hałasu może wpływać zarówno na organy słuchu poprzez upośledzenie narządu słuchu a nawet głuchotę, jak i na inne narządy poprzez skurcze mięśni, reakcje układu oddechowego i reakcję układu krążenia.

Ponadto hałas negatywnie oddziałuje na życie psychiczne, sprawność umysłową a także efektywność i jakość pracy. Długotrwałe oddziaływanie hałasu na narząd słuchu powoduje zmiany patologiczne i fizjologiczne. Hałas wpływa ujemnie na poczucie bezpieczeństwa i niezależności, przyspiesza i pogłębia zmęczenie, przyczynia się do wzrostu napięcia nerwowego, co powoduje zmiany w organizmie przyczyniające się do chorób takich jak nadciśnienie czy zawały. Ponadto hałas tłumi słyszalność mowy, a także akustycznych sygnałów ostrzegawczych.

Hałas utrudnia bądź nawet uniemożliwia wypoczynek. O szkodliwości hałasu na narząd słuchu decydują takie jego charakterystyczne cechy jak częstotliwość i poziom natężenia. Hałas o jednej dominującej częstotliwości jest bardziej szkodliwy niż hałas szerokopasmowy. O szkodliwości hałasu decyduje również w dużym stopniu czas ekspozycji na jego działanie.

Dopuszczalne wartości poziomu dźwięku w środowisku, w odniesieniu do źródła hałasu, sposobu zagospodarowania i funkcji badanego terenu określone są w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 roku w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t.j. Dz. U. z 2014, poz. 112).

Zagrożenia wynikające z oddziaływania hałasu na zdrowie i komfort życia ludzi potwierdzają konieczność realizacji zadań przyczyniających się do poprawy i utrzymania dobrego klimatu akustycznego przedstawionych w Programie.

10.1.2. Oddziaływanie na rośliny, zwierzęta i różnorodność biologiczną

Szczegółowe oddziaływanie działań wyznaczonych w Programie ochrony środowiska przed hałasem dla województwa wielkopolskiego na obszary objęte ochroną na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, rośliny, zwierzęta i bioróżnorodność oceniane były i są w procesach oceny oddziaływania na środowisko dla poszczególnych inwestycji wymienionych w tabelach 29 i 30.

Część zadań wymienionych w Programie stanowi przebudowę, rozbudowę i modernizację istniejącej już infrastruktury drogowej i kolejowej, nie będzie więc ingerować w obszary niezagospodarowane, mogące stanowić siedlisko bytowania chronionych gatunków roślin lub zwierząt. Modernizacja i poprawa stanu technicznego nawierzchni dróg nie wpłynie negatywnie na zwierzęta, rośliny i różnorodność biologiczną. Występowanie istniejącego zagospodarowania terenu powoduje, że zwierzęta nie wchodzą na tereny zabudowy, jedynie w specyficznych sytuacjach mogą penetrować tereny zielone związane z istniejącymi obiektami i terenami komunikacyjnymi. Modernizacja dróg nie przyczyni się więc do zwiększonego oddziaływania na zwierzęta w tym zakresie. Modernizacja i poprawa stanu nawierzchni nie przyczyniają się również do zajęcia nowych terenów, zmiany zagospodarowania terenu czy wycinki drzew.

W przypadku budowy nowych odcinków dróg czy obwodnic, obiekty te uzyskały lub uzyskują decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Wariantowanie inwestycji zapewnia realizację wariantu najkorzystniejszego dla środowiska. W procedurze analizuje się wszelkiego rodzaju negatywne oddziaływania jak i środki minimalizujące, które należy podjąć. Do takich środków należy m.in. budowa przepustów ekologicznych, małych i średnich przejść dla zwierząt, czy też innej infrastruktury ułatwiającej swobodną migrację dzikich zwierząt. Rozwiązania dobierane są indywidualnie dla danej inwestycji.

10.1.3. Oddziaływanie na powietrze i klimat

Zadania inwestycyjne zawarte w Programie dotyczą infrastruktury drogowej i kolejowej. Eksploatacja dróg przez pojazdy samochodowe przyczynia się do emisji gazów i pyłów.

Do emitowanych substancji gazowych zaliczyć można tlenek węgla, dwutlenek węgla, tlenki azotu oraz węglowodory. Dodatkowo emitowane są substancje pyłowe, które powstają głównie podczas ścierania opon, klocków hamulcowych oraz nawierzchni dróg. W pyłe mogą znaleźć się metale ciężkie tj. ołów, nikiel, kadm i miedź. Działania przewidziane w Programie mające ograniczać emisję hałasu, polegające na modernizacji i poprawie stanu technicznego nawierzchni, będą pozytywnie wpływać nie tylko na klimat akustyczny, ale również na jakość powietrza. Wymiana nawierzchni i poprawa stanu technicznego dróg będzie skutkować ograniczeniem wtórnej emisji pyłu z transportu. Budowa nowego przebiegu dróg przyczyni się do przejęcia części ruchu samochodowego, co spowoduje jego rozluźnienie w terenach zabudowanych. Będzie to miało również wpływ na rozłożenie stężenia zanieczyszczeń gazowych i pyłowych na większy obszar, co przyczyni się do uśrednienia stanu jakości powietrza na danym obszarze.

Z uwagi na globalny charakter głównych cech klimatu nie należy spodziewać się znaczących oddziaływań realizacji przedsięwzięć zapisanych w projekcie POH na klimat i jego zmiany. Zmiany klimatyczne związane są przede wszystkim z emisją gazów cieplarnianych do atmosfery, których źródłem jest także transport. Spalanie paliw jest obecnie coraz mniej uciążliwe dla środowiska, nowe technologie pozwalają na zmniejszenie zużycia paliwa i ograniczenie emisji zanieczyszczeń. Jednocześnie zachowania kierowców są nastawione na oszczędne gospodarowanie paliwami z uwagi na ich koszt. Zadania ujęte w POH podnoszą sprawność transportu drogowego, czyli mogą się przyczynić do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych. Efekt ograniczenia emisji gazów cieplarnianych osiągany jest głównie dzięki upłynnieniu ruchu, co prowadzi do zmniejszenia zużycia paliwa (szczególnie w aglomeracjach miejskich). Jednocześnie pozytywny efekt emisji CO₂ w skali województwa nie przyniesie wymiernych efektów związanych z zahamowaniem zmian klimatycznych.

W odniesieniu do budowy obwodnic i równoczesnemu wyprowadzeniu ruchu tranzytowego poza tereny zurbanizowane ma to korzystny wpływ na mikroklimat miejski. Mniej korzystnie wygląda to na nowych terenach inwestycyjnych, gdzie przy realizacji inwestycji możliwe są następujące oddziaływania:

- zmniejszenie pochłaniania CO₂ z uwagi na wycinki krzew/krzewów,
- ograniczenie wilgotności powietrza, a przez to możliwe wzmożenie odczuwania wysokich temperatur (mikroklimat).

Etap funkcjonowania jest konsekwencją wybudowanych i eksploatowanych obiektów zasklepienie gruntów spowoduje obniżenie stopnia ewapotranspiracji i w konsekwencji lokalne ograniczenie wilgotności powietrza, a tym samym możliwy lokalny wzrost temperatury powietrza. Zjawisko to może być kompensowane ruchem powietrza schładzającym powierzchnię drogi z uwagi na lepsze warunki anemometryczne niż na obszarach miejskich, gdzie następuje deformacja warunków anemometrycznych zwłaszcza w strefach centralnych.

10.1.4. Oddziaływanie na krajobraz, powierzchnię ziemi

Część z wyznaczonych w Programie działań ma charakter modernizacji istniejących odcinków dróg polegających na przebudowie, wymianie nawierzchni czy modernizacji linii kolejowych. Działania takie nie spowodują zmiany zagospodarowania terenu, a więc i oddziaływanie na krajobraz, powierzchnię ziemi i wodę podczas eksploatacji pozostanie bez zmian.

W przypadku modernizacji istniejących odcinków oddziaływanie może wystąpić na etapie prowadzenia prac budowlanych, jednak będzie ono krótkotrwałe i odwracalne. Działania polegające na instalacji ekranów akustycznych mogą negatywnie wpłynąć na krajobraz. Zaleca się stosowanie zieleni maskującej i ekranów w stonowanych kolorach.

Budowa nowych odcinków dróg spowoduje zajęcie terenów, zagęszczenie, utwardzanie i przekształcenie powierzchni oraz wpływ na krajobraz. Oddziaływania te mają charakter nieodwracalny. Oddziaływania na etapie eksploatacji przedsięwzięć są głównie negatywne i wiążą się z utratą walorów krajobrazowych na terenach objętych ochroną krajobrazową.

10.1.5. Oddziaływanie na wody podziemne i powierzchniowe

Budowa nowych odcinków związana jest z koniecznością zagospodarowania wód opadowych i roztopowych pochodzących z powierzchni utwardzonych do systemu kanalizacji deszczowej lub rowów i zbiorników wodnych. Wody opadowe i roztopowe niosą ze sobą ładunek zanieczyszczeń tj. zawiesina, różnego rodzaju substancje olejowe, w tym węglowodory ropopochodne, metale ciężkie (Pb, Zn, Cu, Cd, Cr, Ni i in.), związki organiczne i nieorganiczne, chlorki Na, Mg, Ca, zanieczyszczenia pływające grube, związki biogenne (N, P, K) oraz mikrozanieczyszczenia (np. węglowodory aromatyczne). Substancje te mogą dostać się do wód, a następnie do środowiska poprzez spływ wód opadowych z zanieczyszczonej powierzchni, wypłukiwanie materiałów zastosowanych do budowy dróg czy uwolnionych substancji z nieszczelnych układów paliwowych i smarowniczych. Eksploatacja dróg zimą może przyczynić się do uwolnienia do środowiska chlorków, które stosowane są do zwalczania zimowej śliskości dróg. Decyzje środowiskowe dla nowych odcinków określają sposób zagospodarowania wód opadowych i roztopowych tak, aby nie stanowiły one zagrożenia dla środowiska, w tym dla gleb, jednolitych części wód podziemnych oraz jednolitych części wód powierzchniowych, cieków wodnych czy zbiorników wodnych.

Przy zachowaniu podstawowych środków ochronnych i minimalizujących negatywne oddziaływanie prac remontowych, wody powierzchniowe i podziemne nie są zagrożone. Zastosowanie systemów odprowadzania wód opadowych i urządzeń podczyszczających wody eliminuje ryzyko zanieczyszczenia wód powierzchniowych, podziemnych i gleb. Na odprowadzania wód opadowych do wód i do urządzeń wodnych wymagane jest uzyskanie pozwolenia wodnoprawnego, w którym określone będą szczegółowe warunki wprowadzania wód do środowiska.

Proces budowy i modernizacji dróg również może przyczynić się do zanieczyszczenia środowiska gruntowego czy wód powierzchniowych i podziemnych poprzez uwolnienie do środowiska substancji ropopochodnych. Dlatego wszelkie możliwe prace należy

prować na terenie utwardzonym, używać wyłącznie sprawnego sprzętu, a przeładunek paliw prowadzić na szczelnym podłożu. Zagrożenie to jest chwilowe i krótkotrwałe, ograniczone do czasu trwania prac budowlanych i wraz z ich zakończeniem ustąpi.

Zadania przewidziane w Programie obejmują również modernizację dróg, w ramach której przewidziano zagospodarowanie wód opadowych i roztopowych poprzez budowę systemu kanalizacji, co ograniczy możliwość negatywnego oddziaływania na środowisko.

Zadania inwestycyjne nie wpłyną negatywnie na ujęcia wód a w przypadku potencjalnej kolizji, należy zachować zgodność ustaleń projektu POH z przepisami dotyczącymi stref ochronnych, ze szczególnym uwzględnieniem nakazów obowiązujących na terenie ochrony bezpośredniej oraz zakazów, ograniczeń i nakazów obowiązujących na terenie ochrony pośredniej.

Wody opadowe i roztopowe z terenów komunikacyjnych przed wprowadzeniem do wód lub ziemi powinny spełniać zapisy rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie *substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych* (Dz. U. 2019 poz. 1311). Wody niespełniające wymagań powinny być oczyszczane w separatorach substancji ropopochodnych oraz osadnikach zawiesiny tak, aby sprostać wymaganiom.

Tym samym można stwierdzić, że realizacja ustaleń projektowanego dokumentu nie będzie uniemożliwiała spełnienia celów środowiskowych dla jednolitych części wód określonych w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 16 listopada 2022 w sprawie *Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry* (Dz. U. 2023 poz. 335).

Zgodnie z art. 4 ust. 1 RDW celem dla wód powierzchniowych jest:

- nie pogarszanie się stanu wód powierzchniowych oraz ochrona i przywrócenie dobrego stanu JCW;
- osiągnięcie, co najmniej dobrego stanu lub potencjału ekologicznego wód powierzchniowych;
- stopniowe eliminowanie, a w rezultacie zaprzestanie zrzutów do wód powierzchniowych substancji priorytetowych i niebezpiecznych, a także zapobieganie dopływowi zanieczyszczeń do wód podziemnych;
- odwrócenie każdej znaczącej i ciągłej tendencji wzrostu stężenia każdego zanieczyszczenia wynikającego z wpływu działalności człowieka w celu stopniowej redukcji zanieczyszczenia wód podziemnych;
- osiągnięcie zgodności ze wszystkimi normami i celami określonymi w ustawodawstwie wspólnotowym dla obszarów chronionych.

Zgodnie z powyższym, celem środowiskowym dla części wód niewyznaczonych jako SCW lub SZCW, którym w konsekwencji nadano status NAT, jest:

- dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny, w przypadku oceny z monitoringu wód wskazującej na stan dobry lub zły;
- bardzo dobry stan ekologiczny, w przypadku JCWP, dla których wyniki monitoringu wskazują na bardzo dobry stan ekologiczny;
- stan dobry, w przypadku JCWP niemonitorowanych;
- spełnienie warunków określonych dla obszarów chronionych.

W przypadku części wód wyznaczonych jako SCW lub SZCW celem środowiskowym jest:

- dobry potencjał ekologiczny i dobry stan chemiczny, w przypadku oceny z monitoringu wód wskazującej na stan dobry lub zły;
- maksymalny potencjał ekologiczny w przypadku JCWP, dla których wyniki monitoringu wskazują na maksymalny potencjał ekologiczny;
- stan dobry w przypadku JCWP niemonitorowanych;
- spełnienie warunków określonych dla obszarów chronionych.

Celem środowiskowym dla JCWP rzecznych i zbiornikowych może być również zapewnienie drożności cieku dla migracji ryb.

Inwestycje wymienione w POH także nie wpłyną na cele środowiskowe określone na wód podziemnych (art. 59 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne):

- zapobieganie lub ograniczanie wprowadzania do nich zanieczyszczeń;
- zapobieganie pogorszeniu oraz poprawa ich stanu;
- ich ochrona i podejmowanie działań naprawczych, a także zapewnianie równowagi między poborem a zasilaniem tych wód, tak aby osiągnąć ich dobry stan.

Jednocześnie należy zaznaczyć, że w ramach procedury uzyskiwania decyzji środowiskowych dla przedsięwzięć POH nie stwierdzono, żeby którakolwiek inwestycja uniemożliwiła spełnienia celów środowiskowych dla JCWP i JCWPd.

10.1.6. Wykorzystywanie zasobów naturalnych

Rozpatrywane inwestycje nie są bezpośrednio związane z prowadzeniem wydobywania surowców, czy poborem wód podziemnych lub powierzchniowych, nie wiążą się również bezpośrednio z eksploatacją innych zasobów środowiska. Oczywiście surowcami do budowy dróg są kopaliny lub minerały takie jak tłuczeń, piasek, lepik asfaltowy itp., jednak ich pozyskanie ze środowiska regulowane jest przepisami ochrony środowiska dotyczącymi instalacji kopalnianych i prawa górniczego. Na etapie sporządzania Prognozy oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego Programu nie stwierdzono oddziaływania na zasoby naturalne.

10.1.7. Oddziaływanie na zabytki i dobra materialne

Na trwałość zabytków zlokalizowanych w otoczeniu ciągów komunikacyjnych wpływają m.in. drgania powodowane ruchem pojazdów. Działania zaplanowane w Programie związane są z modernizacją nawierzchni dróg a także poprawą stanu technicznego torowisk, co korzystnie wpłynie na warunki środowiska w otoczeniu obiektów zabytkowych i ich ochronę.

Ruch pojazdów samochodowych przyczynia się do emisji tlenków węgla, tlenków azotu i siarki, które z kolei mogą powodować powstawanie kwaśnych deszczy. Działania wskazane w Programie zmierzające do poprawy klimatu akustycznego przyczynią się do również do ograniczenia emisji zanieczyszczeń do atmosfery, co pozwoli ograniczyć możliwość niszczenia fasad budynków, w tym także zabytkowych.

Inwestycje przewidziane w Programie, mające ograniczać emisję hałasu głównie na obszarach zwartej zabudowy przyczynią się do zmniejszenia ryzyka zdrowotnego powodowanego przez hałas. Ponadto wpłynie to korzystnie na istniejące wzdłuż ciągów komunikacyjnych budynki- ograniczone zostaną drgania i wibracje, co zapobiegnie niszczeniu obiektów.

Prowadzenie edukacji ekologicznej, w ramach której promowana jest komunikacja zbiorowa w prognozie długookresowej przyczyni się do ograniczenia ruchu pojazdów osobowych a tym samym ograniczenia emisji.

Lokalizacja nowych obiektów może powodować konieczność wyburzeń czy kolizje z sieciami uzbrojenia technicznego. Wszystkie działania będą realizowane zgodnie z przepisami, warunkami technicznymi gestorów poszczególnych mediów, a także zapisami decyzji środowiskowych.

Ostatecznie wpływ działań określonych w Programie ochrony środowiska przed hałasem na obiekty zabytkowe będzie oceniany w oparciu o procedurę ocen oddziaływania na środowisko w procesie uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla realizacji inwestycji na zasadach określonych w ustawie ooś.

10.1.8. Oddziaływanie na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru i pozostałe obszary chronione na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody

W niniejszej Prognozie przeanalizowano odcinki dróg i linii kolejowych objęte Programem, które znajdują się najbliżej poszczególnych obszarów chronionych na mocy ustawy o ochronie przyrody. Z analizy rozmieszczenia planowanych inwestycji transportowych i ich specyfiki wynika, że podczas realizacji poszczególnych projektów infrastrukturalnych nie da się całkowicie uniknąć kolizji z cennymi przyrodniczo obszarami oraz wyeliminować przeszkód ograniczających swobodne przemieszczanie się organizmów.

Wiele inwestycji wymienionych w projekcie przebiegać będzie w granicach lub w sąsiedztwie obszarów Natura 2000 i pozostałych obszarów chronionych. Przewiduje się, że realizacja

planowanych inwestycji drogowych wpłynie bezpośrednio na przedmioty ochrony. Może dojść do fragmentacji siedlisk, trudności w przemieszczaniu się gatunków zwierząt oraz płoszenia ptaków, itp.

Z uwagi na fakt, iż część inwestycji posiada już decyzje środowiskowe, ich wpływ na środowisko został już przeanalizowany a złożone wnioski o wydane decyzji środowiskowych zawierają stosowne analizy w przedstawionych raportach oddziaływania na środowisko.

Analiza przewidywanych możliwych oddziaływań pozwoliła założyć, że realizacja zadań objętych Programem nie będzie istotnie wpływać na cele i przedmiot ochrony tych obszarów biorąc także pod uwagę zapisy z wydanych decyzji środowiskowych, raportów o oddziaływaniu na środowisko z procedowanych inwestycji czy prognoz oddziaływania na środowisko wykonanych dla opracowań typowo transportowych [Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.), Programu Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku, Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030, Regionalnego Planu Transportowego dla Województwa Wielkopolskiego w perspektywie do 2030 roku].

Poniżej przedstawiono wyniki analizy przestrzennej w stosunku do wszystkich zadań inwestycyjnych ujętych w POH.

Potencjalne modernizacje torowisk (bez ustalonego zakresu- HK01) będą realizowane w sąsiedztwie lub obszarze terenów chronionych:

- 1) Obszary Natura 2000 SOO:
 - a) Uroczyska Płyty Krotoszyńskiej (linia kolejowa graniczy)
 - b) Dolina Średzkiej Strugi (linia kolejowa graniczy)
 - c) Pojezierze Gnieźnieńskie (linia kolejowa graniczy)
 - d) Rynna Jezior Obrzańskich (linia kolejowa przecina)
 - e) Dolina Mogielnicy (linia kolejowa przecina)
- 2) Obszary Natura 2000 OSO:
 - a) Jeziora Pszczewskie i Dolina Obry (linia kolejowa przecina)
 - b) Dąbrowy Krotoszyńskie (linia kolejowa przecina)
- 3) OCHK:
 - a) Powidzko-Bieniszewski
 - b) Pojezierze Sławskie, Pradolina Obry i Rynna Zbąszyńska
 - c) Obszar Chronionego Krajobrazu w gminie Kórnik
- 4) Park Krajobrazowy Promno
- 5) W pobliżu linii kolejowych znajdują się pomniki przyrody
- 6) Linie kolejowe przecinają korytarze ekologiczne

Poniżej przedstawiono obszary chronione leżące w sąsiedztwie zadania dla dróg głównych (w buforze o szer. 1 km):

1) Obszary Natura 2000 OSO:

- a) Dolina Środkowej Warty (zadania: Budowa S11 odc. Kórnik – Jarocin, nowy przebieg DK25 w granicach miasta Konina na odcinku od ul. Poznańskiej do ul. Przemysłowej, przebudowa ul. Jana Pawła II, przebudowa ul. Trasa Warszawska (droga krajowa 92) w Koninie w tym odbudowa 7 obiektów mostowych wchodzą na teren obszaru);
- b) Puszcza nad Gwdą (zadania: budowa drogi ekspresowej S10 odc. Piła – Wyrzysk, budowa obwodnicy Piły i Ujścia (S11), budowa drogi ekspresowej S11 odc. Szczecinek – Piła wchodzą na teren obszaru);
- c) Pradolina Warszawsko-Berlińska (zadanie: Nowy przebieg DW 473 w m. Dąbie wchodzi nieznacznie w obszar);
- d) Dąbrowy Krotoszyńskie (zadania: budowa obwodnicy Krotoszyna, Zdun i Cieszkowa oraz obwodnicy Krotoszyna w ciągu DK36 przecina obszar, budowa obwodnicy m. Lamki i m. Franklinów (Ostrów Wielkopolski) w ciągu drogi krajowej nr 36 wchodzą na teren obszaru);
- e) Puszcza Notecka (zadania: budowa drogi ekspresowej S11 Poznań – Oborniki wraz z obwodnicą Obornik, Wymiana nawierzchni z betonu asfaltowego na nawierzchnię SMA, budowa S11 odc. Ujście – Oborniki wchodzą na teren obszaru);
- f) Dolina Środkowej Noteci i Kanału Bydgoskiego (zadanie: budowa obwodnicy Piły i Ujścia (S11) wchodzi na teren obszaru);
- g) Nadnoteckie Łęgi (zadanie: budowa obwodnicy Piły i Ujścia (S11) wchodzi na teren obszaru);
- h) Ostoja Rogalińska (zadanie: rozbudowa DW 434 odc. Kórnik – Śrem, założono, że wchodzi na teren obszaru);
- i) Dolina Baryczy (zadanie: budowa S11 odc. Ostrów Wlkp. – Kępno wchodzi na teren obszaru).

2) Obszar Natura 2000 SOO:

- a) Ostoja Nadwarciańska (zadania: Zmiana parametrów wynikająca z planowanych konsekwencji przeglądu ekologicznego (ekrany), rozbudowa drogi krajowej DK25 na odcinku Ostrów Wielkopolski – Kalisz – Konin, nowy przebieg DK25 w granicach miasta Konina na odcinku od ul. Poznańskiej do ul. Przemysłowej, przebudowa ul. Trasa Warszawska (droga krajowa 92) w Koninie w tym odbudowa 7 obiektów mostowych wchodzą na teren obszaru);
- b) Ostoja Piłska (zadania: budowa drogi ekspresowej S11 odc. Szczecinek – Piła, budowa obwodnicy Piły i Ujścia (S11) stykają się w niewielkim zakresie z obszarem);
- c) Poligon w Okonku (zadanie: budowa drogi ekspresowej S11 odc. Szczecinek – Piła styka się w niewielkim zakresie z obszarem);

- d) Pradolina Bzury-Neru (zadania: Nowy przebieg DW 473 w m. Dąbie, Zmiana parametrów wynikająca z planowanych konsekwencji przeglądu ekologicznego (ekrany) wchodzi na teren obszaru);
 - e) Uroczyska Płyty Krotoszyńskiej (zadania: budowa obwodnicy Krotoszyna, Zdun i Cieszkowa oraz obwodnicy Krotoszyna w ciągu DK36, budowa obwodnicy m. Lamki i m. Franklinów (Ostrów Wielkopolski) w ciągu drogi krajowej nr 36);
 - f) Dolina Wełny (zadania: budowa drogi ekspresowej S11 Poznań – Oborniki wraz z obwodnicą Obornik, Wymiana nawierzchni z betonu asfaltowego na nawierzchnię SMA, budowa S11 odc. Ujście – Oborniki wchodzi w teren obszaru);
 - g) Biedrusko (zadanie: budowa drogi ekspresowej S11 Poznań – Oborniki wraz z obwodnicą Obornik wchodzi w teren obszaru);
 - h) Dolina Kamionki (zadanie: budowa obwodnicy Kamionnej w ciągu drogi krajowej DK24 wchodzi w teren obszaru);
 - i) Dolina Średzkiej Strugi (zadanie: Budowa S11 odc. Kórnik – Jarocin wchodzi w teren obszaru);
 - j) Dolina Noteci (zadanie: budowa obwodnicy Piły i Ujścia (S11) wchodzi w teren obszaru);
 - k) Lasy Żerkowsko-Czeszewskie (zadanie: budowa S11 odc. Kórnik – Jarocin);
 - l) Rogalińska Dolina Warty (zadanie: rozbudowa DW 434 odc. Kórnik – Śrem - brak informacji dot. przebiegu wchodzi w teren obszaru);
 - m) Ostoja nad Baryczą (zadanie: budowa S11 odc. Ostrów Wlkp. – Kępno wchodzi w teren obszaru);
 - n) Dolina Łobżonki (zadanie budowa drogi ekspresowej S10 odc. Wyrzysk – Bydgoszcz wchodzi w teren obszaru);
 - o) Dolina Cybiny (zadanie: realizacja postanowień przeglądu ekologicznego – budowa ekranów akustycznych w Swarzędzu, Jasinie, Paczkowie i Skałowie).
- 3) Użytki Ekologiczne:
- a) Łąka w dolinie rzeki Orli
 - b) Użytek o kodzie PL.ZIPOP.1393.UE.3019032.31
 - c) W Dolinie Samborki
 - d) Użytek o kodzie PL.ZIPOP.1393.UE.3025052.213
 - e) Czarne Jezioro
 - f) Czerwone Bagna
- 4) Rezerwaty
- a) Słonawy
 - b) Wełna

- c) Mszar Bogdaniec
- d) Wydymacz
- e) Czmoń
- 5) OCHK:
 - a) Dolina Cybiny w Poznaniu
 - b) Goplańsko-Kujawski
 - c) Krzywińsko-Osiecki wraz z zadrzewieniami generała Dezyderego Chłapowskiego i kompleksem leśnym Osieczna-Góra (woj. wielkop.)
 - d) Pojezierze Wałeckie i Dolina Gwdy (woj. wielkopolskie)
 - e) Wzgórza Ostrzeszowskie i Kotlina Odolanowska (woj. wielkopolskie)
 - f) Pradoliny Warszawsko-Berlińskiej
 - g) Złotogórski
 - h) Nadwarciański
 - i) Dąbrowy Krotoszyńskie Baszków-Rochy
 - j) Dolina Prosny
 - k) Dolina Prosny
 - l) Dolina Wełny i Rynna Gołaniecko-Wągrowiecka
 - m) Biedrusko
 - n) H (Międzychód)
 - o) Bagna Średzkie
 - p) Dolina Noteci
 - q) Obszar Chronionego Krajobrazu w gminie Kórnik
 - r) Puszcza nad Drawą (woj. wielkopolskie)
 - s) Nadnotecki
- 6) Parki Krajobrazowe:
 - a) Dolina Baryczy
 - b) Dolina Kamionki
- 7) W pobliżu tras komunikacyjnych znajdują się pomniki przyrody
- 8) Trasy komunikacyjne przecinają korytarze ekologiczne

Poniżej przedstawiono obszary chronione leżące w pobliżu zadań realizowanych w mieście Poznaniu (w buforze o szer. 300 m):

- 1) Obszary Natura 2000 OSO:
 - a) Dolina samicy
- 2) Obszar Natura 2000 SOO:
 - a) Fortyfikacje w Poznaniu

- b) Dolina Cybiny
- 3) Użytki Ekologiczne:
 - a) Traszki ratajskie
 - b) Strzeszyn
 - c) Bogdanka 1
 - d) Dębina I
 - e) Dębina II
 - f) Darzybór
 - g) Wilczy Młyn
 - h) Łęgi Potoku Różanego
- 4) OCHK:
 - a) Dolina Cybiny w Poznaniu
- 5) Pomniki przyrody

Na obecnym etapie stanu zaawansowania dokumentu oraz wykonanych indywidualnych ocenach oddziaływania na środowisko wymienionych w dokumencie inwestycji ocenia się, że realizacja zapisów dokumentu nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na obszary sieci NATURA 2000 tzn. nie będzie stanowić zagrożenia dla gatunków i siedlisk, dla których ochrony zostały one powołane. Realizacja zadań nie będzie naruszać ustaleń obowiązujących planów zadań ochronnych obszarów Natura 2000. Obszary Natura 2000 zostały utworzone w celu ochrony cennych przyrodniczo siedlisk i obszarów. Z tego powodu pewne aspekty działalności człowieka są na terenach Natury 2000 ograniczone, ale niezakazane. Restrykcjom podlega głównie działalność inwestycyjna, która może znacząco negatywnie oddziaływać na siedlisko. Oznacza to, że ograniczeniu lub wykluczeniu podlegać będą wszelkiego rodzaju projekty budowlane, których realizacja może znacząco zniszczyć siedlisko lub zagrozić populacji żyjących na danym obszarze chronionych zwierząt i roślin.

Po analizie zarządzeń sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 stwierdzono, że realizacja planowanych w projekcie dokumentu inwestycji (pod warunkiem odpowiedniego dla środowiska przyrodniczego wyboru tras w korytarzach transportowych, wariantów inwestycyjnych, ominięcia istniejących siedlisk lub zastosowania kompensacji przyrodniczej), nie będzie sprzeczna z działaniami ochronnymi ustalonymi dla występujących tam siedlisk i gatunków w ramach obszarów Natura 2000 (realizacja nie będzie sprzeczna z działaniami obligatoryjnymi, fakultatywnymi, z zaleceniami dla gospodarki leśnej oraz z innymi działaniami gospodarczo – ochronnymi wskazanymi w ww. zarządzeniach - będzie je respektowała). Realizacja niektórych planowanych inwestycji może pośrednio przyczynić się także do czynnej ochrony gatunków i siedlisk obszarów Natura 2000 (remont, odbudowa urządzeń hydrotechnicznych, usuwanie drzew i krzewów obcych - inwazyjnych, usunięcie ekspansyjnych roślin zielonych, zlecenie ekspertyz badawczych (jak np. uzupełnienie stanu wiedzy oraz szczegółowe rozpoznanie

rozmieszczenia gatunków i ocena stanu ich ochrony, rozpoznanie liczebności populacji), ograniczenie populacji ptaków krukowatych, etc.).

Nowe odcinki zostaną wyposażone w przejścia dla zwierząt oraz ekrany akustyczne dobrane na etapie procedury oceny oddziaływania na środowisko, zastosowane zostaną ogrodzenia i zieleń naprowadzająca. Takie rozwiązania zminimalizują możliwość negatywnego oddziaływania na korytarze ekologiczne zwierząt. Dla większości zadań przeprowadzono ocenę oddziaływania na środowisko i wydano decyzje środowiskowe.

Ocenia się, że zadania przewidziane w omawianym Programie nie wpłyną negatywnie na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru i pozostałe obszary chronione na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

10.2. Wzajemne oddziaływanie między poszczególnymi elementami środowiska

Poszczególne elementy środowiska przyrodniczego są ze sobą powiązane i tworzą integralną całość. Dlatego też negatywny wpływ na jeden z czynników może przejawiać się pogorszeniem stanu całego ekosystemu. Ponadto wzajemne wzmacnianie występujących oddziaływań w danym środowisku powoduje, że łączny efekt jest większy od sumy efektów ich działania oddzielnego (tzw. działanie synergiczne).

Z punktu widzenia zdrowia ludzi najbardziej znaczące są oddziaływania na powietrze atmosferyczne i klimat akustyczny. Realizacja zadań założonych w Programie ma na celu poprawę stanu środowiska w zakresie emisji hałasu, a poprzez rozłożenie natężenia ruchu i propagowanie transportu zbiorowego będzie również pozytywnie wpływać na jakość powietrza atmosferycznego.

Należy wnioskować, że wzajemne oddziaływanie pomiędzy elementami środowiska nie będzie istotne w przypadku realizacji celów Programu.

10.3. Podsumowanie

Realizacja części zadań wymienionych w Programie może stanowić potencjalne źródło negatywnego oddziaływania na środowisko. Należą do nich przede wszystkim budowa nowych, modernizacja dróg oraz budowa linii tramwajowych. Niestety, w celu realizacji zaplanowanych zadań nieuniknione będzie wykonanie prac, które będą oddziaływać na środowisko. Będzie to jednak oddziaływanie krótkotrwałe, bezpośrednie i pośrednie, negatywnie wpływające na wszystkie komponenty środowiska.

Realizacja działań nie przyczyni się do zwiększenia presji urbanistycznej na środowisko przyrodnicze w województwie wielkopolskim, wynikającej z modernizacji dróg za wyjątkiem ekranów przeciwhałasowych oraz rozbudowy szlaków transportowych. Działania przewidziane w Programie na etapie eksploatacji nie przyczynią się do zmiany specyfiki oddziaływania na środowisko - za wyjątkiem ograniczenia oddziaływania akustycznego.

Negatywnych oddziaływań na etapie budowy i modernizacji nie da się uniknąć, dlatego tak ważna jest właściwa organizacja prac w trakcie realizacji poszczególnych zadań pozwalająca ten wpływ ograniczyć. W celu ochrony zasobów flory i fauny, w szczególności awifauny, zaleca się stosować działania minimalizujące. Pozwoli to na ograniczenie ewentualnego negatywnego wpływu na te elementy środowiska przyrodniczego miasta, dzięki czemu ewentualne skutki środowiskowe będą krótkotrwałe i nie powinny spowodować negatywnych zmian w populacjach roślin i zwierząt.

Podsumowując, działania przewidziane w Programie nie spowodują znaczących negatywnych oddziaływań na środowisko.

Charakter oddziaływań pod względem źródła i sposobu działania zdefiniowano jako:

- bezpośrednie – oddziaływania wynikające z bezpośredniej interakcji między planowanym działaniem w ramach przedsięwzięcia, a środowiskiem;
- pośrednie - oddziaływania wynikające z innych działań mających miejsce w związku z przedsięwzięciem, lub wpływ na jeden z elementów środowiska poprzez oddziaływania na drugi;
- wtórne - oddziaływania wynikające z oddziaływań bezpośrednich lub pośrednich, będące skutkiem późniejszych interakcji ze środowiskiem;
- skumulowane – oddziaływania występujące w połączeniu z innym oddziaływaniami (w tym związanymi z obecnymi lub planowanymi działaniami stron trzecich), dotyczącymi tych samych zasobów i /lub przedmiotów oddziaływania, co przedsięwzięcie.

Czas trwania oddziaływania przedstawiono w następujący sposób:

- krótkoterminowe - krótki czas trwania związany z etapem realizacji przedsięwzięcia;
- średnioterminowe - oddziaływania na etapie eksploatacji przedsięwzięcia;
- długoterminowe - oddziaływania pozostające nawet po likwidacji przedsięwzięcia.

Częstotliwość oddziaływań, czyli charakter wystąpień w czasie można określić jako:

- stałe – oddziaływujące w sposób ciągły;
- chwilowe – oddziaływujące z przerwami lub w ograniczonym czasie.

Charakterystyka obejmuje najbardziej znaczące oddziaływanie.

Oznaczenia w tabeli:

	Potencjalne pozytywne oddziaływanie
	Potencjalne neutralne oddziaływanie
	Potencjalne negatywne oddziaływanie (w granicach obowiązujących standardów jakości środowiska)

B – bezpośrednie

P – pośrednie

W – wtórne

S – skumulowane
K – krótkoterminowe
Ś – średnioterminowe
D – długoterminowe
S – stałe
Ch – chwilowe

Tabela 31 Ocena oddziaływania na środowisko działań przewidzianych do realizacji w ramach Programu w latach 2024-2029 (dominujące oddziaływania)

L.p.	Nazwa zadania	Obszary chronione w tym NATURA 2000	Ludzie	Rosliny	Zwierzęta	Powietrze	Klimat	Klimat akustyczny	Powierzchnia ziemi	Wody powierzchniowe i podziemne	Krajobraz	Zasoby naturalne	Zabytki i dobra materialne
DZIAŁANIA – DROGI GŁÓWNE													
1.	Przebudowa/rozbudowa DK11 Podgaje – Jastrowie obejmująca zastosowanie nawierzchni o zmniejszonej hałaśliwości		B,Ś,S		B,K,CH	B,K,CH		B,Ś,S					P,K,CH
2.	Budowa drogi ekspresowej S11 Poznań – Oborniki wraz z obwodnicą Obornik i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	B,Ś,S	B,Ś,S	B,K,CH	B,K,CH	B,Ś,S	B,Ś,S	B,Ś,S	B,Ś,S	P,Ś,S	B,Ś,S	P,K,CH	B,Ś,S
3.	Budowa ekranów akustycznych w obrębie drogi ekspresowej S11 – obwodnicy Ostrowa Wielkopolskiego, zgodnie z wynikami analizy porealizacyjnej	B,Ś,S	B,Ś,S		P,K,CH			B,Ś,S			B,Ś,S	P,K,CH	P,K,CH
4.	Budowa drogi ekspresowej S11 odc. Kępno – Olesno i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	B,Ś,S	B,Ś,S	B,K,CH	B,K,CH	B,Ś,S	B,Ś,S	B,Ś,S	B,Ś,S	P,Ś,S	B,Ś,S	P,K,CH	B,Ś,S
5.	Budowa obwodnicy Koźmina Wielkopolskiego i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	B,Ś,S	B,Ś,S	B,K,CH	B,K,CH	B,Ś,S	B,Ś,S	B,Ś,S	B,Ś,S	P,Ś,S	B,Ś,S	P,K,CH	B,Ś,S
6.	Budowa obwodnicy Kamionnej i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	B,Ś,S	B,Ś,S	B,K,CH	B,K,CH	B,Ś,S	B,Ś,S	B,Ś,S	B,Ś,S	P,Ś,S	B,Ś,S	P,K,CH	B,Ś,S
7.	Rozbudowa drogi krajowej DK25 na odcinku Ostrów Wielkopolski – Kalisz – Konin	B,Ś,S	B,Ś,S	B,K,CH	B,K,CH	B,Ś,S	B,Ś,S	B,Ś,S	B,Ś,S	P,Ś,S		P,K,CH	B,Ś,S
8.	Budowa obwodnicy Strykowa i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu		B,Ś,S	B,K,CH	B,K,CH	B,Ś,S	B,Ś,S	B,Ś,S	B,Ś,S	P,Ś,S	B,Ś,S	P,K,CH	B,Ś,S
9.	Rozbudowa DK92 na odcinku Tarnowo Podgórne – Swadzim wraz z budową ekranów akustycznych (w trakcie realizacji)		B,Ś,S		B,K,CH		B,Ś,S	B,Ś,S		P,Ś,S	B,Ś,S	P,K,CH	B,Ś,S
10.	Budowa ekranów akustycznych w ciągu DK92 w miejscowości Kostrzyn		B,Ś,S		P,K,CH			B,Ś,S			B,Ś,S	P,K,CH	B,Ś,S
11.	Dobudowa trzeciego pasa ruchu i wzmocnienie konstrukcji nawierzchni autostrady A2 na odcinku od węzła „Poznań Krzesiny” do węzła „Poznań Wschód”		B,Ś,S				B,Ś,S	B,Ś,S	B,Ś,S	P,Ś,S		P,K,CH	B,Ś,S
12.	Budowa obwodnicy Gostynia w ciągu DK12	B,Ś,S	B,Ś,S	B,K,CH	B,K,CH	B,Ś,S	B,Ś,S	B,Ś,S	B,Ś,S	P,Ś,S	B,Ś,S	P,K,CH	B,Ś,S
13.	Budowa obwodnicy Rogoźna w ciągu drogi wojewódzkiej nr 241	B,Ś,S	B,Ś,S	B,K,CH	B,K,CH	B,Ś,S	B,Ś,S	B,Ś,S	B,Ś,S	P,Ś,S	B,Ś,S	P,K,CH	B,Ś,S
14.	Budowa obwodnicy Szamotuł w ciągu dróg wojewódzkich nr 184 i 187		B,Ś,S	B,K,CH	B,K,CH	B,Ś,S	B,Ś,S	B,Ś,S	B,Ś,S	P,Ś,S	B,Ś,S	P,K,CH	B,Ś,S
15.	Budowa nowego przebiegu DW305 na odcinku od ul. Kolejowej do ul. Celnej w Nowym Tomyślu		B,Ś,S	B,K,CH	B,K,CH	B,Ś,S	B,Ś,S	B,Ś,S	B,Ś,S	P,Ś,S	B,Ś,S	P,K,CH	B,Ś,S
16.	Budowa obwodnicy Środy Wielkopolskiej w ciągu DW432		B,Ś,S	B,K,CH	B,K,CH	B,K,CH	B,Ś,S	B,Ś,S	B,Ś,S	P,Ś,S	B,Ś,S	P,K,CH	B,Ś,S

L.p.	Nazwa zadania	Obszary chronione w tym NATURA 2000	Ludzie	Rosliny	Zwierzęta	Powietrze	Klimat	Klimat akustyczny	Powierzchnia ziemi	Wody powierzchniowe i podziemne	Krajobraz	Zasoby naturalne	Zabytki i dobra materialne
17.	Budowa obwodnicy miasta Swarzędza		B,Ś,S	B,K,CH	B,K,CH	B,Ś,S	B,Ś,S	B,Ś,S		P,Ś,S	P,D,S	P,K,CH	B,Ś,S
18.	Przebudowa ul. Jana Pawła II w Koninie	B,Ś,S	B,Ś,S				B,Ś,S	B,Ś,S				P,K,CH	P,K,CH
19.	Przebudowa i remont ul. I. Paderewskiego w Koninie		B,Ś,S				B,Ś,S	B,Ś,S				P,K,CH	P,K,CH
20.	Przebudowa ul. Trasa Warszawska (droga krajowa 92) w Koninie, w tym rozbiora i odbudowa 7 obiektów mostowych	B,Ś,S	B,Ś,S	B,K,CH	B,K,CH	B,Ś,S	B,Ś,S	B,Ś,S	B,Ś,S	P,K,CH	B,Ś,S	P,K,CH	P,K,CH
21.	Budowa nowych / modernizacja istniejących ekranów akustycznych w ramach ograniczania oddziaływania akustycznego dróg ekspresowych S5 i S11	B,Ś,S	B,Ś,S		P,K,CH			B,Ś,S			B,Ś,S	P,K,CH	B,Ś,S
22.	Przeprowadzenie przeglądu ekologicznego na wybranych odcinkach												
DZIAŁANIA – GŁÓWNE LINIE KOLEJOWE													
23.	Wymiana taboru kolejowego na nowocześniejszy		B,Ś,S				B,Ś,S	B,Ś,S					
24.	Modernizacja eksploatowanego taboru kolejowego		B,Ś,S				B,Ś,S	B,Ś,S					
25.	Szlifowanie szyn według planów zarządzającego		B,Ś,S				B,Ś,S	B,Ś,S					
26.	Modernizacja torowisk	B,K,CH	B,Ś,S		B,K,CH		B,Ś,S	B,Ś,S				P,K,CH	
27.	Okresowa kontrola stanu technicznego nawierzchni szynowej i utrzymanie jej we właściwej kondycji		P,Ś, CH				B,Ś,S	B,Ś,S					
28.	Uporządkowanie planistyczne sąsiedztwa linii kolejowych oraz terenów zabudowy chronionej przed hałasem												
29.	Przeglądy ekologiczne na wybranych odcinkach												
DZIAŁANIA – MIASTO POZNAŃ													
30.	Trasa tramwajowa na os. Kopernika wzdłuż ul. Arciszewskiego i Rembertowskiej		B,Ś,S			B,Ś,S		B,Ś,S	B,Ś,S	P,Ś,S	B,Ś,S	P,K,CH	P,K,CH
31.	Budowa trasy tramwajowej na Naramowice - etap II od pętli Wilczak przez ul. Szelańską do skrzyżowania z ul. Estkowskiego/Male Garbary w Poznaniu		B,Ś,S			B,Ś,S		B,Ś,S	B,Ś,S	P,Ś,S	B,Ś,S	P,K,CH	P,K,CH
32.	Budowa skrzyżowań bezkolizyjnych z linią kolejową nr 354 w ciągu ul. Lutyckiej i ul. Gołęcińskiej w Poznaniu;		B,Ś,S			B,Ś,S		B,Ś,S				P,K,CH	P,K,CH
33.	Program „Centrum” – etap I – ukończenie inwestycji;		B,Ś,S			B,Ś,S		B,Ś,S	B,Ś,S	P,Ś,S	B,Ś,S	P,K,CH	P,K,CH
34.	Program „Centrum” – etap II – realizacja w całości odcinka trasy tramwajowej w ciągu ul. Ratajczaka i ul. Niezłomnych;		B,Ś,S			B,Ś,S		B,Ś,S	B,Ś,S	P,Ś,S	B,Ś,S	P,K,CH	P,K,CH

L.p.	Nazwa zadania	Obszary chronione w tym NATURA 2000	Ludzie	Rosliny	Zwierzęta	Powietrze	Klimat	Klimat akustyczny	Powierzchnia ziemi	Wody powierzchniowe i podziemne	Krajobraz	Zasoby naturalne	Zabytki i dobra materialne
35.	Ul. Kraszewskiego od ul. Dąbrowskiego do ul. Bukowskiej, wymiana nawierzchni z kostki na mniej hałaśliwą w uzgodnieniu z konserwatorem zabytków;		B,Ś,S			B,K,CH		B,Ś,S				P,K,CH	
36.	Ul. Żegrze i ul. Chartowo pomiędzy Rondem Żegrze i skrzyżowaniem z ul. Baraniaka i ul. Dymka, wprowadzenie działań wymuszających ograniczenie prędkości pojazdów do wartości wynikających z kodeksu drogowego dla danego odcinka, w szczególności w porze nocnej, np. zwężenie pasów ruchu samochodowego i wprowadzenie w to miejsce pasa rowerowego		B,Ś,S			B,Ś,S		B,Ś,S					
37.	Ul. Nad Wierzbakiem między ul. Wielkopolską i ul. Urbanowską, wprowadzenie działań ograniczających natężenie ruchu pojazdów na danym odcinku, np. redukcja liczby pasów ruchu w obu kierunkach z dwóch do jednego oraz zastąpienie likwidowanych pasów ruchu np. buspasem lub pasem rowerowym;		B,Ś,S			B,Ś,S		B,Ś,S					
38.	Ul. Ściegiennego od ul. Pogodnej do skrzyżowania z ul. Promienistą, fragment ul. Taczanowskiego od ul. Promienistej do ul. Gwiaździstej, obniżenie dopuszczalnej prędkości ruchu do 40 km/h oraz wprowadzenie działań wymuszających ograniczenie prędkości pojazdów do wartości wynikających z kodeksu drogowego dla danego odcinka, w szczególności w porze nocnej, np. w postaci sygnalizacji w systemie „All red”, radaru prędkości z wyświetlaczem, wyniesionych przejść dla pieszych, poduszek berlińskich itp.		B,Ś,S					B,Ś,S					
39.	Ul. Królowej Jadwigi od ul. Strzeleckiej do ul. Półwiejskiej, wprowadzenie działań wymuszających ograniczenie prędkości pojazdów do wartości wynikających z kodeksu drogowego dla danego odcinka, w szczególności w porze nocnej; np. w postaci zastosowania fotoradaru;		B,Ś,S					B,Ś,S					
40.	Ul. Głogowska między ul. Krzywą a ul. Palacza, wprowadzenie działań wymuszających ograniczenie prędkości pojazdów do wartości wynikających z kodeksu drogowego dla danego odcinka, w szczególności w porze nocnej, np. w postaci sygnalizacji w systemie „All red”, radaru prędkości z wyświetlaczem, wyniesionych przejść dla pieszych, poduszek berlińskich itp.;		B,Ś,S					B,Ś,S					

41.	Działania wynikające z dokumentów strategicznych: – uspokojenie ruchu samochodowego w mieście, m.in. poprzez ograniczenie natężenia ruchu pojazdów samochodowych w centrum miasta, stosowanie rozwiązań technicznych i organizacyjnych wymuszających zmniejszenie rzeczywistej prędkości ruchu samochodów, wprowadzanie w centrum miasta i na osiedlach stref uspokojonego ruchu itp.; – poprawa stanu technicznego infrastruktury pieszej i rowerowej, m. in. realizacja Programu Rowerowego dla miasta Poznania; – zachowanie aktualnej sieci komunikacji publicznej, a także rozbudowa jej infrastruktury, m. in. poprzez sukcesywną rozbudowę sieci tramwajowej zgodnie z planami zarządzającego, rozwój poznańskiej kolei metropolitalnej (nowe przystanki i zwiększenie liczby kursów), integracja poszczególnych środków transportu, (m.in. budowa parkingów typu P&R i zintegrowanych centrów przesiadkowych), itp.; – rozwój oferty transportu publicznego – zwiększanie częstotliwości kursów komunikacji publicznej i optymalizacja oferty przewozowej względem zapotrzebowania, rozwój spójnej i atrakcyjnej cenowo oferty biletowej, wymiana taboru tramwajowego, kolejowego i autobusowego na nowocześniejszy, rozwój systemu zarządzania ruchem pod kątem nadawania priorytetu dla komunikacji publicznej) itp.; – wspieranie rozwoju elektromobilności, m.in. poprzez rozwój stacji tankowania pojazdów paliwami alternatywnymi, lub stacji ładowania w przypadku pojazdów elektrycznych; – prowadzenie akcji edukacyjnych, prowadzących do zwiększenia świadomości mieszkańców w zakresie ich wpływu na klimat akustyczny; – właściwe planowanie przestrzenne, uwzględniające ochronę przed hałasem.		B,S					B,S					
42.	Modernizacja linii kolejowych w ramach zadania „Prace na obwodnicy towarowej Poznania”	B,K,CH	B,S,S	B,K,CH	B,K,CH			B,S,S	B,S,S			P,K,CH	

L.p.	Nazwa zadania	Obszary chronione w tym NATURA 2000	Ludzie	Rosliny	Zwierzęta	Powietrze	Klimat	Klimat akustyczny	Powierzchnia ziemi	Wody powierzchniowe i podziemne	Krajobraz	Zasoby naturalne	Zabytki i dobra materialne
43.	Modernizacja eksploatowanego taboru kolejowego, okresowa kontrola stanu technicznego nawierzchni szynowej i utrzymanie jej we właściwej kondycji	B,K,CH	B,S,S					B,S,S					
44.	Modernizacja torowiska tramwajowego w ramach zadania „Przebudowa torowiska tramwajowego na ul. 28 czerwca 1956 r. na odcinku od ul. Krzyżowej do ul. Hetmańskiej w Poznaniu”		B,S,S	B,K,CH	B,K,CH			B,S,S	B,S,S			P,K,CH	P,K,CH
45.	Modernizacja eksploatowanego taboru tramwajowego, okresowa kontrola stanu technicznego nawierzchni torowej i utrzymanie jej we właściwej kondycji		B,S,S					B,S,S				P,K,CH	
46.	Zadania w zakresie hałasu lotniczego		B,S,S					B,S,S					

Tabela 32 Ocena oddziaływania na środowisko działań przewidzianych do realizacji w ramach Programu po 2029 roku (dominujące oddziaływania)

LP	Nazwa zadania	Obszary chronione w tym NATURA 2000	Ludzie	Rośliny	Zwierzęta	Powietrze	Klimat	Klimat akustyczny	Powierzchnia ziemi	Wody powierzchniowe i	Krajobraz	Zasoby naturalne	Zabytki i dobra materialne
DZIAŁANIA – DROGI GŁÓWNE													
1.	Autostrada A2 na odcinku węzeł Modła – węzeł Dąbie - Zmiana parametrów wynikająca z planowanych konsekwencji przeglądu ekologicznego	B,Ś,S	B,Ś,S		B,K,CH	B,Ś,S	B,Ś,S	B,Ś,S	B,Ś,S	P,Ś,S	B,Ś,S	P,K,CH	
2.	Budowa drogi ekspresowej S11 odc. Szczecinek – Piła i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	B,Ś,S	B,Ś,S	B,K,CH	B,K,CH	B,Ś,S	B,Ś,S	B,Ś,S	B,Ś,S	P,Ś,S	B,Ś,S	P,K,CH	B,Ś,S
3.	Budowa drogi ekspresowej S10 odc. Piła – Wyrzysk i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	B,Ś,S	B,Ś,S	B,K,CH	B,K,CH	B,Ś,S	B,Ś,S	B,Ś,S	B,Ś,S	P,Ś,S	B,Ś,S	P,K,CH	B,Ś,S
4.	Budowa obwodnicy Piły i Ujścia (S11) i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	B,Ś,S	B,Ś,S	B,K,CH	B,K,CH	B,Ś,S	B,Ś,S	B,Ś,S	B,Ś,S	P,Ś,S	B,Ś,S	P,K,CH	B,Ś,S
5.	Budowa S11 odc. Ujście – Oborniki i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	B,Ś,S	B,Ś,S	B,K,CH	B,K,CH	B,Ś,S	B,Ś,S	B,Ś,S	B,Ś,S	P,Ś,S	B,Ś,S	P,K,CH	B,Ś,S
6.	Budowa S11 odc. Kórnik – Jarocin i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	B,Ś,S	B,Ś,S	B,K,CH	B,K,CH	B,Ś,S	B,Ś,S	B,Ś,S	B,Ś,S	P,Ś,S	B,Ś,S	P,K,CH	B,Ś,S
7.	Budowa S11 odc. Jarocin – Ostrów Wlkp. I pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	B,Ś,S	B,Ś,S	B,K,CH	B,K,CH	B,Ś,S	B,Ś,S	B,Ś,S	B,Ś,S	P,Ś,S	B,Ś,S	P,K,CH	B,Ś,S
8.	Budowa S11 odc. Ostrów Wlkp. – Kępno i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	B,Ś,S	B,Ś,S	B,K,CH	B,K,CH	B,Ś,S	B,Ś,S	B,Ś,S	B,Ś,S	P,Ś,S	B,Ś,S	P,K,CH	B,Ś,S
9.	Budowa obwodnicy Krotoszyńska, Zdun i Cieszkowa i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu oraz budowa obwodnicy Krotoszyńska w ciągu DK36	B,Ś,S	B,Ś,S	B,K,CH	B,K,CH	B,Ś,S	B,Ś,S	B,Ś,S	B,Ś,S	P,Ś,S	B,Ś,S	P,K,CH	B,Ś,S
10.	Budowa obwodnicy Leszna w ciągu drogi krajowej nr 12	B,Ś,S	B,Ś,S	B,K,CH	B,K,CH	B,Ś,S	B,Ś,S	B,Ś,S	B,Ś,S	P,Ś,S	B,Ś,S	P,K,CH	B,Ś,S
11.	Budowa obwodnicy m. Łamki i m. Franklinów (ostrów wielkopolski) w ciągu drogi krajowej nr 36	B, K,CH	B,Ś,S	B,K,CH	B,K,CH	B,Ś,S	B,Ś,S	B,Ś,S	B,Ś,S	P,Ś,S	B,Ś,S	P,K,CH	B,Ś,S
12.	Budowa obwodnicy miasta Turek w ciągu drogi krajowej nr 72		B,Ś,S	B,K,CH	B,K,CH	B,Ś,S	B,Ś,S	B,Ś,S	B,Ś,S	P,Ś,S	B,Ś,S	P,K,CH	B,Ś,S
13.	Budowa obwodnicy Trzcianki w ciągu DW 178		B,Ś,S	B,K,CH	B,K,CH	B,Ś,S	B,Ś,S	B,Ś,S	B,Ś,S	P,Ś,S	B,Ś,S	P,K,CH	B,Ś,S
14.	Budowa obwodnicy Dolska w ciągu drogi wojewódzkiej nr 434		B,Ś,S	B,K,CH	B,K,CH	B,Ś,S	B,Ś,S	B,Ś,S	B,Ś,S	P,Ś,S	B,Ś,S	P,K,CH	B,Ś,S
15.	Nowy przebieg DW 473 w m. Dąbie	B,Ś,S	B,Ś,S	B,K,CH	B,K,CH	B,Ś,S	B,Ś,S	B,Ś,S	B,Ś,S	P,Ś,S	B,Ś,S	P,K,CH	B,Ś,S
16.	Budowa obwodnicy Czempińa w ciągu DW 310		B,Ś,S	B,K,CH	B,K,CH	B,Ś,S	B,Ś,S	B,Ś,S	B,Ś,S	P,Ś,S	B,Ś,S	P,K,CH	B,Ś,S
17.	Rozbudowa DW 434 odc. Kórnik – Śrem		B,Ś,S	B,K,CH	B,K,CH	B,Ś,S	B,Ś,S	B,Ś,S	B,Ś,S	P,Ś,S	B,Ś,S	P,K,CH	B,Ś,S
18.	Budowa nowego przebiegu drogi krajowej nr 25 w granicach miasta Konina na odcinku od ul. Poznańskiej do ul. Przemysłowej	B,Ś,S	B,Ś,S	B,K,CH	B,K,CH	B,Ś,S	B,Ś,S	B,Ś,S	B,Ś,S	P,Ś,S	B,Ś,S	P,K,CH	P,K,CH
19.	Budowa drogi ekspresowej S10 odc. Wyrzysk – Bydgoszcz i pozbawienie kategorii drogi krajowej w obecnym przebiegu	B,Ś,S	B,Ś,S	B,K,CH	B,K,CH	B,Ś,S	B,Ś,S	B,Ś,S	B,Ś,S	P,Ś,S	B,Ś,S	P,K,CH	B,Ś,S

LP	Nazwa zadania	Obszary chronione w tym NATURA 2000	Ludzie	Rosliny	Zwierzęta	Powietrze	Klimat	Klimat akustyczny	Powierzchnia ziemi	Wody powierzchniowe i podziemne	Krajobraz	Zasoby naturalne	Zabytki i dobra materialne
20.	Budowa łącznika DK12 z planowaną S11 - obwodnica Pleszewa	B,S,S	B,S,S	B,K,CH	B,K,CH	B,S,S	B,S,S	B,S,S	B,S,S	P,S,S	B,S,S	P,K,CH	B,S,S
21.	Wymiana nawierzchni z betonu asfaltowego na nawierzchnię SMA	B,S,S										P,K,CH	
22.	Realizacja postanowień przeglądu ekologicznego – budowa ekranów akustycznych w Swarzędzu, Jasinie, Paczkowie i Skałowie		B,S,S		P,K,CH			B,S,S			B,S,S		
DZIAŁANIA – MIASTO POZNAŃ													
23.	Przebudowa trasy tramwajowej w ul. Dąbrowskiego między ul. Przybyszewskiego i ul. Kościelną, działania drogowe wynikające z Decyzji Środowiskowej: modernizacja nawierzchni, ograniczenie prędkości (30 km/h), działania wymuszające ograniczenie prędkości pojazdów - przystanki wiedeńskie i inne metody wymuszające ograniczenie prędkości		B,S,S			B,S,S	B,S,S	B,S,S					P,K,CH
24.	Budowa trasy tramwajowej na Poznań Wschód		B,S,S	B,K,CH	B,K,CH	B,K,CH	B,S,S	B,S,S	B,S,S	P,S,S	B,S,S	P,K,CH	P,K,CH
25.	Budowa ulicy Dolna Głogowska wraz z trasą tramwajową		B,S,S	B,K,CH	B,K,CH	B,K,CH	B,S,S	B,S,S	B,S,S	P,S,S	B,S,S	P,K,CH	P,K,CH
26.	Prace na linii kolejowej nr 3 (E20) na odcinku Poznań Główny – Kunowice		B,S,S	B,K,CH	B,K,CH	B,K,CH	B,S,S	B,S,S					P,K,CH
27.	Przebudowa trasy tramwajowej w ul. Dąbrowskiego w Poznaniu		B,S,S	B,K,CH	B,K,CH	B,K,CH	B,S,S	B,S,S				P,K,CH	P,K,CH

11. Rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, mogących być rezultatem realizacji projektowanego dokumentu, w szczególności na cele i podmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru

W niniejszym rozdziale zaproponowano rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, mogących być rezultatem realizacji Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa wielkopolskiego. Działania te mogą być konieczne do wykonania przy realizacji działań o charakterze inwestycyjnym. Zadania poniżej są tożsame z działaniami wynikającymi z cytowanych prognoz oddziaływania na środowisko dla dokumentów transportowych (m.in. Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. z perspektywą do 2033 r.; Programu Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku; Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030; Regionalnego Planu Transportowego dla województwa wielkopolskiego w perspektywie do 2030 roku)

Powietrze i klimat:

- ograniczenie zasklepienia powierzchni ziemi;
- ograniczenia pylenia z placów budowy, szczególnie z pryzm materiałów sypkich;
- czyszczenie kół pojazdów przez wyjazdem z placu budowy na drogę w celu ograniczenia wtórnego unosu;
- ograniczanie do minimum jałowej pracy silników oraz dbanie o dobry stan techniczny maszyn i urządzeń wykorzystywanych na placu budowy;
- dobieranie sprzętu i środków transportowych na budowę z uwzględnieniem ich wpływu na środowisko,
- ograniczenie w wycinki lasów do minimum, ponieważ odpowiadają za pochłanianie CO₂;
- nasadzenia/powierzchnie zielone kompensujące wycinki i zmiany powierzchni terenu biorąc pod uwagę zakres pochłaniania CO₂.

Ludzie:

- odpowiednie prowadzenie robót budowlanych eliminujące nadmierną emisję uciążliwych zanieczyszczeń powietrza i hałasu, oszczędne gospodarowanie przestrzenią;
- wybór lokalizacji bazy sprzętowej z dala od zabudowy mieszkaniowej;
- utwardzenie dróg dojazdowych do placu budowy i mycie kół pojazdów wyjeżdżających z terenu budowy w obszarze zabudowanym;
- organizacja ruchu pojazdów w trakcie budowy w sposób bezpieczny i ograniczający uciążliwości w przypadku prowadzenia prac w pobliżu lub ciągu istniejących dróg;

- prowadzenie robót w porze dziennej, w celu ograniczenia uciążliwości akustycznych dla mieszkańców;
- stosowanie zabezpieczeń akustycznych tam gdzie to jest możliwe, po uzyskaniu zgody lokalnej społeczności;
- dostosowanie sygnalizacji świetlnej do warunków lokalnych;
- stosowanie bezpiecznych przejść dla pieszych;
- organizacja ruchu pojazdów w sposób zapewniający bezpieczną i płynną jazdę;
- stosowanie nawierzchni dróg ograniczającej uciążliwość akustyczną;
- stosowanie ograniczeń prędkości w celu ograniczenia uciążliwości akustycznej;
- wprowadzanie naturalnych przegród przeciwhałasowych (np. szerokiej przegrody z zieleni dźwiękoizolacyjnej);
- stosowanie pasów zieleni wzdłuż dróg (żywoplot);
- w ostateczności stosowanie ekranów akustycznych;
- lokalizowanie planowanych obwodnic w odpowiedniej odległości od zabudowy mieszkaniowej;
- wyposażenie dróg w systemy alarmowe umożliwiające szybkie dotarcie do wypadku i usunięcia jego skutków;
- zabezpieczenie w miejscach, gdzie to możliwe, przed wtargnięciem na drogę zwierzęcy;
- monitorowanie jakości środowiska pod kątem akustycznym.

Różnorodność biologiczna, zwierzęta i rośliny:

- wykonanie inwentaryzacji środowiska przyrodniczego;
- realizacja inwestycji w możliwie najkrótszym czasie;
- zabezpieczenie terenu budowy, a w szczególności otwartych wykopów przed przedostawaniem się tam małych zwierząt;
- naturalizacja umocnień brzegów (w przypadku konieczności budowy przepraw mostowych) oraz nasypów, przejść oraz przepustów;
- ograniczenie zajętości terenu, aby w jak najmniejszym stopniu ingerować w siedliska przyrodnicze z załącznika I Dyrektywy Siedliskowej i siedliska chronionych gatunków;
- dostosowywanie terminów prowadzonych prac do okresów ochronnych rozrodu zwierząt;
- ograniczenie do minimum wycinki drzew i krzewów;
- zabezpieczenie terenu prac przed przenikaniem zanieczyszczeń do wód i gleby;
- podczas prowadzenia prac budowlanych w granicach zasięgów koron istniejących drzew i krzewów roboty wykonywać w miarę możliwości ręcznie w celu uniknięcia uszkodzeń systemów korzeniowych;

- zabezpieczenie drzew przed zmianą właściwości chemicznych gleby przez zanieczyszczenie wodą używaną na budowie, np. z wapnem i cementem;
- podczas prowadzenia prac budowlanych w pobliżu drzew nie doprowadzać do zmiany poziomu gruntu ani zagęszczenia gleby, wskutek składowania materiałów budowlanych pod drzewami;
- zastosowanie rozwiązania zapewniające ochronę drzew i gleby, tj. zastosowanie ogrodzenia tymczasowego strefy ochrony drzew (SOD) - wyznaczonej przez inspektora nadzoru dendrologicznego, zastosowanie murków oporowych na granicy SOD w celu zachowania oryginalnego poziomu gruntu, zabezpieczenie konarów i pni (nie należy ucinąć całych konarów, ogławiać ani podkrzesywać koron drzew);
- w przypadku konieczności pozostawienia otwartej ściany wykopu w SOD, na czas robót budowlanych, konieczne jest zamontowanie ekranu korzeniowego w celu ochrony przed przesuszeniem i przemarznięciem korzeni żywicielskich;
- zastosowanie zabezpieczeń przed uszkodzeniami mechanicznymi pni istniejących drzew w obrębie placu budowy;
- w przypadku konieczności usuwania drzew i krzewów prowadzenie wycinki poza okresem lęgowym (w tym szczególnie gatunków chronionych);
- zapewnienie nadzoru przyrodniczego na etapie prowadzonych prac;
- wygradzanie terenu budowy w celu ochrony gadów i płazów;
- stosowanie zabiegów kompensacyjnych – np. przenoszenie cennych okazów gatunków roślin w inne korzystne miejsce pod odpowiednim nadzorem;
- ograniczanie składowania materiału pochodzącego z wykopów na terenach aktywnych przyrodniczo;
- stosowanie nasadzeń kompensacyjnych gatunków rodzimych;
- zakaz wprowadzania nasadzeń gatunkami inwazyjnymi takimi jak: jesion pensylwański, dąb czerwony, a regionalnie i lokalnie także bożodrzew gruczołowaty, wiązowiec zachodni czy orzech włoski;
- wykorzystywanie i przekształcanie elementów przyrodniczych przy prowadzeniu prac budowlanych dopuszcza się wyłącznie takim zakresie, w jakim jest to konieczne w związku z realizacją inwestycji;
- zabezpieczanie wykopów oraz zbiorników wodnych przeznaczonych do zniszczenia tak, aby płazy nie dostały się do wody wiosną;
- przeniesienie osobników zagrożonych do bezpiecznego lub nowego siedliska.

Wody:

- oszczędne gospodarowanie wodą;
- organizacja zaplecza budowy w sposób eliminujący zagrożenie przedostania się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego;

- lokalizacja i zabezpieczenie zaplecza budowy, w szczególności wykonywanie działań konserwacyjnych, wymiany olejów i płynów wyłącznie na wyznaczonych, utwardzonych powierzchniach;
- wykonanie zabezpieczeń zbiorników na paliwo i terenu dystrybucji paliw;
- zabezpieczenia przed migracją zanieczyszczeń do wód, które mogą powstawać w efekcie prowadzonych prac modernizacyjnych i budowlanych;
- niedopuszczanie do zasypywania, zanieczyszczania i zaśmiecania koryt cieków wodnych;
- stosowanie substancji o jak najmniejszej szkodliwości dla środowiska wodnego;
- użytkowanie wyłącznie w pełni sprawnych, posiadających odpowiednie badania techniczne sprzętu budowlanego, w celu uniknięcia awarii i przecieków płynów eksploatacyjnych na podłoże;
- uporządkowanie terenu po zakończeniu prac budowlanych;
- zastosowanie odpowiednich urządzeń zabezpieczających środowisko przed zanieczyszczeniem z dróg (rowy, zbiorniki retencyjne, piaskowniki, osadniki, separatory substancji ropopochodnych, rowy i studnie chłonne);
- zaprojektowanie przepraw przez rzeki i ciek wodne, w taki sposób, by ich konstrukcja zapewniała warunki przepływu wody w stopniu jak najbardziej zbliżonym do naturalnego;
- unikanie lokalizowania zaplecza budowy, miejsc obsługi sprzętu budowlanego i pojazdów w strefach ochronnych ujęć wody;
- uwzględnienie na etapie projektowania obowiązujących przepisów dotyczących odprowadzania oraz oczyszczania wód opadowych i roztopowych;
- na etapie projektu budowlanego wykonanie symulacji określających rzeczywistą miąższość czwartorzędowego poziomu wodonośnego, zmienność litologiczną, a także uwzględniać okresowe zmniejszenie zasilania warstwy wodonośnej i eksploatację najbliższych ujęć wody podziemnej;
- wykonanie inwentaryzacji wszystkich ujęć wody podziemnej w sąsiedztwie realizowanych inwestycji;
- wykonanie inwentaryzacji położonych w pobliżu inwestycji ujęć wody i ustalenie ich stref ochronnych;
- dobieranie sprzętu i środków transportowych na budowę z uwzględnieniem ich wpływu na środowisko;
- wymaganie wykonania zabezpieczeń zbiorników na paliwo i z terenów dystrybucji paliw, w przypadku lokowania w pobliżu obwodnic stacji paliw;
- stosowanie substancji o jak najmniejszej szkodliwości dla środowiska wodnego na etapie funkcjonowania drogi (np. do utrzymania drogi);
- zapewnienie odwodnienia drogi zapobiegającego migracji zanieczyszczeń oraz zmianie stosunków wodnych;

- w celu zmniejszenia stężenia chlorków w ściekach drogowych należy racjonalnie stosować środki odladzające, zawierające chlorki, przestrzegać przepisów zimowego utrzymania dróg oraz usuwać śnieg z poboczy dróg;
- zapewnienie stanu funkcjonowania systemu odwodnienia drogi i urządzeń oczyszczających wody opadowe nie powodujący przekroczeń standardów jakości środowiska gruntowo-wodnego poza terenem, do którego zarządzający drogą posiada tytuł prawny.

Powierzchnia ziemi:

- ograniczanie zasklepiania powierzchni ziemi;
- ograniczanie do minimum strefy bezpośredniej ingerencji robót budowlanych;
- organizacja zaplecza budowy w sposób eliminujący zagrożenie przedostania się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego;
- minimalizacja terenu przeznaczonego dla obiektów zaplecza budowy i zabezpieczenie powierzchni składowych i postojowych przed awaryjnym wyciekiem paliwa i smarów;
- zdejmowanie oddzielnie i odkładanie do wykorzystania przy rekultywacji po zakończeniu robót warstwy urodzajnej gleby;
- odpowiednie przygotowanie materiałów neutralizujących na wypadek ewentualnych wycieków lub awarii zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji;
- odpowiednie przygotowanie szczelnych miejsc do czasowego gromadzenia odpadów wytwarzanych podczas prowadzenia prac budowlanych;
- odpowiednie zagospodarowanie odpadów powstałych w trakcie robót realizacyjnych, w tym ich selektywna zbiórka;
- poruszanie się maszyn budowlanych i środków transportowych po ściśle wytyczonych drogach dojazdowych;
- odpowiednie składowanie gruntów zanieczyszczonych, warstw ziemi i humusu;
- rekultywacja miejsc zdegradowanych w czasie prowadzonych robót budowlanych;
- wykorzystanie zabezpieczonej w czasie budowy wierzchniej warstwy gleby;
- po wykonaniu nasypów wskazane jest umocnienie skarp (np.: maty biodegradowalne) i jak najszybsze obsianie ich trawą;
- dobieranie sprzętu i środków transportowych na budowę z uwzględnieniem ich wpływu na środowisko;
- odpowiednie wyposażanie dróg asfaltowych i betonowych oraz placów w urządzenia do przechwytywania zanieczyszczeń ze spływów opadowych i wód roztopowych.

Krajobraz:

- wkomponowanie drogi w krajobraz.

Zabytki i dobra materialne:

- prowadzenie nowych szlaków komunikacyjnych z pominięciem terenów zabudowanych, a także rolniczych o dużym potencjale produkcyjnym;
- ograniczenie kolizji z istniejącą infrastrukturą sieciową.

Z uwagi na horyzontalny zakres adaptacji do zmian klimatu, działania dotyczące ochrony powietrza i klimatu, bioróżnorodności oraz powierzchni ziemi mogą być zarazem działaniami adaptacyjnymi. Dodatkowo należy mieć na względzie propozycje wynikające ze Strategicznego planu adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030. Najistotniejsze jest uwzględnienie w procesie projektowania i budowy infrastruktury transportowej zmienionych warunków klimatycznych biorąc pod uwagę: ochronę struktur przyrodniczych i terenów biologicznie czynnych, zachowanie spójności i drożności sieci ekologicznej, przeciwdziałanie wzrostowi temperatury na terenach zabudowanych i jego skutkom, zwiększenie retencji poprzez dłużenie czasu obiegu wody i spowolnienie jej odpływu.

12. Rozwiązania alternatywne do proponowanych w Programie ochrony środowiska przed hałasem

Program ochrony środowiska przed hałasem sporządzony został w celu określenia kierunków i działań dążących do poprawy klimatu akustycznego na terenie województwa wielkopolskiego. Dokument został sporządzony zgodnie z wymaganiami rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 26 lipca 2021 r. w sprawie programu ochrony środowiska przed hałasem, dlatego nie przewiduje się rozwiązań alternatywnych dla działań ocenianych pod kątem ich wpływu na obszary chronione, w tym obszary Natura 2000.

Stwierdzono, że w przypadku lokalizacji inwestycji na obszarze lub przy obszarach Natura 2000 oddziaływanie możliwe do akceptacji przy wprowadzeniu odpowiednich działań zabezpieczających, minimalizujących lub kompensujących negatywne oddziaływanie na środowisko. Pozostałe inwestycje nie wpływają negatywnie na tereny chronione, choć po wybudowaniu staną się stałym elementem środowiska.

Działania inwestycyjne polegające na budowie nowych odcinków dróg czy obwodnic, będące w trakcie realizacji są przedmiotem oddzielnych szczegółowych opracowań i ocen oddziaływania na środowisko oraz procedur administracyjnych mających na celu ustalenie warunków środowiskowych dla tych inwestycji oraz zakres działań minimalizujących oddziaływanie na środowisko naturalne. Większość działań ma już wydane decyzje środowiskowe i decyzje zezwalające na realizację inwestycji.

13. Streszczenie

Niniejsze opracowanie stanowi Prognozę oddziaływania na środowisko dla projektu Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa wielkopolskiego. Podstawą prawną sporządzenia tego dokumentu jest art. 51 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 (t.j. Dz.U. 2023 poz. 1094 z późn. zm.),

Prognoza opiera się na informacjach dotyczących planowanych inwestycji, pokazuje w sposób ogólny kierunki, w których będą zmierzać działania w zakresie ochrony środowiska, w tym działania związane z ochroną przed hałasem. Celem Prognozy jest identyfikacja potencjalnych skutków wykonania Programu ochrony środowiska przed hałasem i stwierdzenie, czy realizacja proponowanych zadań nie będzie negatywnie wpływać na środowisko.

Program, będący przedmiotem niniejszego opracowania, został opracowany w oparciu o:

- 1) Strategiczną Mapę Hałasu miasta Poznania 2022, zwana dalej SMH Poznań 2022;
- 2) Strategiczną Mapę Hałasu dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie w województwie wielkopolskim, zwana dalej SMH DK 2022;
- 3) Strategiczną Mapę Hałasu dla odcinka I autostrady A2 Nowy Tomyśl - Konin km 107+900 - 257+560, zwana dalej SMH AWSA 2022,
- 4) Strategiczną Mapę Hałasu dla odcinka II autostrady A2 Świecko - Nowy Tomyśl km 1+995 - 107+900, zwana dalej SMH AWSA II 2022;
- 5) Strategiczną Mapę Hałasu dla głównych dróg na terenie powiatu poznańskiego, zwana dalej SMH DPPO 2022;
- 6) Strategiczną Mapę Hałasu dla głównych dróg na terenie powiatu obornickiego, zwana dalej SMH DPOB 2022;
- 7) Strategiczną Mapę Hałasu dla głównych dróg na terenie Miasta Konin, zwana dalej SMH Konin 2022;
- 8) Strategiczną Mapę hałasu dla dróg głównych przebiegających przez miasto Leszno, zwana dalej SMH Leszno 2022;
- 9) Strategiczną Mapę hałasu dla odcinków linii kolejowych, po których przejeżdża ponad 30 000 pociągów rocznie, zwana dalej SMH PLK 2022;
- 10) Strategiczną Mapę Hałasu dla dróg wojewódzkich o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie zlokalizowanych w województwie wielkopolskim, zwana dalej SMH DW 2022.

Zgodnie z art. 112 ustawy Prawo ochrony środowiska – ochrona przed hałasem polega na zapewnieniu jak najlepszego stanu akustycznego środowiska. Cel ten ma być osiągnięty poprzez utrzymanie poziomu hałasu docelowo poniżej lub na poziomie wartości

dopuszczalnej, a tam, gdzie normy nie są dotrzymane należy dążyć do zmniejszenia hałasu, co najmniej do dopuszczalnego.

W ww. Programie, na podstawie strategicznych map hałasy, zidentyfikowanych obszarów naruszeń poziomów dopuszczalnych hałasu oraz wskaźników zdrowotnych, określono obszary problemowe z punktu widzenia ekspozycji na hałas. Wyznaczono cele krótkookresowe oraz długookresowe, w obrębie których przedstawiono działania przyczyniające się do poprawy klimatu akustycznego w analizowanych obszarach. Większość działań ma charakter inwestycyjny związany z budową nowych szlaków komunikacyjnych lub modernizacją istniejących. Wśród proponowanych krótkoterminowych działań naprawczych znajdują się głównie inwestycje związane z budową obwodnic, modernizacją dróg, modernizacją i utrzymanie w dobrym stanie torowisk oraz inne działania organizacyjne.

Działania długoterminowe zawierają podobne działania na innych odcinkach tras komunikacyjnych oraz działania organizacyjne.

Następnie określono prawdopodobne oddziaływania, jakie mogą być generowane przez te działania na poszczególne komponenty środowiska. Należy zaznaczyć, że wszystkie działania mają na celu poprawę stanu środowiska w zakresie oddziaływania hałasu. Część z nich będzie miała również pozytywny wpływ na inne elementy środowiska jak zmniejszenie oddziaływania w zakresie zanieczyszczenia powietrza poprzez zmiany organizacyjne ruchu.

W niniejszym dokumencie oceniono proponowane działania pod kątem wpływu na środowisko podczas ich realizacji oraz eksploatacji.

Biorąc pod uwagę proponowane zadania, przeprowadzone oceny oddziaływania na środowisko dla dokumentów branżowych z zakresu rozwoju systemów transportowych:

- Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.),
- Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku,
- Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030,
- Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Wielkopolskiego w perspektywie do 2030 roku,

oraz wydanych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla większości inwestycji, nie zidentyfikowano znaczących oddziaływań, które mogłyby wymagać przeprowadzenia kompensacji przyrodniczej. Oceniono, że te oddziaływania, które zidentyfikowano pojawić się mogą w skali lokalnej i powinny one być skutecznie minimalizowane na etapie oceny oddziaływania na środowisko przez zastosowanie odpowiednich standardów projektowych.

W opracowaniu przedstawiono rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą potencjalnych negatywnych oddziaływań na środowisko, mogących być pośrednio rezultatem realizacji działań Programu ochrony środowiska przed hałasem.

Niepodejmowanie działań Programu ochrony środowiska przed hałasem prowadzić będzie do ciągłego zwiększenia negatywnych oddziaływań i pogorszenia komfortu życia mieszkańców województwa oraz ich zdrowia pod względem akustycznym.

Podsumowując przedstawioną ocenę Programu ochrony środowiska przed hałasem, należy podkreślić, że przedsięwzięcia wynikające z zaproponowanych zadań są inwestycjami ograniczającymi emisję hałasu do środowiska, wiążącymi się z poprawą warunków życia i zdrowia ludzi, a ich oddziaływanie na poszczególne komponenty środowiska, wynikające przede wszystkim z ich realizacji, są nieznaczne i nieadekwatne do korzyści wynikających z ich przeprowadzenia.

Należy zaznaczyć, że w przypadku realizacji planowanych inwestycji dokonana zostanie dokładna analiza wpływu na środowisko na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W przypadku stwierdzenia możliwości wystąpienia negatywnego oddziaływania na ww. obszary podlegające ochronie zostaną określone środki minimalizujące to oddziaływanie.

14. Źródła informacji i literatura

1. Strategiczna Mapa Hałasu miasta Poznania 2022;
2. Strategiczna Mapa Hałasu dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie w województwie wielkopolskim;
3. Strategiczną Mapę Hałasu dla odcinka I autostrady A2 Nowy Tomyśl - Konin km 107+900 - 257+560;
4. Strategiczną Mapę Hałasu dla odcinka II autostrady A2 Świecko - Nowy Tomyśl km 1+995 - 107+900;
5. Strategiczną Mapę Hałasu dla głównych dróg na terenie powiatu poznańskiego;
6. Strategiczną Mapę Hałasu dla głównych dróg na terenie powiatu obornickiego;
7. Strategiczną Mapę Hałasu dla głównych dróg na terenie Miasta Konin;
8. Strategiczną Mapę hałasu dla dróg głównych przebiegających przez miasto Leszno;
9. Strategiczną Mapę hałasu dla odcinków linii kolejowych, po których przejeżdża ponad 30 000 pociągów rocznie;
10. Strategiczną Mapę Hałasu dla dróg wojewódzkich o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie zlokalizowanych w województwie wielkopolskim;
11. Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) wraz z prognozą ooś;
12. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku wraz z prognozą ooś;
13. Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku wraz z prognozą ooś;
14. Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030 wraz z prognozą ooś;
15. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Wielkopolskiego;
16. Plan zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego Poznania;
17. Strategia rozwoju województwa wielkopolskiego do 2030 roku;
18. Regionalna Strategia Innowacji dla Wielkopolski 2030 (RIS 2030);
19. Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego wraz z prognozą ooś;
20. Programu ochrony środowiska dla województwa wielkopolskiego do roku 2030 wraz z prognozą ooś;
21. Bilans zasobów złóż kopalin w Polsce wg stanu na 31.12.2022 r. PIG-PIB 2023;
22. Ocena poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku w roku 2022 w województwie wielkopolskim, GIOŚ 2023;
23. Strategia Rozwoju Gminy Swarzędz na lata 2021-2030 wraz z prognozą ooś;
24. Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Poznania wraz z prognozą ooś;
25. Polityki Mobilności Transportowej Miasta Poznania wraz z prognozą ooś;
26. Programu Ochrony Środowiska dla Miasta Poznania do roku 2030 wraz z prognozą ooś;

27. Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla obwodnicy miasta Czempinia wraz z prognozą ooś;
28. Programu ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Konina z 2018r.
29. Programu Ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Poznania z 2018r.
30. Portale internetowe:
 - a. <http://geoserwis.gdos.gov.pl>
 - b. <http://www.pgi.gov.pl/>
 - c. <http://cdr.eionet.europa.eu/>
 - d. <http://ec.europa.eu/environment/noise/directive.htm>
 - e. <https://wody.gios.gov.pl/>
 - f. <http://crfop.gdos.gov.pl/>
 - g. <https://powietrze.gios.gov.pl/pjp/rwms/publications/card/2016>
 - h. <https://mjwp.gios.gov.pl>

Załącznik 1**OŚWIADCZENIE**

Niniejszym oświadczam, że spełniam wymagania art. 74 a ust. 2 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* (Dz.U. 2023 poz. 1094 zm.). Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.



Kierownik zespołu

Piotr Kokowski



**SEJMIK
WOJEWÓDZTWA
WIELKOPOLSKIEGO**

**PODSUMOWANIE STRATEGICZNEJ OCENY
ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO ORAZ PROCESU
KONSULTACJI SPOŁECZNYCH PROJEKTU PROGRAM
OCHRONY ŚRODOWISKA PRZED HAŁASEM
DLA WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO**

Poznań, 2024 r.

NAZWA I ADRES ZAMAWIAJĄCEGO

Województwo Wielkopolskie
z siedzibą Urzędu Marszałkowskiego
Województwa Wielkopolskiego w Poznaniu

**PODMIOT REALIZUJĄCY ZADANIE**

AkustiX Sp. z o. o.
ul. Wiosny Ludów 54, 62-081 Przeźmierowo

**PODSTAWA FORMALNA**

Umowa DSK 151/2023 z dnia 19 grudnia 2023 r. pomiędzy Województwem Wielkopolskim z siedzibą Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego w Poznaniu oraz firmą AkustiX Sp. z o. o.

ZESPÓŁ AUTORSKI

Kierownik zespołu:

dr Piotr Kokowski

Wykonawcy:

mgr Natalia Dybionka
dr Michał Gałuszka
mgr Jacek Gruszka
dr Tomasz Kaczmarek
mgr Katarzyna Kowalska
mgr Paweł Libiszewski

mgr Paweł Maglewski
mgr inż. Kajetan Pachucy
dr Piotr Pękala
mgr Anna Przybylska
lic. Wojciech Słoniewski

NADZÓR MERYTORYCZNY

Departament Zarządzania Środowiskiem i Klimatu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego w Poznaniu

Dofinansowano ze środków
Wojewódzkiego Funduszu Ochrony środowiska
i Gospodarki Wodnej w Poznaniu



SPIS TREŚCI

1	Uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu w odniesieniu do rozpatrywanych rozwiązań alternatywnych.....	7
2	Ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko.....	7
3	Opinie właściwych organów, o których mowa w art. 57 i 58 ustawy ooś	9
4	Zgłoszone uwagi i wnioski.....	18
5	Wyniki postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko	75
6	Propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień dokumentu.....	75

SKRÓTY I OZNACZENIA

ooś	Ustawa 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. Dz. U. 2023 poz. 1094)
POH	Program ochrony środowiska przed hałasem
Poś	Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tj. Dz.U. 2024 poz. 54)
RDOŚ	Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu
Rozporządzenie	Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 26 lipca 2021 r. w sprawie programu ochrony środowiska przed hałasem (t.j. Dz. U. 2024 poz. 271)
POH	
SMH	Strategiczna Mapa Hałasu
SMH AWSA 2022	Strategiczna Mapa Hałasu dla odcinka I autostrady A2 Nowy Tomyśl – Konin km 107+900 – 257+560, AkustiX sp. z o.o., maj 2022 r.
SMH AWSA II 2022	Strategiczna Mapa Hałasu dla odcinka II autostrady A2 Świecko – Nowy Tomyśl km 1+995 – 107+900, AkustiX sp. z o.o., maj 2022 r.
SMH DK 2022	Strategiczna Mapa Hałasu dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie w województwie wielkopolskim
SMH DPOB 2022	Strategiczna Mapa Hałasu dla głównych dróg na terenie powiatu obornickiego
SMH DPPO 2022	Strategiczna Mapa Hałasu dla głównych dróg na terenie powiatu poznańskiego
SMH DW 2022	Strategiczna Mapa Hałasu dla dróg wojewódzkich o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie zlokalizowanych w województwie wielkopolskim
SMH Konin 2022	Strategiczna Mapa Hałasu dla głównych dróg na terenie miasta Konin
SMH Leszno 2022	Strategiczna mapa hałasu dla dróg głównych przebiegających przez miasto Leszno
SMH PLK 2022	Strategiczna mapa hałasu dla odcinków linii kolejowych, po których przejeżdża ponad 30 000 pociągów rocznie. Województwo Wielopolskie.
SMH Poznań 2022	Strategiczna mapa hałasu miasta Poznania
UMWW	Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego
WZDW	Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu
ZDPOB	Zarząd Dróg Powiatowych w Obornikach
ZDPPO	Zarząd Dróg Powiatowych w Poznaniu

1 Uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu w odniesieniu do rozpatrywanych rozwiązań alternatywnych

Program ochrony środowiska przed hałasem sporządzony został w celu określenia kierunków i działań dążących do poprawy klimatu akustycznego na terenie województwa wielkopolskiego. Dokument został sporządzony zgodnie z wymaganiami rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 26 lipca 2021 r. w sprawie programu ochrony środowiska przed hałasem, dlatego nie przewiduje się rozwiązań alternatywnych dla działań ocenianych pod kątem ich wpływu na obszary chronione.

Działania inwestycyjne polegające na budowie nowych odcinków dróg czy obwodnic, będące w trakcie realizacji są przedmiotem oddzielnych szczegółowych opracowań i ocen oddziaływania na środowisko oraz procedur administracyjnych mających na celu ustalenie warunków środowiskowych dla tych inwestycji oraz zakres działań minimalizujących oddziaływanie na środowisko naturalne. Większość działań ma już wydane decyzje środowiskowe i decyzje zezwalające na realizację inwestycji.

2 Ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko

Podstawą prawną sporządzenia prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa wielkopolskiego był art. 51 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 (t.j. Dz.U. 2023 poz. 1094 z późn. zm.).

Prognoza oparta została na informacjach dotyczących planowanych inwestycji, pokazuje w sposób ogólny kierunki, w których będą zmierzać działania w zakresie ochrony środowiska, w tym działania związane z ochroną przed hałasem. Celem Prognozy była identyfikacja potencjalnych skutków wykonania Programu ochrony środowiska przed hałasem i stwierdzenie, czy realizacja proponowanych zadań nie będzie negatywnie wpływać na środowisko.

- Program, będący przedmiotem niniejszego opracowania, został opracowany w oparciu o:
- Strategiczną Mapę Hałasu miasta Poznania 2022, zwana dalej SMH Poznań 2022;
- Strategiczną Mapę Hałasu dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie w województwie wielkopolskim, zwana dalej SMH DK 2022;
- Strategiczną Mapę Hałasu dla odcinka I autostrady A2 Nowy Tomyśl - Konin km 107+900 - 257+560, zwana dalej SMH AWSA 2022,
- Strategiczną Mapę Hałasu dla odcinka II autostrady A2 Świecko - Nowy Tomyśl km 1+995 - 107+900, zwana dalej SMH AWSA II 2022;
- Strategiczną Mapę Hałasu dla głównych dróg na terenie powiatu poznańskiego, zwana dalej SMH DPPO 2022;

- Strategiczną Mapę Hałasu dla głównych dróg na terenie powiatu obornickiego, zwana dalej SMH DPOB 2022;
- Strategiczną Mapę Hałasu dla głównych dróg na terenie Miasta Konin, zwana dalej SMH Konin 2022;
- Strategiczną Mapę hałasu dla dróg głównych przebiegających przez miasto Leszno, zwana dalej SMH Leszno 2022;
- Strategiczną Mapę hałasu dla odcinków linii kolejowych, po których przejeżdża ponad 30 000 pociągów rocznie, zwana dalej SMH PLK 2022;
- Strategiczną Mapę Hałasu dla dróg wojewódzkich o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie zlokalizowanych w województwie wielkopolskim, zwana dalej SMH DW 2022.

Zgodnie z art. 112 ustawy Poś – ochrona przed hałasem polega na zapewnieniu jak najlepszego stanu akustycznego środowiska. Cel ten ma być osiągnięty poprzez utrzymanie poziomu hałasu docelowo poniżej lub na poziomie wartości dopuszczalnej, a tam, gdzie normy nie są dotrzymane należy dążyć do zmniejszenia hałasu, co najmniej do dopuszczalnego.

W programie, na podstawie strategicznych map hałasy, zidentyfikowanych obszarów naruszeń poziomów dopuszczalnych hałasu oraz wskaźników zdrowotnych, określono obszary problemowe z punktu widzenia ekspozycji na hałas. Wyznaczono cele krótkookresowe oraz długookresowe, w obrębie których przedstawiono działania przyczyniające się do poprawy klimatu akustycznego w analizowanych obszarach. Większość działań ma charakter inwestycyjny związany z budową nowych szlaków komunikacyjnych lub modernizacją istniejących. Wśród proponowanych krótkoterminowych działań naprawczych znajdują się głównie inwestycje związane z budową obwodnic, modernizacją dróg, modernizacją i utrzymanie w dobrym stanie torowisk oraz inne działania organizacyjne.

Działania długoterminowe zawierają podobne działania na innych odcinkach tras komunikacyjnych oraz działania organizacyjne.

Następnie określono prawdopodobne oddziaływania, jakie mogą być generowane przez te działania na poszczególne komponenty środowiska. Należy zaznaczyć, że wszystkie działania mają na celu poprawę stanu środowiska w zakresie oddziaływania hałasu. Część z nich będzie miała również pozytywny wpływ na inne elementy środowiska jak zmniejszenie oddziaływania w zakresie zanieczyszczenia powietrza poprzez zmiany organizacyjne ruchu.

W prognozie oceniono proponowane działania pod kątem wpływu na środowisko podczas ich realizacji oraz eksploatacji.

Biorąc pod uwagę proponowane w programie zadania, przeprowadzone oceny oddziaływania na środowisko dla dokumentów branżowych z zakresu rozwoju systemów transportowych:

- Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.),
- Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku,

- Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030,
- Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Wielkopolskiego w perspektywie do 2030 roku,

oraz wydanych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla większości inwestycji, nie zidentyfikowano znaczących oddziaływań, które mogłyby wymagać przeprowadzenia kompensacji przyrodniczej. Oceniono, że te oddziaływania, które pojawić się mogą w skali lokalnej i powinny one być skutecznie minimalizowane na etapie oceny oddziaływania na środowisko przez zastosowanie odpowiednich standardów projektowych.

W opracowaniu przedstawiono rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą potencjalnych negatywnych oddziaływań na środowisko, mogących być pośrednio rezultatem realizacji działań Programu ochrony środowiska przed hałasem.

Niepodejmowanie działań Programu ochrony środowiska przed hałasem prowadzić będzie do ciągłego zwiększenia negatywnych oddziaływań i pogorszenia komfortu życia mieszkańców województwa oraz ich zdrowia pod względem akustycznym.

Podsumowując przedstawioną ocenę programu ochrony środowiska przed hałasem, należy podkreślić, że przedsięwzięcia wynikające z zaproponowanych zadań są inwestycjami ograniczającymi emisję hałasu do środowiska, wiążącymi się z poprawą warunków życia i zdrowia ludzi, a ich oddziaływania na poszczególne komponenty środowiska, wynikające przede wszystkim z ich realizacji, są nieznaczne i nieadekwatne do korzyści wynikających z ich przeprowadzenia.

Należy zaznaczyć, że w przypadku realizacji planowanych inwestycji dokonana zostanie dokładna analiza wpływu na środowisko na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W przypadku stwierdzenia możliwości wystąpienia negatywnego oddziaływania na ww. obszary podlegające ochronie zostaną określone środki minimalizujące to oddziaływanie.

3 Opinie właściwych organów, o których mowa w art. 57 i 58 ustawy ooś

Zestawienie opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz Wielkopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektoratu Sanitarnego zaprezentowano w tabeli 1. W tabeli zawarto również informacje o sposobie rozstrzygnięcia w uwag i sposobie ich uwzględnienia w POH.

Tabela 1. Zestawienie opinii do projektu POH organów, o których mowa w art. 57 i 58 ustawy oś

Lp	Podmiot opiniujący	Uwagi i wnioski	Sposób rozstrzygnięcia
1	Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu	1. W prognozie wskazano, że „oddziaływanie na środowisko działań inwestycyjnych polegających na budowie odcinków dróg czy obwodnic, jest szczegółowo analizowane na etapie opracowań i ocen oddziaływania na środowisko oraz procedur administracyjnych mających na celu ustalenie warunków środowiskowych dla tych inwestycji oraz zakres działań minimalizujących oddziaływanie na środowisko naturalne. Wobec tego nie opisywano szczegółowo oddziaływania tych inwestycji na środowisko w niniejszym dokumencie. Większość inwestycji zawartych w Programie posiada już decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, a więc ich oddziaływania zostały przeanalizowane”. Również w rozdziale 1 na str. 4 prognozy napisano, że „większość zadań ma już wydane decyzje środowiskowe i rozpoczęty proces inwestycyjny lub posiadają złożone wnioski o wydanie decyzji środowiskowych”. Jednocześnie w rozdziale 7 prognozy stwierdzono, że „znaczące oddziaływania związane z realizacją zapisów Programu mogą wystąpić w przypadku przedsięwzięć wymienionych w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 z późn. zm.). Potencjalne oddziaływania mogą mieć charakter liniowy, punktowy lub rozproszony i mogą wystąpić na obszarach, gdzie prowadzona będzie realizacja zadań inwestycyjnych. Należy jednak podkreślić, że zasięg oddziaływań jest trudny do określenia i wymaga indywidualnego podejścia dla każdej inwestycji. Zadania obejmujące modernizację dróg, czy też wymianę nawierzchni, a także budowa nowych odcinków dróg czy linii szynowych (tramwajowych i kolejowych) należą do przedsięwzięć, dla których wymagane jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Jest to etap przygotowania inwestycji, w trakcie którego określane są szczegółowe rozwiązania minimalizujące oddziaływanie w przypadku stwierdzenia możliwości wystąpienia negatywnych skutków w środowisku. Wtedy to, z uwagi na znacznie większą szczegółowość danych i dokumentacji projektowej możliwe jest określenie najbardziej efektywnych w danej sytuacji rozwiązań mających na celu zapobieganie i ograniczanie negatywnych oddziaływań”. Mając na uwadze, że dla większości inwestycji wymienionych w projekcie Programu została już wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie zachodzą trudności wynikające z niedostatku informacji w zakresie oceny ich realizacji na środowisko. Zwracam uwagę, że zgodnie z art. 51 ust. 2 pkt 2 lit. e ustawy oś prognoza oddziaływania na środowisko określa, analizuje i ocenia przewidywane znaczące oddziaływania, w tym oddziaływania bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótkoterminowe, średnioterminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe oraz pozytywne i negatywne, na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru, a także na środowisko, a w szczególności na: różnorodność biologiczną, ludzi, zwierzęta, rośliny, wodę, powietrze, powierzchnię ziemi, krajobraz, klimat, zasoby naturalne, zabytki, dobra materialne, z uwzględnieniem zależności między tymi elementami środowiska i między oddziaływaniami na te elementy. W związku z powyższym odnosząc się do licznych stwierdzeń zawartych w prognozie wskazujących na przeprowadzone oceny oddziaływania na środowisko dla innych dokumentów branżowych z zakresu rozwoju systemów transportowych oraz wydanych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla większości inwestycji ujętych w projekcie Programu informuję, że przeprowadzenie oceny w ramach odrębnych postępowań nie wyklucza konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego projektu Programu i zawartych w nim działań oraz przedstawiania odpowiednich	1. Uwaga nieuwzględniona. W ramach opracowywania dokumentu w tabeli 24 i 25 zawarto szczegółową informację dotyczącą wydanych decyzji określających warunki korzystania ze środowiska lub informację o ujęciu inwestycji w dokumencie, dla którego przeprowadzono strategiczną ocenę oddziaływania na środowisko. Prognoza w tym przypadku nie polega na przepisywaniu informacji ze wszystkich aktów administracyjnych czy też opracowań ale na wyciągnięciu wniosków z dokumentów. Zostało to przedstawione w sposób rzetelny i wyczerpujący. Zgodnie z art. 51 ust. 2 pkt 2 lit. e ustawy oś Prognoza analizowała i oceniła przewidywane znaczące oddziaływania, w tym oddziaływania bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótkoterminowe, średnioterminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe oraz pozytywne i negatywne, na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru, a także na środowisko, a w szczególności na: różnorodność biologiczną, ludzi, zwierzęta, rośliny, wodę, powietrze, powierzchnię ziemi, krajobraz, klimat, zasoby naturalne, zabytki, dobra materialne, z uwzględnieniem zależności między tymi elementami środowiska i między oddziaływaniami na te elementy (m.in. rozdział 10 tabeli 26 i 27). 2. Uwaga nieuwzględniona. Prognoza zawiera wnioski z decyzji środowiskowych i strategicznych ocen oddziaływania na środowisko a także analiz własnych. Na tej podstawie można stwierdzić, że realizacja zapisów dokumentu nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na: – cele ochrony rezerwatów przyrody znajdujących się na terenie objętym projektem Programu oraz naruszać zakazów wymienionych w art. 15 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2023 r. poz. 1336, z późn. zm.) i zapisów planów ochrony ustanowionych dla rezerwatów przyrody; – cele ochrony parków krajobrazowych znajdujących się na terenie objętym projektem Programu oraz naruszać zapisów rozporządzenia Nr 4/05 Wojewody Wielkopolskiego z dnia 4 kwietnia 2005 r. w sprawie planu ochrony Parku Krajobrazowego Puszcza Zielonka (Dz. Urz. Woj. Wielkopolskiego z 2005 r. Nr 49, poz. 1527) i rozporządzenia Nr 4/9 Wojewody Wielkopolskiego z dnia 3 czerwca 2009 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla Parku Krajobrazowego Promno (Dz. Urz. Woj. Wielkopolskiego z 2009 r. Nr 130, poz. 2138);

Lp	Podmiot opiniujący	Uwagi i wnioski	Sposób rozstrzygnięcia
		działań ograniczających prognozowany negatywny wpływ na środowisko oraz ewentualnych działań alternatywnych w myśl art. 51 ust. 2 pkt 3 ustawy o oś. Należy również zwrócić uwagę, że w przypadku braku przeprowadzenia na obecnym etapie właściwej oceny oddziaływania zaplanowanych w projekcie Programu inwestycji, dla których procedura w zakresie oceny oddziaływania przewidziana na środowisko nie została jeszcze wszczęta lub zakończona, może skutkować to niemożliwością ich realizacji w częściowym lub pełnym zakresie w przypadku stwierdzenia na późniejszym etapie możliwości znaczącego negatywnego oddziaływania na środowisko. Analizę potencjalnych oddziaływań, które mogą być skutkiem realizacji ustaleń projektowanego dokumentu należy przedstawić w formie opisowej wraz z merytorycznym uzasadnieniem i odpowiednimi wnioskami wynikającymi z tej analizy. Również w przypadku stwierdzenia braku znaczących oddziaływań lub oddziaływań pozytywnych na wybrane komponenty środowiska prognoza winna zawierać taką informację wraz z odpowiednim uzasadnieniem. W przypadku braku informacji dotyczących szczegółowych rozwiązań technicznych wybranych inwestycji wyznaczonych do realizacji w projekcie Programu, ocena oddziaływania na środowisko powinna mieć charakter prognostyczny, wskazywać możliwe do wystąpienia oddziaływania, uwzględniając różne warianty realizacji przedsięwzięcia, przede wszystkim najbardziej niekorzystne dla środowiska. Analiza oddziaływania winna przedstawiać typowe dla danego rodzaju przedsięwzięć inwestycyjnych oddziaływania na środowisko i ich potencjalne skutki środowiskowe. Pomocne w takiej sytuacji może być korzystanie z informacji dotyczących inwestycji o podobnym charakterze i skali [R. Bednarek (red.), Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko w planowaniu przestrzennym, Poznań 2012, s. 50]. Natomiast w odniesieniu do działań zaplanowanych w projekcie dokumentu, dla których wskazano przybliżoną lokalizację lub znana jest ich dokładna lokalizacja, ocena powinna uwzględniać lokalne warunki środowiskowe. W prognozie przedstawia się także rozwiązania mające na celu zapobieganie i ograniczanie negatywnych oddziaływań na środowisko, mogących być rezultatem realizacji ustaleń projektowanego dokumentu. Należy przy tym zwrócić uwagę na art. 52 ust. 1 ustawy o oś, zgodnie z którym informacje zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko, o których mowa w art. 51 ust. 2, powinny być opracowane stosownie do stanu współczesnej wiedzy i metod oceny oraz dostosowane do zawartości i stopnia szczegółowości projektowanego dokumentu oraz etapu przyjęcia tego dokumentu w procesie opracowywania projektów dokumentów powiązanych z tym dokumentem. W związku z powyższym proszę uzupełnić prognozę w przedmiotowym zakresie. 2. W prognozie wskazano, że „na obecnym etapie stanu zaawansowania dokumentu oraz wykonanych indywidualnych ocenach oddziaływania na środowisko wymienionych w dokumencie inwestycji ocenia się, że realizacja zapisów dokumentu nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na obszary sieci NATURA 2000 tzn. nie będzie stanowić zagrożenia dla gatunków i siedlisk, dla których ochrony zostały one powołane. Realizacja zadań nie będzie naruszać ustaleń obowiązujących planów zadań ochronnych obszarów Natura 2000. Obszary Natura 2000 zostały utworzone w celu ochrony cennych przyrodniczo siedlisk i obszarów”. Powyższe stwierdzenia zawarte w prognozie są niewystarczające. Zwracam uwagę, że dla części z planowanych działań, zwłaszcza inwestycji infrastrukturalnych, procedura w zakresie oceny oddziaływania na środowisko nie została zakończona, w związku z czym nie można przesądzać o braku znacząco negatywnego oddziaływania tych inwestycji na obszary Natura 2000 i ich zgodności z zapisami planów zadań ochronnych. Ponadto analiza wpływu realizacji ustaleń projektowanego dokumentu odnosi się jedynie do obszarów Natura 2000. Zwracam uwagę, że na terenie województwa wielkopolskiego znajdują się także takie formy ochrony przyrody, jak:	– cele ochrony obszarów chronionego krajobrazu znajdujących się na terenie objętym projektem Programu oraz naruszać zakazów dla obszarów chronionego krajobrazu; – cele i przedmioty ochrony obszarów Natura 2000 znajdujących się na terenie objętym projektem Programu, ich integralność i spójność sieci, a naruszać zapisów dla zadań ochronnych ustanowionych dla poszczególnych obszarów Natura 2000; – cele ochrony użytków ekologicznych znajdujących się na terenie objętym projektem Programu oraz naruszać zakazów dla poszczególnych użytków ekologicznych; – cele ochrony zespołów przyrodniczo-krajobrazowych znajdujących się na terenie objętym projektem Programu oraz naruszać zakazów dla poszczególnych zespołów przyrodniczo-krajobrazowych; – cele ochrony stanowiska dokumentacyjnego oraz naruszać zakazów na ww. obszarze chronionym. – cele ochrony pomników przyrody. 3. Uwaga uwzględniona. Informację o formach ochrony przyrody – parkach krajobrazowych zaczerpnięto z Centralnego rejestru form ochrony przyrody https://crfop.gdos.gov.pl. W formularz danych do parku krajobrazowego Krajeński Park Krajobrazowy w pkt 2. znajduje się informacja że obiekt położony jest na terenie województwa kujawsko-pomorskiego i wielkopolskiego. Dodatkowo Nadgoplański Park Tysiąclecia posiada w rejestrze dwa formularze. 4. Uwaga uwzględniona. Informację o formach ochrony przyrody – obszarach chronionego krajobrazu zaczerpnięto z Centralnego rejestru form ochrony przyrody https://crfop.gdos.gov.pl, w którym znajdowały się obszary, mające wpisane w formularzu danych dwa miejsca lokalizacji: także województwo wielkopolskie. 5. Uwaga uwzględniona. Informację o formach ochrony przyrody – zespołach przyrodniczo-krajobrazowych zaczerpnięto z Centralnego rejestru form ochrony przyrody https://crfop.gdos.gov.pl gdzie Głirskie Góry w gminie Nowy Tomysł figurują jako osobna jednostka. 6. Uwaga nieuwzględniona. Informację o obszarach Natura 2000 zaczerpnięto z Centralnego rejestru form ochrony przyrody https://crfop.gdos.gov.pl - 19 obszarów dyrektywy Ptasiej i 60 siedliskowej.

Lp	Podmiot opiniujący	Uwagi i wnioski	Sposób rozstrzygnięcia
		parki narodowe, rezerваты przyrody, parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu, użytki ekologiczne, zespoły przyrodniczo-krajobrazowe, stanowiska dokumentacyjne, pomniki przyrody. Biorąc powyższe pod uwagę, należy uzupełnić prognozę o analizę wpływu planowanych działań na: – cele ochrony rezerwatów przyrody znajdujących się na terenie objętym projektem Programu oraz ocenić zgodność zapisów projektu Programu z zakazami wymienionymi w art. 15 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2023 r. poz. 1336, z późn. zm.) oraz z zapisami planów ochrony ustanowionych dla rezerwatów przyrody; – cele ochrony parków krajobrazowych znajdujących się na terenie objętym projektem Programu oraz ocenić zgodność zapisów projektu Programu z zakazami obowiązującymi dla parków krajobrazowych, a także ocenić zgodność z zapisami rozporządzenia Nr 4/05 Wojewody Wielkopolskiego z dnia 4 kwietnia 2005 r. w sprawie planu ochrony Parku Krajobrazowego Puszcza Zielonka (Dz. Urz. Woj. Wielkopolskiego z 2005 r. Nr 49, poz. 1527) i rozporządzenia Nr 4/9 Wojewody Wielkopolskiego z dnia 3 czerwca 2009 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla Parku Krajobrazowego Promno (Dz. Urz. Woj. Wielkopolskiego z 2009 r. Nr 130, poz. 2138); – cele ochrony obszarów chronionego krajobrazu znajdujących się na terenie objętym projektem Programu oraz ocenić zgodność zapisów projektu Programu z zakazami obowiązującymi dla obszarów chronionego krajobrazu; – cele i przedmioty ochrony obszarów Natura 2000 znajdujących się na terenie objętym projektem Programu, ich integralność i spójność sieci, a także ocenić zgodność zapisów projektu Programu z planami zadań ochronnych ustanowionymi dla poszczególnych obszarów Natura 2000; – cele ochrony użytków ekologicznych znajdujących się na terenie objętym projektem Programu oraz ocenić zgodność zapisów projektu Programu z zakazami ustanowionymi dla poszczególnych użytków ekologicznych; – cele ochrony zespołów przyrodniczo-krajobrazowych znajdujących się na terenie objętym projektem Programu oraz ocenić zgodność zapisów projektu Programu z zakazami obowiązującymi dla poszczególnych zespołów przyrodniczo- krajobrazowych; – cele ochrony stanowiska dokumentacyjnego oraz zgodność z zakazami obowiązującymi na ww. obszarze chronionym; – cele ochrony pomników przyrody. 3. W prognozie na str. 73 wskazano, że „na terenie województwa występuje 16 parków krajobrazowych”. Informuję, że na terenie województwa wielkopolskiego znajduje się 14 parków krajobrazowych, z czego dwa, tj. Park Krajobrazowy Puszcza Zielonka oraz Park Krajobrazowy Promno posiadają obowiązujące plany ochrony. Ponadto zwracam uwagę, że wymieniony w prognozie Krajeński Park Krajobrazowy nie znajduje się na terenie województwa wielkopolskiego. Proszę zweryfikować zapisy prognozy w przedmiotowym zakresie. 4. W prognozie na str. 74-75 wymieniono błędną liczbę obszarów chronionego krajobrazu występujących na terenie województwa wielkopolskiego. Zwracam uwagę, że na przedmiotowym	7. Uwaga nieuwzględniona. W prognozie odniesiono się do wymaganych przepisami form ochrony przyrody. Należy zwrócić uwagę, że audyt krajobrazowy nie jest aktem prawa miejscowego, zatem nie zawiera norm powszechnie obowiązujących. Audyt krajobrazowy jest przedmiotem regulacji ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym i bezpośrednio wpływa na akty dotyczące planowania przestrzennego, jakimi są: plan zagospodarowania przestrzennego województwa, studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego. W planie zagospodarowania przestrzennego województwa uwzględnia się rekomendacje i wnioski zawarte w audycie krajobrazowym – art. 39 ust. 3 ustawy (u.p.z.p.). W studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego należy uwzględnić uwarunkowania wynikające z rekomendacji i wniosków zawartych w audycie krajobrazowym lub określenia przez audyt krajobrazowy granic krajobrazów priorytetowych – art. 10 ust. 1 pkt 4a ustawy (u.p.z.p.) oraz kierunki zmian w strukturze przestrzennej gminy oraz w przeznaczeniu terenów wynikających z audytu krajobrazowego, uwzględniające bilans terenów przeznaczonych pod zabudowę – art. 10 ust. 2 pkt 1 lit. a ustawy (u.p.z.p.). W miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego określa się obowiązkowo granice i sposoby zagospodarowania krajobrazów priorytetowych określonych w audycie krajobrazowym – art. 15 ust. 2 pkt 7 ustawy (u.p.z.p.). 8. Uwaga nieuwzględniona. Program ochrony środowiska przed hałasem jak również Prognoza zawiera szczegółową informację dotyczącą efektu redukcji hałasu związanego z budową obwodnic – jest to cel i zakres Programu. Dział 10 Prognozy zawiera informacje na temat wpływu zadań na poszczególne elementy środowiska w tym najważniejszy: na redukcję hałasu. Program odnosi się do wskaźników zdrowotnych po realizacji inwestycji w tym obwodnic. 9. Uwaga nieuwzględniona. Zapisy w prognozie wynikają z uzyskanych decyzji środowiskowych i przeprowadzonych strategicznych ocen oddziaływania na środowisko, dokumentacji w zakresie oceny wpływu inwestycji na wody powierzchniowe i podziemne oraz rozporządzeń organów administracji w sprawie ustanowienia strefy ochronnej ujęcia. Zakazy ustanowione dla stref bezpośrednich i pośrednich ujęć wód nie dotyczą zakazu budowy nowych i modernizacji starych dróg. Potencjalne kolizje, np. w przypadku budowy obwodnicy Leszna, będą uwzględniały zapisy zawarte w strefie

Lp	Podmiot opiniujący	Uwagi i wnioski	Sposób rozstrzygnięcia
		terenie znajdują się 33 obszary chronionego krajobrazu. Proszę zweryfikować zapisy prognozy w przedmiotowym zakresie. 5. W prognozie na str. 78 wymieniono błędną liczbę zespołów przyrodniczo-krajobrazowych występujących na terenie województwa wielkopolskiego. Zwracam uwagę, że na przedmiotowym terenie znajduje się 5 zespołów przyrodniczo-krajobrazowych. Proszę zweryfikować zapisy prognozy w przedmiotowym zakresie. 6. W prognozie na str. 80 wskazano błędną liczbę obszarów Natura 2000 występujących na terenie województwa wielkopolskiego. Zwracam uwagę, że na przedmiotowym terenie znajduje się 19 obszarów specjalnej ochrony ptaków i 58 specjalnych obszarów ochrony siedlisk. Proszę zweryfikować zapisy prognozy w przedmiotowym zakresie. 7. Informuję, że na terenie objętym projektem Programu stwierdzono występowanie krajobrazów priorytetowych określonych w „Audycie krajobrazowym województwa wielkopolskiego”, przyjętym uchwałą Nr LI/1000/23 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 27 marca 2023 r. w sprawie uchwalenia Audytu krajobrazowego województwa wielkopolskiego. Prognoza powinna analizować i oceniać wpływ realizacji ustaleń projektu Programu na krajobrazy priorytetowe. 8. Nawiązując do zapisów prognozy dotyczących realizacji obwodnic zwrócić należy uwagę, iż obwodnice z założenia mają na celu wyprowadzenie ruchu samochodowego z terenów gęstej zabudowy, obciążenie lokalnych (wewnętrznych) dróg z ruchu tranzytowego, tym samym wpływają na zmniejszenie emisji hałasu i substancji do powietrza na tych terenach. Jednocześnie dochodzić może do wzrostu emisji substancji do powietrza i emisji hałasu na obszarach, przez które poprowadzony zostanie nowy przebieg danej drogi. Zatem skuteczność obwodnic w tym zakresie uzależniona jest od ich odpowiedniej lokalizacji, tak by nie stały się częścią wewnętrznego systemu komunikacyjnego danej miejscowości. W związku z tym, określając, analizując i oceniając przewidywane oddziaływanie szlaków komunikacyjnych planowanych do realizacji po nowym śladzie na środowisko, w szczególności na stan klimatu akustycznego, stan powietrza i na ludzi, w prognozie proszę odnieść się do ich przewidywanej lokalizacji. W przedmiotowej analizie proszę odnieść się również do możliwości wystąpienia konfliktów społecznych w związku z wyznaczeniem nowych tras w sąsiedztwie terenów podlegających ochronie akustycznej dotychczas niezagrażonych negatywnymi skutkami oddziaływania hałasu komunikacyjnego. 9. W prognozie napisano: „Zadania inwestycyjne nie wpłyną negatywnie na ujęcia wód a w przypadku potencjalnej kolizji, należy zachować zgodność ustaleń projektu POH z przepisami dotyczącymi stref ochronnych, ze szczególnym uwzględnieniem nakazów obowiązujących na terenie ochrony bezpośredniej oraz zakazów, ograniczeń i nakazów obowiązujących na terenie ochrony pośredniej”. Proszę wyjaśnić w prognozie na jakiej podstawie stwierdzono, że „zadania inwestycyjne nie wpłyną negatywnie na ujęcia wód”, a jednocześnie mówi się o przypadkach „potencjalnych kolizji” z ujęciami. W prognozie proszę odnieść się do przewidywanej lokalizacji planowanych w projekcie Programu inwestycji względem istniejących ujęć wód oraz ich stref ochronnych i w tym kontekście ponownie przeanalizować i ocenić wpływ realizacji planowanych inwestycji na ujęcia wód. 10. Wśród działań mających przyczynić się do redukcji oddziaływania akustycznego pochodzącego od głównych dróg nie uwzględniono prawidłowego planowania przestrzennego w otoczeniu głównych dróg sprzyjającego ograniczeniu zagrożenia hałasem. Za wprowadzeniem takiego działania w odniesieniu do głównych dróg w ramach projektu Programu przemawia fakt, że hałas drogowy	ochronnej ujęcia wody podziemnej „Karczma Borowa” ustanowione Rozporządzeniem Nr 8/2006 Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu z dnia 28 sierpnia 2006 r. w sprawie ustanowienia strefy ochronnej ujęcia wody podziemnej „Karczma Borowa”, obejmującej część obszaru miasta Leszna, gminy Osieczna i gminy Rydzyna, powiat leszczyński, województwo wielkopolskie (Dz. Urz. Woj. Wlkp. z 2006 r. nr 148, poz. 3563) i zmienione Rozporządzeniem nr 6 /19 Wojewody Wielkopolskiego z dnia 25 września 2019 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie ustanowienia strefy ochronnej ujęcia wody podziemnej „Karczma Borowa”, obejmującej część obszaru miasta Leszna, gminy Osieczna i gminy Rydzyna, powiat leszczyński, województwo wielkopolskie 10. Uwaga nieuwzględniona Kreowanie poprawnego planowania przestrzennego uwzględniającego aspekty ochrony przed hałasem jest obowiązkiem wynikającym z nadrzędnych aktów prawa, m.in.: ustawy Poś, w szczególności przepisów art. 72 ust. 1 pkt 6 i ust. 6a oraz art. 73 ust. 1 pkt 2b ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2024 r. poz. 54). W odniesieniu do linii kolejowych, czy dróg w zakresie miasta Poznania obowiązki te wymieniono w ramach działań obejmujących szerszy kontekst zadań zmierzających do ograniczenia emisji hałasu z tych źródeł. 11. Uwaga nieuwzględniona W rozdziale 1 tomu I projektu Programu jednoznacznie określono metodykę i zakres formułowanych zadań wskazując m.in. że działania obejmują przede wszystkim obszary jednostkowe najbardziej narażone, tj. te które znajdują się wśród 10% najwyższych wartości wskaźnika N₁₀. 12. Uwaga uwzględniona Poprawiono błędny zapis (omyłka edycyjna) w treści rozdziału 2.4.2 na str. 84 w tomie II Programu. 13. Uwaga uwzględniona Zweryfikowano i poprawiono wskazane zapisy projektu Programu. 14. Uwaga uwzględniona Ujednolicono w projekcie POH i w prognozie informacje dotyczące dróg w granicach m. Poznania objętych SMH i POH. 15. Uwaga nieuwzględniona Rozdział „Propozycje dotyczące przewidywanych metod analizy skutków realizacji postanowień projektu z częstotliwością jej przeprowadzenia” odnosi się bezpośrednio do zakresu Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa wielkopolskiego. Sprawozdawczość dotyczy skutków hałasowych realizacji dokumentu, gdyż na tym polega stworzony przez ustawodawcę system ochrony przed hałasem

Lp	Podmiot opiniujący	Uwagi i wnioski	Sposób rozstrzygnięcia
		wyróżnia się na tle innych źródeł hałasu, zarówno pod względem powierzchni obszarów, jak i liczby mieszkańców znajdujących się w strefie przekroczeń dopuszczalnych wartości wskaźników oceny hałasu, a także wyznaczenie w projekcie Programu działania zatytułowanego „uporządkowanie planistyczne sąsiedztwa linii kolejowych oraz terenów zabudowy chronionej przed hałasem” w odniesieniu do głównych linii kolejowych oraz działania zatytułowanego „Właściwe planowanie przestrzenne, uwzględniające ochronę przed hałasem oraz transformację mobilności w mieście” w odniesieniu do hałasu drogowego na terenie miasta Poznania. Ponadto za wprowadzeniem takiego działania w odniesieniu do głównych dróg w ramach projektu Programu przemawia zawarte na str. 189 projektu Programu stwierdzenie, zgodnie z którym „działanie związane z kreowaniem poprawnego planowania przestrzennego uwzględniającego aspekty ochrony przed hałasem jest wyłącznie wzmocnieniem znaczenia obowiązków wynikających z nadrzędnych aktów prawa, m.in.: ustawy Poś”, w szczególności przepisów art. 72 ust. 1 pkt 6 i ust. 6a oraz art. 73 ust. 1 pkt 2b ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2024 r. poz. 54). Należy zwrócić uwagę, że właściwe planowanie przestrzenne sprzyjające ograniczeniu zagrożenia hałasem powinno być uwzględnione w projekcie Programu w odniesieniu do każdego ujętego w nim rodzaju źródła hałasu (tj. drogowego, kolejowego, tramwajowego czy lotniczego). Jest to tym bardziej istotne i celowe, gdyż w związku ze zmianą przepisów z zakresu planowania przestrzennego, wszystkie samorządy muszą sporządzić i uchwalić plany ogólne zagospodarowania przestrzennego do końca 2025 r. 11. Z informacji zawartych w tabeli 19 na str. 66 w tomie II projektu Programu wynika, iż w każdym z powiatów: poznański, obornicki, miasto Konin, miasto Leszno na podstawie Strategicznych Map Hałasu opracowanych przez właściwych zarządców dróg powiatowych występują osoby narażone na znaczną dokuczliwość hałasu (NHA) i znaczne zaburzenia snu (NHSD). Jednocześnie z zapisów w rozdziale 2.4.1 na str. 82 w tomie II projektu Programu, w rozdziale 2.4.2 na str. 84 w tomie II projektu Programu, wynika, że zarówno w perspektywie krótkookresowej i długookresowej dla analizowanych dróg powiatowych na terenie powiatu obornickiego oraz na terenie miasta Leszna nie wskazano działań z zakresu ochrony środowiska przed hałasem. Ponadto z informacji zawartych w rozdziale 5.1 w tomie II projektu Programu wynika, iż dla analizowanych dróg powiatowych na terenie powiatu obornickiego oraz na terenie miasta Leszna nie przewiduje się również żadnych działań uzupełniających/wspomagających. Proszę w prognozie wyjaśnić przyczynę braku propozycji działań w zakresie ochrony środowiska przed hałasem pochodzącym z dróg powiatowych na terenie powiatu obornickiego oraz na terenie miasta Leszna biorąc pod uwagę informacje o liczbie osób narażonych na wystąpienie szkodliwych skutków hałasu drogowego oraz informacje zawarte w rozdziale 3.8 na str. 41 w tomie I projektu Programu wskazujące na brak kierowania się oceną efektywności kosztowej i oceny relacji kosztów do korzyści przy wskazywaniu rozwiązań związanych z ochroną przed hałasem. 12. W rozdziale 2.4.1 na str. 82 w tomie II projektu Programu i w rozdziale 2.4.2 na str. 84 w tomie II projektu Programu jest mowa o „planowanych do realizacji w ciągu 5 lat” działaniach z zakresu ograniczania hałasu drogowego. Zwracam uwagę, iż rozdział 2.4.2 w tomie II projektu Programu zatytułowany „Strategia długofalowa - SMH” dotyczy działań z zakresu ochrony środowiska przed hałasem planowanych do realizacji w perspektywie: długookresowej, tj. w ciągu 6 - 10 lat, licząc od roku następującego po roku sporządzenia Strategicznej Mapy Hałasu. Proszę zatem zweryfikować ww. zapis w rozdziale 2.4.2 na str. 84 w tomie II projektu Programu.	(strategiczne mapy hałasu jako diagnoza stanu klimatu akustycznego i Programy ochrony środowiska przed hałasem jako programy naprawcze w przypadku przekraczania standardów jakości środowiska w zakresie hałasu). 16. Uwaga uwzględniona Uzupełniono zapisy Prognozy w tym zakresie. 17. Uwaga uwzględniona Prognoza w dziale 6.1.5.1. zatytułowanym „Istniejący stan środowiska oraz potencjalne zmiany tego stanu w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu” podaje informacje o istniejącym stanie JCWPd z oficjalnego źródła: https://mijwp.gios.gov.pl. Uzupełniono zapisy Prognozy o źródło i datę. 18. Uwaga nieuwzględniona Prognoza w dziale 6.1.5.2. zatytułowanym „Istniejący stan środowiska oraz potencjalne zmiany tego stanu w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu” podaje informacje o istniejącym stanie JCWP z oficjalnego źródła: https://wody.gios.gov.pl/. Badania wskazują najtrafniej jaki jest stan wód obszaru. 19. Uwaga uwzględniona Zmieniono zapisy Prognozy w tym zakresie. 20. Uwaga nieuwzględniona Rozdział 9 zawiera pełną informację dotyczącą celów środowiskowych istotnych z punktu widzenia Programu Ochrony środowiska przed hałasem. W tym zakresie posłużono się „Dobrymi praktykami wykonywania programów ochrony środowiska przed hałasem” GIOŚ 2023. 21. Uwaga uwzględniona Uzupełniono tekst Prognozy. 22. Prognoza zawiera podpis osoby kierującej zespołem w wersji papierowej. 23. Uwaga uwzględniona Zmieniono zapisy Prognozy w tym zakresie. 24. Uwaga nieuwzględniona Zmiany w treści Prognozy nie miały wpływ na streszczenie dokumentu.

Lp	Podmiot opiniujący	Uwagi i wnioski	Sposób rozstrzygnięcia
		13. W rozdziale 5.4 na str. 141 w tomie II projektu Programu napisano: „W tabeli 46 przedstawiono koszty realizacji działań planowanych do realizacji w perspektywie krótkookresowej, mających na celu redukcję hałasu drogowego na terenie województwa wielkopolskiego, przedstawionych w rozdziale 5.1. W poniższej tabeli określono szacunkowe koszty realizacji poszczególnych zadań (o ile są możliwe do oszacowania), a także optymalne źródła finansowania”. W przedmiotowej tabeli nie określono źródeł finansowania. Proszę zweryfikować zapisy projektu Programu w przedmiotowym zakresie. 14. W rozdziale 2.1 na str. 6 prognozy napisano: „Dla terenu miasta Poznania w POH ujęto następujące źródła hałasu: drogi o średniodobowym natężeniu ruchu powyżej 1 tysiąca pojazdów na dobę;(…)”. Jednocześnie na str. 194 projektu Programu napisano, iż „w SMH Poznań 2022 uwzględniono następujące źródła hałasu: hałas drogowy - drogi publiczne w obrębie miasta o występującym na nich natężeniu ruchu co najmniej 3 000 pojazdów na dobę”. Proszę zweryfikować rozbieżności dotyczące natężenia ruchu na drogach w obrębie miasta Poznania uwzględnionych w projekcie Programu. 15. W rozdziale 4 prognozy zatytułowanym „Propozycje dotyczące przewidywanych metod analizy skutków realizacji postanowień projektu z częstotliwością jej przeprowadzenia” napisano: „Do nadzorowania wyznaczonych w POH działań służą raporty z postępu realizacji działań. W tekście programu został umieszczony zapis, że Zarządzający źródłami hałasu są zobowiązani do sporządzania i przedkładania w terminie do 31 marca każdego roku Marszałkowi Województwa raportu z postępu realizacji POH za ubiegły rok”. Wymieniono następnie zawartość ww. raportu i napisano, że „przekazywane do Marszałka Województwa raporty stanowić będą podstawę do sporządzenia oceny stopnia realizacji działań przy sporządzaniu kolejnego POH”. Wskazana w prognozie zawartość raportów odnosi się głównie do stopnia realizacji działań oraz weryfikacji skuteczności działań w ramach pomiarów weryfikacyjnych hałasu. Raporty te zatem nie umożliwiają analizy skutków realizacji postanowień projektowanego dokumentu na poszczególne komponenty środowiska, a jedynie w zakresie klimatu akustycznego. Nie podano również częstotliwości z jaką organ opracowujący projekt dokumentu, w przedmiotowym przypadku Marszałek Województwa, będzie prowadził monitoring skutków realizacji postanowień przyjętego dokumentu w zakresie oddziaływania na środowisko w oparciu o ww. raporty. Biorąc powyższe pod uwagę, proszę uzupełnić informacje zawarte w prognozie i zgodnie z art. 51 ust. 2 pkt 1 lit. c ustawy oś proszę zawrzeć propozycje dotyczące częstotliwości przeprowadzania analizy skutków realizacji postanowień projektowanego dokumentu w zakresie oddziaływania na środowisko oraz przewidywanych metod analizy skutków realizacji postanowień projektowanego dokumentu w zakresie innych komponentów środowiska niż klimat akustyczny. Jednocześnie nadmieniam, że zgodnie z art. 55 ust. 5 ustawy oś organ opracowujący projekt dokumentu jest obowiązany prowadzić monitoring skutków realizacji postanowień przyjętego dokumentu w zakresie oddziaływania na środowisko, zgodnie z częstotliwością i metodami, o których mowa w ust. 3 pkt 5 ww. ustawy. Natomiast monitoring skutków realizacji postanowień przyjętego dokumentu w zakresie oddziaływania na środowisko może polegać np. na analizie i ocenie stanu poszczególnych komponentów środowiska w oparciu o wyniki pomiarów uzyskanych: w ramach państwowego monitoringu środowiska, w ramach monitoringu środowiska prowadzonego w oparciu o wydane decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięć ujętych w projektowanym dokumencie lub w ramach indywidualnych zamówień. Dokonując analizy i oceny stanu poszczególnych komponentów środowiska w oparciu o wyniki pomiarów uzyskanych w ramach państwowego monitoringu środowiska należy pamiętać, że muszą się one odnosić do obszaru objętego projektowanym dokumentem.	

Lp	Podmiot opiniujący	Uwagi i wnioski	Sposób rozstrzygnięcia
		16. Nawiązując do informacji zawartych w rozdziale 6.1.3 prognozy informuję, że na stronie internetowej GIOŚ (https://powietrze.gios.gov.pl/pjp/rwms/publications/card/2016) została opublikowana „Roczna ocena jakości powietrza w województwie wielkopolskim. Raport wojewódzki za rok 2023”. W związku z powyższym w prognozie proszę określić aktualny stan powietrza w strefach, do których należy obszar objęty projektem Programu, mając na uwadze art. 52 ust. 1 ustawy ooś. 17. W rozdziale 6.1.5.1 prognozy proszę podać rok i źródło informacji, z których pochodzą dane dotyczące stanu jednolitych części wód podziemnych (JCWPd). Proszę również wskazać cele środowiskowe wyznaczone dla JCWPd, w granicach których położony jest obszar objęty projektem Programu. Jednocześnie informuję, iż w opracowaniu „Raport z oceny stanu jednolitych części wód podziemnych w dorzeczu - stan na 2022 rok” (https://mijwp.gios.gov.pl/raporty-art/2022.html) dostępna jest ocena stanu JCWPd wg danych z 2022 r. W prognozie proszę zawrzeć aktualne informacje w przedmiotowym zakresie, mając na uwadze art. 52 ust. 1 ustawy ooś. 18. Nawiązując do informacji zawartych w rozdziale 6.1.5.2 prognozy informuję, że zgodnie z „Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry”, przyjętym rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. z 2023 r. poz. 335), na cykl planistyczny 2022-2027 zastosowano nowy podział m.in. na jednolite części wód powierzchniowych (JCWP) w skali kraju. W związku z powyższym proszę zweryfikować informacje zawarte w prognozie i ponownie wskazać JCWP, w granicach których położony jest obszar objęty projektem Programu, określić ich stan oraz wyznaczone dla nich cele środowiskowe. Informacje w przedmiotowym zakresie dostępne są w ww. opracowaniu lub w kartach charakterystyk JCWP dostępnych na stronie internetowej https://apgw.gov.pl/. 19. Na str. 97 prognozy zawarto niedokończone zdanie: „Prognoza oddziaływania na środowisko POŚ dla województwa wielkopolskiego nie”. Proszę zweryfikować zapisy prognozy w przedmiotowym zakresie. 20. W rozdziale 9 prognozy zatytułowanym „Cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym, istotne z punktu widzenia Programu ochrony środowiska przed hałasem, oraz sposoby, w jakich cele te i inne problemy środowiska zostały uwzględnione podczas opracowywania dokumentu” nie odniesiono się do celów ochrony środowiska ustanowionych na szczeblu międzynarodowym. Proszę uzupełnić prognozę i zgodnie z art. 51 ust. 2 pkt 2 lit. d ustawy ooś określić, przeanalizować i ocenić cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym istotne z punktu widzenia projektowanego dokumentu, oraz sposoby, w jakich te cele i inne problemy środowiska zostały uwzględnione podczas opracowywania projektu Programu. 21. Zgodnie z art. 51 ust. 2 pkt 1 lit. g ustawy ooś w prognozie proszę zawrzeć datę (oznaczenie dnia, miesiąca i roku) sporządzenia prognozy oraz podpis kierującego zespołem autorów oraz podpisy członków zespołu autorów. 22. W prognozie zawarto niepodpisane oświadczenie kierującego zespołem autorów, o którym mowa w art. 51 ust. 2 pkt 1 lit. f ustawy ooś. W związku z powyższym w prognozie proszę zawrzeć podpisane oświadczenie kierującego zespołem autorów przedmiotowej prognozy. 23. Na str. 120 prognozy powołano się na rozporządzenie Ministra środowiska z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi,	

Lp	Podmiot opiniujący	Uwagi i wnioski	Sposób rozstrzygnięcia
		oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. z 2014 r. poz. 1800), które została uchylona 02.07.2019 r. Proszę sporządzając prognozę korzystać z obowiązujących przepisów. 24. Zgodnie z art. 51 ust. 2 pkt 1 lit. e ustawy o oś prognoza zawiera streszczenie sporządzone w języku niespecjalistycznym. W związku z tym proszę rozwinąć zapisy rozdziału 13 prognozy zatytułowanego „Streszczenie” w taki sposób, aby zawierał najistotniejsze informacje zawarte w poszczególnych rozdziałach prognozy. Ponadto, w „Streszczeniu” proszę uwzględnić zmiany wprowadzone w poszczególnych rozdziałach prognozy.	
2	Wielkopolski Państwowy Wojewódzki Inspektorat Sanitarny	Opiniuje pozytywnie projekt dokumentu pt. „Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa wielkopolskiego” (POH) wraz z prognozą oddziaływania na środowisko.	-

4 Zgłoszone uwagi i wnioski

Zgodnie z art. 119a ust. 5 ustawy Poś Marszałek województwa przy opracowywaniu POH zapewnia udział społeczeństwa na zasadach i w trybie określonych w ustawie 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*.

Konsultacje przeprowadzono również na podstawie przepisów ustawy z dnia 24 kwietnia 2003 r. *o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie* (Dz. U. z 2023 r. poz. 571) oraz uchwały Nr XLIX/751/10 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 5 lipca 2010 r. *w sprawie określenia szczegółowego sposobu konsultowania projektów aktów prawa miejscowego z wojewódzką radą działalności pożytku publicznego lub organizacjami pozarządowymi oraz innymi podmiotami działającymi w sferze działalności pożytku publicznego w dziedzinach dotyczących działalności statutowej tych organizacji*.

Wypełniając obowiązek wynikający z ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. *o działalności lobbgingowej w procesie stanowienia prawa* (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz zarządzenia Nr 40/2016 Marszałka Województwa Wielkopolskiego z dnia 22 lipca 2016 r. *w sprawie szczegółowego sposobu postępowania z podmiotami wykonującymi zawodową działalność lobbgingową oraz z podmiotami wykonującymi bez wpisu do rejestru czynności z zakresu zawodowej działalności lobbgingowej*, poinformowano o przystąpieniu do prac nad projektem uchwały Sejmiku Województwa Wielkopolskiego w sprawie Programu.

Procedura konsultacji społecznych niniejszego POH została wszczęta zawiadomieniem Marszałka Województwa Wielkopolskiego o przystąpieniu do prac nad opracowaniem projektu uchwały w sprawie POH z dnia 19 stycznia 2024 r. (znak DSK-I.721.38.2023) podanym do publicznej wiadomości za pośrednictwem Biuletynu Informacji Publicznej.

W dniu 27.05.2024 r. opublikowano w dzienniku „Głos Wielkopolski” ogłoszenie Marszałka Województwa Wielkopolskiego o przystąpieniu do procedury zapewnienia udziału społeczeństwa w pracach nad projektem „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa wielkopolskiego”. Pismem z dnia 23.05.2024 r. Marszałek Województwa Wielkopolskiego skierował również do jednostek samorządu terytorialnego prośbę o udostępnienie przedmiotowego ogłoszenia w celu poinformowania społeczeństwa o rozpoczęciu procedury z udziałem społeczeństwa.

Konsultacje społeczne odbywały się w terminie od 27.05.2024 r. do 17.06.2024 r. Uwagi oraz wnioski do projektu Programu można było wносить w formie:

1. pisemnej – poprzez wypełnienie formularza dostępnego pod adresem: <https://bip.umww.pl> i przesłanie go na adres: Departament Zarządzania Środowiskiem i Klimatu, Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego w Poznaniu, al. Niepodległości 34, 61-714 Poznań;

2. za pomocą środków komunikacji elektronicznej - poprzez wypełnienie ww. formularza, bez konieczności opatrywania go bezpiecznym podpisem elektronicznym i przesłanie go w wersji edytowalnej na adres e-mail: poh@umww.pl;
3. ustnie do protokołu w siedzibie Departamentu Zarządzania Środowiskiem i Klimatu.

W ramach postępowania wpłynęły uwagi i wnioski łącznie od dziewięćdziesięciu ośmiu mieszkańców, stowarzyszeń oraz organów administracji publicznej. Zestawienie uwag i wniosków, zawierające również informację o sposobie ich rozpatrzenia zaprezentowano w tabelach 2 i 3.

Jedna uwaga została przesłana po terminie i zgodnie z art. 41 ustawy ooś pozostała bez rozpatrzenia.

Tabela 2. Zestawienie uwag i wniosków do projektu POH wniesionych przez mieszkańców i stowarzyszenia w trakcie konsultacji społecznych

Lp.	Data wpływu wniosku	Wnioskodawca	Sposób zgłoszenia uwag	Uwagi i wnioski	Sposób rozstrzygnięcia
1	29.05.2024	osoba fizyczna	formularz	- Brak uwzględnienia w programie urządzeń klimatyzacyjnych. Urządzenie jest bardzo hałasujące szczególnie na obiektach wielkopowierzchniowych. - Brak uwzględnienia w programie urządzeń rekuperacyjnych (rekuperatorów). Urządzenie bardzo hałasujące – całodobowo i wydzielające specyficzne dźwięki. - Brak uwzględnienia położenia marketów w pobliżu bloków i nocne rozładunki towarów. Dostawy nocne do marketów są bardzo uciążliwe i powodują nadmierny hałas. - Szczególną uwagę i priorytet nastawić na zmiany planów zagospodarowania, tak by dotychczasowe chroniące mieszkańców przed hałasem były niewzruszalne.	1, 2 i 3. Nie uwzględniono. Zgodnie z art. 119a ustawy PoS, zakres Programu wynika bezpośrednio ze zrealizowanych strategicznych map hałasu, których zestawienie zawarto w tabeli 1 w tomie I. W programie ujęto źródła hałasu przemysłowego (w tym hałas generowany z obiektów wielkopowierzchniowych) na terenie m. Poznań zgodnie ze Strategiczną Mapą Hałasu miasta Poznania 2022. Dla źródeł tego typu ustawa PoS przewiduje inne procedury administracyjne związane z kontrolą i weryfikacją negatywnego oddziaływania w zakresie hałasu co opisano w rozdziale 3 tomu I. Z tego względu w przedmiotowym POH nie wskazano działań w zakresie hałasu przemysłowego. 4. Nie uwzględniono. Zmiany planów zagospodarowania przestrzennego regulowane są przez ustawę o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym wraz z rozporządzeniami wykonawczymi. Należy przy tym podkreślić, że tworzenie planów zagospodarowania jak i ich zmiany podlegają zgodnie z ustawą o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko ocenie oddziaływania na środowisko, a także konsultacjom społecznym.
2	05.06.2024	osoba fizyczna	formularz	- strona 19 – Nieuwzględnienie w strategicznej mapie hałasu odcinka linii kolejowej E59 na trasie Poznań – Wrocław do granicy województwa z uwzględnieniem miasta Leszna. Jest to linia po której przejeżdża rocznie ponad 30.000 pociągów co można zweryfikować nawet w ogólnodostępnym rozkładzie kolejowym. - strona 46 – niestosowanie się przez PKP do obowiązku przedstawienia właściwemu organowi ochrony środowiska oraz osób zainteresowanych wyników wykonanych pomiarów analizy porealizacyjnej co jest związane z powstaniem nadmiernego hałasu poprzez wyniesieniem linii kolejowej z doliny (pełniące naturalne środowisko dźwiękochłonne) podczas jej modernizacji bez zastosowania zabezpieczeń w postaci ekranów akustycznych. Ponadto na wysokości działek nr 160/12, 159/5, 129/1, 129/4, 129/5, 129/6, 128/7, 128/4, 127/20, 127/22 w miejscowości Leszno utworzono dodatkowy przejazd wymuszający od maszynistów nadawanie sygnału baczność. Pomimo dwukrotnego wezwania (udokumentowanego) przez osoby zainteresowane oraz Wojewódzki Urząd Marszałkowski w Poznaniu PKP S.A. nie udostępniło wyników analizy porealizacyjnej gdzie termin w decyzji	1 i 3. Nie uwzględniono. Aktualny projekt Programu, zgodnie z ustawą Prawo ochrony środowiska, opiera się na wynikach SMH PKP PLK z 2022 r. sporządzonej na podstawie danych za 2021 r. Dokument ten nie obejmuje przedmiotowej linii kolejowej Poznań-Wrocław, a tym samym nie może być ona przedmiotem Programu. Ww. ustawa nie daje organowi opracowującemu Program kompetencji i narzędzi pozwalających na weryfikację poprawności SMH. Zgodnie z art. 117a ustawy, zarządzający linią kolejową dokonują identyfikacji odcinków głównych linii kolejowych (o ruchu powyżej 30 tys. pociągów rocznie) i przekazują te informacje Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska. Jeżeli aktualnie ruch na przedmiotowej linii kolejowej przekracza 30 tys. pociągów rocznie, to linia ta będzie przedmiotem kolejnej strategicznej mapy hałasu realizowanej najpóźniej w 2027 r. z danymi za rok 2026. 2. Nie uwzględniono. Obowiązek przeprowadzenia analizy porealizacyjnej wynika z wydanej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji nałożonej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska i jest postępowaniem

Lp.	Data wpływu wniosku	Wnioskodawca	Sposób zgłoszenia uwag	Uwagi i wnioski	Sposób rozstrzygnięcia
				o środowiskowych uwarunkowaniach został określony na okres po upływie jednego roku od oddania do użytkowania i przedstawienia jej wyników w terminie 18 miesięcy, który upłynął końcem 2023 r. 2. strony 151-173 – Ponowne nieuwzględnienie linii E59 we wszystkich tabelach liczbowych i graficznych Linia kwalifikująca się do linii po których rocznie przejeżdża ponad 30.000 pociągów. 3. strony 177-178 – Nieuwzględnienie składanych skarg i petycji kierowanych do PKP, Ochrony środowiska, Urzędu Transportu Kolejowego oraz Urzędu Marszałkowskiego w Poznaniu na przedstawionych tabelkach. Pomimo, że były składane kolejno w 2021, 2023 i 2024 roku w tabelkach nie widnieją. Posiadam całą historię prowadzonych konwersacji z każdą ze wskazanych stron, którą dla potwierdzenia mogę również udostępnić.	administracyjnym wynikającym z odrębnych przepisów prawa (ustawa o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko). 4. W tabeli 52 projektu Programu poddano analizie skargi dotyczące hałasu kolejowego odnoszące się wyłącznie do odcinków linii kolejowych objętych SMH PKP PLK z 2022 r. i niniejszym Programem.
3	12.06.2024	osoba fizyczna	formularz	1. strony 245, 248, 254-257, 267 – Wprowadzenie stałych punktów pomiaru hałasu pochodzącego od lotniska Poznań – Ławica na terenie dzielnicy Wola w trybie pilnym. Brak jakiegokolwiek punktu pomiaru hałasu pochodzącego od lotniska Poznań – Ławica na terenie dzielnicy Wola, podczas gdy poziom tego hałasu dla mnie nieakceptowalny. Istnieje potrzeba jego mierzenia i kontrolowania w celu ochrony mieszkańców przed negatywnymi skutkami hałasu. Dzielnica Wola narażona jest na hałas lotniczy (starty i lądowania samolotów) oraz hałas pochodzący od innych operacji wykonywanych na płycie lotniska gdyż: – po jego wschodniej stronie znajduje się strefa techniczna lotniska, czyli miejsce np. odladzania samolotów, strefa parkowania samolotów szkoleniowych, budynki techniczne, lądowisko helikopterów lotniczego pogotowia ratunkowego, – samoloty w trakcie wejście na pokład i wyjścia z samolotu przez pasażerów oraz w czasie kołowania do i spod terminali są skierowane silnikami w kierunku naszej dzielnicy, co powoduje hałas, – zwiększyła się ilość startów i lądowań wykonywanych w kierunku i z kierunku wschodniego lotniska, – nasza dzielnica jest narażona na dodatkowy hałas od przelatujących samolotów szkoleniowych, od których hałas może być mniej lub o w ogóle nie odczuwalny w innych miejscach miasta, gdyż będąc chwilę po starcie na niewielkiej wysokości, nad nami hałasują bardziej, – pomiary hałasu dokonywane przez mieszkańców przy użyciu powszechnie dostępnych aplikacji wykazują, że hałas pochodzący od lotniska przekracza dopuszczalne normy,	1. Uwaga uwzględniona W ramach działania PHL2 wskazano konieczność rozbudowy systemu ciągłego monitoringu hałasu wokół lotniska Poznań-Ławica poprzez zwiększenie liczby punktów ciągłych pomiarów hałasu 2. Uwaga nieuwzględniona Wspomniana decyzja nakładająca obowiązek realizacji przeglądu ekologicznego jest odrębnym postępowaniem administracyjnym. Ustawa Poś ustalająca zakres i przedmiot POH nie daje delegacji prawnej do wprowadzania w Programie dodatkowych wytycznych w zakresie toczących się postępowań administracyjnych. 3. Uwaga nieuwzględniona Zgodnie z art. 176 ustawy Poś, referencyjne metodyki w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem zostały określone w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. Zgodnie z ww. rozporządzeniem ciągłe pomiary poziomów energii w środowisku prowadzi się dla wyznaczenia wartości poziomów hałasu w środowisku wprowadzanego przez starty, lądowania i przeloty statków powietrznych w związku z eksploatacją lotnisk. Zaden z obowiązujących aktów prawnych nie definiuje ciągłej metodyki pomiaru hałasu powstającego w związku z wymienionymi w uwadze czynnościami obsługi samolotów na Płytach Postojowych Samolotów (PPS). Niemniej należy podkreślić, że hałas ten będzie przedmiotem kontroli w ramach przeglądu ekologicznego, do którego wykonania został zobowiązany zarządzający lotniskiem Poznań – Ławica w decyzji Marszałka Województwa Wielkopolskiego z dnia 28.03.2024 r.

Lp.	Data wpływu wniosku	Wnioskodawca	Sposób zgłoszenia uwag	Uwagi i wnioski	Sposób rozstrzygnięcia
				– lotnisko Poznań – Ławica ma najmniej punktów pomiaru hałasu z innych lotnisk w Polsce zlokalizowanych w dużych miastach (przykładowo: Lotnisko Chopina – 10 punktów, Kraków – 5, Wrocław – 4, Gdańsk – 4), pomimo tego że znajduje się blisko domów mieszkalnych. 2. strony 245, 248, 254-257, 267 – Umożliwienie mieszkańcom dzielnicy Wola udziału w procesie wyznaczania lokalizacji STAŁYCH punktów pomiaru hałasu o których mowa w pkt. 1 oraz lokalizacji punktów pomiaru hałasu w których będą wykonywane pomiary w wykonaniu decyzji Marszałka Województwa Wielkopolskiego z dnia 28.03.2024r. nakładającej na Port Lotniczy Poznań - Ławica obowiązek wykonania PRZEGŁĄDU EKOLOGICZNEGO. Najbardziej efektywny sposób na wyznaczenie oczekiwanych dodatkowych STAŁYCH oraz DORAŻNYCH punktów pomiaru hałasu na terenie dzielnicy Wola, który doprowadzi do ich lokalizacji w miejscach w których poziom hałasu jest dla mieszkańców nieakceptowalny i przekraczający dopuszczalne normy. Ze względu na rozprzestrzenianie się hałasu w sposób nieliniowy, zjawisku odbijania się hałasu i jego rozpraszania, wyznaczenie lokalizacji punktów pomiaru jedynie na podstawie metod naukowych i/lub przez podmiot którego pracownicy nie mieszkają na terenie naszej dzielnicy, nie pozwoli na efektywną realizację zadania w lp. 1 i prawidłowe wykonanie przeglądu ekologicznego. 3. strony 245, 248, 254-257, 267 – Zapewnienie stałego pomiaru hałasu pochodzącego z płyty lotniska Poznań – Ławica (hałas związany np. z kołowaniem, odladaniem samolotów, inne operacje związane z przygotowaniem do lotów). Prowadzony obecnie monitoring hałasu nie obejmuje tego rodzaju źródeł hałasu, podczas gdy jego poziom jest na poziomie nieakceptowalnym. Dalsze uzasadnienie analogicznie jak w lp. 1. 4. strony 245, 248, 254-257, 267 – Zastosowanie środków ochrony przed hałasem (bariery typu wały ziemne, ekrany akustyczne pochłaniające hałas, inne zaawansowane technologie stosownie do odpowiedniej ekspertyzy) które ograniczą emisję hałasu pochodzącego od lotniska Poznań – Ławica w kierunku dzielnicy Wola. Hałas pochodzący od lotniska jest zbyt wysoki i zwiększa się z roku na rok, powodując zmęczenie i utrudniając wypoczynek i sen. Jego poziom jest nieakceptowalny. Lotnisko z roku na rok zwiększa ilość lotów i obsługiwanych pasażerów i planuje dalszy rozwój, zatem należy już teraz zacząć projektować instalację środków ochrony przed hałasem aby chronić mieszkańców naszej dzielnicy przed jego rosnącym poziomem i pogarszaniem się poziomu zdrowia oraz warunków do wypoczynku, do którego mamy prawo. 5. strony 201, 245, 248, 254-257, 267 – Aktualizację Obszaru Ograniczonego Użytkowania wokół lotniska Poznań – Ławica.	4. Uwaga nieuwzględniona Zakres POH, zgodnie z art. 119a ustawy Poś, wynika bezpośrednio ze zrealizowanych strategicznych map hałasu. SMH Poznań 2022 nie obejmuje oddziaływania akustycznego lotniska Poznań – Ławica w zakresie innym niż hałas lotniczy (obejmujący stary, lądowania i przeloty statków powietrznych). Oddziaływanie to nie stanowi, w związku z powyższym, przedmiotu POH. W praktyce możliwość redukcji oddziaływania akustycznego lotniska Poznań – Ławica poprzez zastosowanie środków ochrony przed hałasem w postaci barier (ekranów akustycznych, wałów ziemnych itp.) jest ograniczona z uwagi na przestrzenną rozległość źródła oddziaływania. Niemniej, ocena aktualnego oddziaływania lotniska (zarówno w odniesieniu do operacji lotniczych jak i pozostałych źródeł hałasu) wraz z doбором skutecznych i możliwych do wdrożenia środków minimalizujących jest przedmiotem ramach przeglądu ekologicznego, do którego wykonania został zobowiązany zarządzający lotniskiem Poznań – Ławica w decyzji Marszałka Województwa Wielkopolskiego z dnia 28.03.2024 r. 5. Uwaga nieuwzględniona Aktualizacja (zmiana granic obowiązującego) Obszaru Ograniczonego Użytkowania (OOU) zgodnie z ustawą Prawo Ochrony Środowiska może być wprowadzona przez sejmik województwa w drodze uchwały, jeżeli z przeglądu ekologicznego albo z oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wymaganej przepisami 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, albo z analizy porealizacyjnej wynika, że mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem lotniska. Ustawa Poś nie daje delegacji prawnej do zmian granic OOU w ramach POH. 6. Uwaga nieuwzględniona Aktualny POH, zgodnie z art. 119a ustawy Poś, powinien zostać uchwalony do dnia 18 lipca 2024 r., a tym samym nie może uwzględnić (konsumować) wyników przeglądu ekologicznego, którego obowiązek sporządzenia zgodnie z decyzją Marszałek Województwa Wielkopolskiego z dnia 28 marca 2024 r. obejmuje termin 18 miesięcy od dnia, w którym decyzja stała się ostateczna.

Lp.	Data wpływu wniosku	Wnioskodawca	Sposób zgłoszenia uwag	Uwagi i wnioski	Sposób rozstrzygnięcia
				Ustanowiony w 2012 roku Obszar Ograniczonego Użytkowania nie obejmuje Woli, podczas gdy poziom hałasu związanego z funkcjonowaniem lotniska jest uciążliwy i jednocześnie nie ma ani żadnych pomiarów ani też żadnych środków ochrony przed hałasem chroniących mieszkańców naszej dzielnicy. 6. strony 202, 245, 248, 254-257, 267 – Uwzględnienie w Programie Ochrony przed hałasem dla Województwa Wielkopolskiego wyników przeglądu ekologicznego którego obowiązek wykonania został nałożony na Port Lotniczy Poznań-Ławica decyzją Marszałka Województwa Wielkopolskiego. Decyzją z dnia 28 marca 2024r. Marszałek Województwa Wielkopolskiego nałożył na Port Lotniczy obowiązek sporządzenia przeglądu ekologicznego w terminie 18 miesięcy. Jego wyniki powinny pociągnąć za sobą konkretne NIEZWŁOCZNE działania, gdyż w miarę corocznego rozwoju lotniska, poziom hałasu jest coraz wyższy. Nie możemy czekać na nie kolejnych 5 lat.	
4	05.06.2024	osoba fizyczna	mail	W nawiązaniu do zawiadomienia o poddaniu konsultacjom „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa wielkopolskiego”, wnoszę o jego uzupełnienie o programy mające przeciwdziałać nadmiernemu hałasowi w obszarze osiedli Winogradzkich w M. Poznań. Miasto Poznań na żądania ograniczenia hałasu pochodzącego z ulic Serbskiej, Naramowickiej, Lechickiej, Solidarności, Murawy oraz Mieszka I odsyła do tutejszego Organu. Pomimo tego, przygotowany projekt POH nie uwzględni działań mających na celu ograniczenie hałasu w tym obszarze, w szczególności w odniesieniu do ulicy Serbskiej i okolic Ronda Solidarności, które na mapach akustycznych określone są jako obszary o szczególnie wysokim natężeniu hałasu. Niniejsze bezwzględnie wymaga uzupełnienia. Należy określić ambitniejsze i bardziej wymierne zobowiązania dla Miasta Poznania, mające na celu ograniczenie tego problemu, jak choćby montaż ekranów akustycznych wzdłuż wymienionych wyżej ulic.	Uwaga nieuwzględniona Możliwość redukcji oddziaływania akustycznego z ciągu wymienionych ulic poprzez zastosowanie ekranów akustycznych jest ograniczona z uwagi na bliskość i wysokość zabudowy. Skuteczne ekrany akustyczne musiałyby osiągać wysokość przekraczającą 10 m i tworzyć zwartą barierę odgradzającą w pełni otaczającą zabudowę od ciągu wymienionych dróg. Ekrany takie nie są możliwe do realizacji z uwagi uwarunkowania technologiczne jak i konieczność zachowania ciągów komunikacji pieszej i drogowej (drogi dojazdowe) mieszkańcom osiedli. W POH wskazano konieczność wdrożenia działań wynikających z dokumentów strategicznych miasta (PHD12) zmierzających do uspokojenia ruchu samochodowego i transformacji mobilności mieszkańców miasta. Konsekwentne wdrażanie tych działań pozwoli zarówno w perspektywie 5 lat jak i w strategii długofalowej na skuteczną minimalizację oddziaływania hałasu drogowego także w ciągu przedmiotowych ulic.
5	05.06.2024	Towarzystwo Przyjaciół Gminy Ślesin *	formularz	1. Proponuję załączyć mapę Wielkiej Pętli Wielkopolski w granicach województwa. Punkt 2.2 nie identyfikuje szlaków wodnych jako źródła hałasu. 2. W punkcie 3.4 brak informacji na temat hałasu emitowanego przez spalinowe jednostki na szlakach wodnych. Na uwzględnienie i poświęcenie znacznej uwagi zasługują również drogi wodne, znajdujące się na terenie naszego województwa. Drogi, na, których w ostatnich latach w znacznym stopniu został zintensyfikowany ruch motorowodny. Za Przykład może posłużyć Kanał Ślesiński będący odcinkiem drogi wodnej II kategorii. Odcinek omawianej drogi wodnej przebiega przez tereny zamieszkałe w bliskiej odległości od zbiornika znajdują się domy mieszkalne, ośrodki wypoczynkowe oraz domki letniskowe. Mieszkańców, którzy mieszkają w bezpośrednim sąsiedztwie jezior wiedzą jak uciążliwe jest	1 i 2. Nie uwzględniono Zakres strategicznych map hałasu (SMH) i programu ochrony środowiska przed hałasem (POH) regulowany jest przez art. 112a, 117a i 119a ustawy Prawo ochrony środowiska, a także Dyrektywę 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady. Zgodnie z ww. aktami prawa szlaki wodne i spalinowe jednostki po nich pływające nie są przedmiotem strategicznego zarządzania środowiskiem. W odniesieniu do pozostałych obiektów, nie objętych SMH i POH, ustawa Poś przewiduje odrębne procedury administracyjne bieżącej kontroli i ustalania warunków korzystania ze środowiska.

Lp.	Data wpływu wniosku	Wnioskodawca	Sposób zgłoszenia uwag	Uwagi i wnioski	Sposób rozstrzygnięcia
				to sąsiedztwo. Ta uciążliwość ma wiele wymiarów, ale najdotkliwszy jest wszechobecny hałas. Hałas, który emitowany jest każdego dnia przez tysiące skuterów wodnych, setki przepływających warczących łodzi motorowych, oraz przez innego rodzaju napędzane silnikami spalinowymi sprzęty wodne. Natężenie hałasu w odległości 100 metrów od brzegu bardzo często przekracza 100 decybeli (norma dla terenów mieszkalnych 45-50 dB). Hałas ten utrzymuje się od zmierzchu do świtu, przez większą część roku z wyłączeniem okresu zimowego, wpływa to bardzo negatywnie zarówno na mieszkańców, turystów chcących wypocząć w ciszy i spokoju nad jednym z jezior wchodzących w skład Kanału Ślesińskiego (jeziora: pątnowskie, wąsewskie, mikorzyńskie oraz ślesińskie) Problem dotyczy także zwierząt wodnych i tych zamieszkujących okoliczne lasy. Hałas jest tak silny, że słyszalny jest w odległości nawet 2 kilometrów od drogi wodnej. Problem ten dotyczy nie tylko Kanału Ślesińskiego, ale każdej drogi wodnej w szczególności tych przebiegających wprost przez tereny zamieszkałe lub w bliskiej ich odległości.	
6	13.06.2024, 16.06.2024, 17.06.2024,	osoby fizyczne	39 formularzy	1. strony 245, 248, 254-257, 267 – Wprowadzenie stałych punktów pomiaru hałasu pochodzącego od lotniska Poznań – Ławica na terenie dzielnicy Wola w trybie pilnym. Brak jakiegokolwiek punktu pomiaru hałasu pochodzącego od lotniska Poznań – Ławica na terenie dzielnicy Wola, podczas gdy poziom tego hałasu dla mnie nieakceptowalny. Istnieje potrzeba jego mierzenia i kontrolowania w celu ochrony mieszkańców przed negatywnymi skutkami hałasu. Dzielnica Wola narażona jest na hałas lotniczy (starty i lądowania samolotów) oraz hałas pochodzący od innych operacji wykonywanych na płycie lotniska gdyż: – po jego wschodniej stronie znajduje się strefa techniczna lotniska, czyli miejsce np. odladania samolotów, strefa parkowania samolotów szkoleniowych, budynki techniczne, lądowisko helikopterów lotniczego pogotowia ratunkowego, – samoloty w trakcie wejścia na pokład i wyjścia z samolotu przez pasażerów oraz w czasie kołowania do i spod terminali są skierowane silnikami w kierunku naszej dzielnicy, co powoduje hałas, – zwiększyła się ilość startów i lądowań wykonywanych w kierunku i z kierunku wschodniego lotniska, – nasza dzielnica jest narażona na dodatkowy hałas od przelatujących samolotów szkoleniowych, od których hałas może być mniej lub o w ogóle nie odczuwalny w innych miejscach miasta, gdyż będąc chwilę po starcie na niewielkiej wysokości, nad nami hałasują bardziej,	1. Uwaga uwzględniona Uzasadnienie przedstawiono w Lp. 3 pkt 1 niniejszej tabeli. 2. Uwaga nieuwzględniona Uzasadnienie przedstawiono w Lp. 3 pkt 2 niniejszej tabeli. 3 i 4. Uwaga nieuwzględniona POH jako akt prawa miejscowego uchwalany jest na podstawie i w granicach zawartych w ustawie Prawo Ochrony Środowiska. Nie może obejmować regulacjami spraw uregulowanych w aktach prawa nadrzędnego (tu: ustawa Prawo zamówień publicznych). 5. Uwaga nieuwzględniona Uzasadnienie przedstawiono w Lp. 3 pkt 3 niniejszej tabeli. 6. Uwaga nieuwzględniona Uzasadnienie przedstawiono w Lp. 3 pkt 4 niniejszej tabeli. 7. Uwaga nieuwzględniona POH jako akt prawa miejscowego uchwalany jest na podstawie i w granicach zawartych w ustawie Prawo Ochrony Środowiska. Nie może obejmować regulacjami kwestii dotyczących współpracy pomiędzy podmiotami gospodarczymi. 8. Uwaga nieuwzględniona Wyniki SMH z 2022 r., stanowiące zgodnie z art. 119a ustawy Prawo ochrony środowiska podstawę POH, nie wskazują na ponadnormatywne oddziaływanie hałasu pod trasami przelotów samolotów szkoleniowych (tzw. GA, od ang. General Aviation) wyrażone długookresowymi średnimi poziomami dźwięku A – wskaźniki L_{DIN} i L_{A} odniesione do okresu całego roku. W oparciu o ww. wyniki SMH nie zidentyfikowano również w POH wysokich

Lp.	Data wpływu wniosku	Wnioskodawca	Sposób zgłoszenia uwag	Uwagi i wnioski	Sposób rozstrzygnięcia
				– pomiary hałasu dokonywane przez mieszkańców przy użyciu powszechnie dostępnych aplikacji wykazują, że hałas pochodzący od lotniska przekracza dopuszczalne normy, – lotnisko Poznań – Ławica ma najmniej punktów pomiaru hałasu z innych lotnisk w Polsce zlokalizowanych w dużych miastach (przykładowo: Lotnisko Chopina – 10 punktów, Kraków – 5, Wrocław – 4, Gdańsk – 4), pomimo tego że znajduje się blisko domów mieszkalnych. 2. strony 245, 248, 254-257, 267 – Umożliwienie mieszkańcom dzielnicy Wola udziału w procesie wyznaczania lokalizacji STAŁYCH punktów pomiaru hałasu o których mowa w pkt. 1 oraz lokalizacji punktów pomiaru hałasu w których będą wykonywane pomiary w wykonaniu decyzji Marszałka Województwa Wielkopolskiego z dnia 28.03.2024r. nakładającej na Port Lotniczy Poznań - Ławica obowiązek wykonania PRZEGLĄDU EKOLOGICZNEGO. Najbardziej efektywny sposób na wyznaczenie oczekiwanych dodatkowych STAŁYCH oraz DORAŻNYCH punktów pomiaru hałasu na terenie dzielnicy Wola, który doprowadzi do ich lokalizacji w miejscach w których poziom hałasu jest dla mieszkańców nieakceptowalny i przekraczający dopuszczalne normy. Ze względu na rozprzestrzenianie się hałasu w sposób nieliniowy, zjawisku odbijania się hałasu i jego rozpraszania, wyznaczenie lokalizacji punktów pomiaru jedynie na podstawie metod naukowych i/lub przez podmiot którego pracownicy nie mieszkają na terenie naszej dzielnicy, nie pozwoli na efektywną realizację zadania w lp. 1 i prawidłowe wykonanie przeglądu ekologicznego. 3. strony 245, 248, 254-257, 267 – Wykluczenie firmie Akustix sp. z o. o. z możliwości otrzymania zlecenia na pomiary hałasu w dodatkowych punktach o których mowa w pkt. 1. Wysokie ryzyko popełnienia błędu i braku obiektywnej oceny w toku realizacji zadań związanych z pomiarami i monitoringiem hałasu przez firmę Akustix sp. z o.o. ze względu na to, że: – firma ta dokonała oceny porealizacyjnej rozbudowy lotniska Poznań - Ławica, które doprowadziły kilka lata temu do zmniejszenia ilości punktów pomiaru hałasu z 7 do 2 (w tym tylko jeden na terenie Poznania), – firma ta wykonuje obecnie stały monitoring hałasu na zlecenie lotniska Poznań - Ławica, zatem trudno oczekiwać że doprowadzi do tego aby zostało dowiedzione że liczba obecnych punktów pomiarowych jest niewystarczająca albo że pomiary są przeprowadzone błędnie, – firma ta wykonała w październiku 2023r. doraźne pomiary hałasu na zlecenie Marszałka Województwa Wielkopolskiego na terenie Przeźmierowa,	wartości wskaźników znacznej dokuczliwości hałasu (N_{HA}) czy znacznych zaburzeń snu (N_{HSB}) nad dzielnicą Wola. Nie ma zatem podstawy do wprowadzania ograniczeń operacyjnych czy organizacyjnych (zmiana tras) dla samolotów szkoleniowych. Lotnictwo GA charakteryzuje się wzmożoną intensywnością lotów w okresie wiosenno-letnim przy jednoczesnym zaniku operacji w pozostałej części roku. Stąd też towarzyszące mu oddziaływanie akustyczne określone wskaźnikami długookresowymi jest niewielkie. Jednocześnie ustawa Prawo ochrony środowiska przewiduje odrębną ścieżkę ustalania i kontroli warunków korzystania ze środowiska, w ramach której ocena oddziaływania odbywa się w odniesieniu do jednej doby. Elementem tej ścieżki jest przegląd ekologiczny, do którego wykonania został zobowiązany zarządzający lotniskiem Poznań – Ławica w decyzji Marszałka Województwa Wielkopolskiego z dnia 28.03.2024 r. Wyniki przeglądu ekologicznego mogą wskazać na konieczność zmiany tras operacji lotniczych realizowanych przez samoloty szkoleniowe. 9. Uwaga nieuwzględniona Lotnisko Ławica w Poznaniu nie prowadzi działalności hubu przeładunkowego dla towarów, a w zakresie ich transportu realizuje import i eksport uwarunkowany rynkiem lokalnym. Realizacja lotów Cargo na lotnisku Poznań – Ławica wynika bezpośrednio z potrzeb mieszkańców Wielkopolski i jest elementem realizacji strategii rozwoju województwa. Działania wprowadzone w POH nie mogą stać w sprzeczności z pozostałymi strategiami i programami obowiązującymi zarówno na szczeblu lokalnym, regionalnym i krajowym. Zgodnie z ustawą Prawo Ochrony Środowiska, w projekcie Programu wskazano ogólne formy działań zmierzających do poprawy klimatu akustycznego i minimalizacji hałasu pochodzącego z lotniska Ławica w Poznaniu. 10. Uwaga nieuwzględniona Uzasadnienie przedstawiono w Lp. 3 pkt 5 niniejszej tabeli. 11. Uwaga nieuwzględniona Uzasadnienie przedstawiono w Lp. 3 pkt 6 niniejszej tabeli.

Lp.	Data wpływu wniosku	Wnioskodawca	Sposób zgłoszenia uwag	Uwagi i wnioski	Sposób rozstrzygnięcia
				zatem można mieć wrażenie że pozycja tej firmy jest monopolistyczna, co z kolei może negatywnie wpływać na jakość wykonywania powierzonych zadań i konflikt interesów. 4. Zmiana firmy której lotnisko Poznań – Ławica zleciło dokonywanie stałych pomiaru hałasu z Akustix sp. z o.o. na inną firmę wybraną w trybie przewidzianym w odpowiednich przepisach – j.w. 5. strony 245, 248, 254-257, 267 – Zapewnienie stałego pomiaru hałasu pochodzącego z płyty lotniska Poznań – Ławica (hałas związany np. z kołowaniem, odladaniem samolotów, inne operacje związane z przygotowaniem do lotów). Prowadzony obecnie monitoring hałasu nie obejmuje tego rodzaju źródeł hałasu, podczas gdy jego poziom jest na poziomie nieakceptowalnym. Dalsze uzasadnienie analogicznie jak w lp. 1. 6. strony 245, 248, 254-257, 267 – Zastosowanie środków ochrony przed hałasem (bariery typu wały ziemne, ekrany akustyczne pochłaniające hałas, inne zaawansowane technologie stosownie do odpowiedniej ekspertyzy) które ograniczą emisję hałasu pochodzącego od lotniska Poznań – Ławica w kierunku dzielnicy Wola. Hałas pochodzący od lotniska jest zbyt wysoki i zwiększa się z roku na rok, powodując zmęczenie i utrudniając wypoczynek i sen. Jego poziom jest nieakceptowalny. Lotnisko z roku na rok zwiększa ilość lotów i obsługiwanych pasażerów i planuje dalszy rozwój, zatem należy już teraz zacząć projektować instalację środków ochrony przed hałasem aby chronić mieszkańców naszej dzielnicy przed jego rosnącym poziomem i pogarszaniem się poziomu zdrowia oraz warunków do wypoczynku, do którego mamy prawo. 7. strony 245, 248, 254-257, 267 – Doprowadzenie do zakończenia współpracy pomiędzy lotniskiem Ławica a prywatnymi szkołami prowadzącymi loty szkoleniowe na małych samolotach, które odbywają regularne loty w szczególności nad dzielnicą Wola. Realizowanie lotów nad naszą dzielnicą powoduje: – zagrożenie dla bezpieczeństwa – samoloty są po starcie na niewielkiej wysokości, mniej bezpiecznej niż w dalszej części lotu, a zdarzają się wypadki samolotów szkoleniowych, co w przypadku lotu nad strefą niezamieszkałą jest zawsze mniejszym zagrożeniem nad ludzi, – dodatkowe źródło hałasu lotniczego, – duża częstotliwość tych lotów (do kilkunastu dziennie), – zanieczyszczenie powietrza paliwem ołowiovym, którego stężenie nie jest w żaden sposób kontrolowane, a jego poziom ma negatywny wpływ na zdrowie.	

Lp.	Data wpływu wniosku	Wnioskodawca	Sposób zgłoszenia uwag	Uwagi i wnioski	Sposób rozstrzygnięcia
				8. strony 245, 248, 254-257, 267 – Do momentu zakończenia współpracy pomiędzy lotniskiem Ławica a prywatnymi szkołami prowadzącymi loty szkoleniowe na małych samolotach, nakazanie aby trasy ich lotów pokrywały się z trasami dużych samolotów rejsowych. Samoloty firm szkoleniowych są dla nas dodatkowym źródłem hałasu lotniczego, którego poziom nie jest w żaden sposób kontrolowany i mierzony, gdyż omijają one punkty pomiaru hałasu, albo też nie wykazują na ich wysokości przekroczeń obowiązujących norm, gdyż punkty te są oddalone od lotniska na tyle, że samoloty nad nimi przelatujące są na znacznie wyższej wysokości niż nad naszą dzielnicą. Realizowane obecnie pomiary hałasu nie odzwierciedlają zatem ilości i poziomu hałasu od samolotów szkoleniowych latających nad dzielnicą Wola. 9. strony 245, 248, 254-257, 267 – Zakazanie realizowania operacji lotniczych CARGO na lotnisku Poznań – Ławica. Samoloty realizujące loty CARGO są dla nas dodatkowym źródłem hałasu lotniczego, a co za tym idzie, pogarszają warunki do życia i wypoczynku. 10. strony 201, 245, 248, 254-257, 267 – Aktualizację Obszaru Ograniczonego Użytkowania wokół lotniska Poznań – Ławica. Ustanowiony w 2012 roku Obszar Ograniczonego Użytkowania nie obejmuje Woli, podczas gdy poziom hałasu związanego z funkcjonowaniem lotniska jest uciążliwy i jednocześnie nie ma ani żadnych pomiarów ani też żadnych środków ochrony przed hałasem chroniących mieszkańców naszej dzielnicy. 11. strony 202, 245, 248, 254-257, 267 – Uwzględnienie w Programie Ochrony przed hałasem dla Województwa Wielkopolskiego wyników przeglądu ekologicznego którego obowiązek wykonania został nałożony na Port Lotniczy Poznań-Ławica decyzją Marszałka Województwa Wielkopolskiego. Decyzją z dnia 28 marca 2024r. Marszałek Województwa Wielkopolskiego nałożył na Port Lotniczy obowiązek sporządzenia przeglądu ekologicznego w terminie 18 miesięcy. Jego wyniki powinny pociągnąć za sobą konkretne NIEZWŁOCZNE działania, gdyż w miarę corocznego rozwoju lotniska, poziom hałasu jest coraz wyższy. Nie możemy czekać na nie kolejnych 5 lat.	
7	14.06.2024	osoba fizyczna	formularz	1. strony 20 i 21 Dotyczy: Identyfikacja obszarów podlegających ochronie akustycznej Wpisanie powiatu poznańskiego gminy Pobiedziska i Kiszewo do części identyfikacji obszarów podlegających ochronie środowiska Dotyczy: Identyfikacja i charakterystyka źródeł hałasu Dokonanie identyfikacji i charakterystyki źródeł hałasu lotniczego dla powyższych gmin Uzasadnienie: Brak identyfikacji i charakterystyki źródeł hałasu lotniczego dla powiatu Poznańskiego dla gminy Pobiedziska, Kiszewo. Na terenie gminy Pobiedziska	1. Uwaga nieuwzględniona Zakres strategicznych map hałasu (SMH) i programu ochrony środowiska przed hałasem (POH) regulowany jest przez art. 112a, 117a i 119a ustawy Prawo ochrony środowiska, a także Dyrektywę 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady. Zgodnie z ww. aktami prawa, SMH i POH na terenach poza aglomeracjami o liczbie ludności większej niż 100 tys. obejmują główne lotniska, a więc lotniska cywilne, na których rocznie odbywa się więcej niż 50 tysięcy operacji (startów i lądowań), z wyłączeniem operacji dokonywanych wyłącznie w celach szkoleniowych przy użyciu samolotów o masie startowej poniżej 5700 kg.

Lp.	Data wpływu wniosku	Wnioskodawca	Sposób zgłoszenia uwag	Uwagi i wnioski	Sposób rozstrzygnięcia
				działu Lotnisko Poznań Bednary na którym stacjonuje Stowarzyszenie Klub Sportowy SkyCamp Bednary, stowarzyszenie swoją działalnością generuje duży hałas. Bednary są wioską leżącą w otulinie puszczy Zielonka - generowany hałas bardzo źle wpływa na mieszkańców wielu sołectw zarazem gm. Pobiedziska jak i również gm. Kiszewo. 2. strona 47 Dotyczy: Obszary ciche Postulat: utworzenie obszaru cichego na terenie Parku Krajobrazowego Puszcza Zielonka oraz w otulinie Parku Krajobrazowego Puszczy Zielonka Uzasadnienie: „Obszar cichy poza aglomeracją to obszar, który nie jest narażony na oddziaływanie hałasu komunikacyjnego, przemysłowego lub pochodzącego z działalności rekreacyjno-wypoczynkowej.” Park Krajobrazowy Puszcza Zielonka oraz tereny znajdujące się w otulinie Parku Krajobrazowego Puszczy Zielonka („otulina jest strefą ochronną zabezpieczającą przed zagrożeniami jest więc obszarem objętym ochroną na podstawie ustawy o ochronie przyrody”) są jednym już z niewielu obszarów nienarażonych na hałas komunikacyjny i przemysłowy, ale niestety są narażone od kilku lat na hałas lotniczy ze względu na działanie Lotnika Poznań Bednary. Tym obszarom należy się szczególna opieka dlatego obszar ten powinien zostać włączony do identyfikacji w ramach Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa wielkopolskiego. Aktualnie problem dotyczy szkodliwej działalności m.in. Stowarzyszenia Klub Sportowy Sky Camp Bednary, które działa na ww. Lotnisku Poznań Bednary.	W odniesieniu do pozostałych obiektów ustawa Poś przewiduje odrębne procedury administracyjne bieżącej kontroli i ustalania warunków korzystania ze środowiska. 2. Uwaga nieuwzględniona Postulat poza kompetencjami marszałka województwa i sejmiku województwa. Zgodnie z art. 119a ustawy Prawo ochrony środowiska oraz rozporządzeniem Ministra klimatu i środowiska z dnia 26 lipca 2021 r. w sprawie programu ochrony środowiska przed hałasem, w Tomie II projektu POH, rozdział 5.3.2 dokonano identyfikacji terenów spełniających kryteria obszarów cichych. Wśród tych terenów znalazła się znaczna część terenów Parku Krajobrazowego Puszcza Zielonka i jego otuliny. Zgodnie z art. 118b ww. ustawy obszary ciche mogą zostać utworzone na drodze uchwały rady powiatu z uwzględnieniem szczególnych potrzeb ochrony przed hałasem tych obszarów i ze wskazaniem wymagań zapewniających utrzymanie poziomu hałasu co najmniej na istniejącym poziomie. Wniosek powinien być skierowany do odpowiednich rad powiatów (tu: powiat poznański i wągrowiecki).
8	14.06.2024, 15.06.2024, 16.06.2024, 17.06.2024	osoby fizyczne	14 formularzy	1. Brak w programie niezrealizowanych bieżących i średniookresowych działań przeciwhałasowych z POSpH 2018 zakresie węzła LK 272, LK 801, LK 802 (okolice wiaduktu Dolna Wilda, ul. Świętego Szczepana, ul. Rozmarynowa, ul. Modrakowa, ul. Łozowa). Wybuksowane od 2018 roku szyny na LK 801, usunięcie połączeń łupkowych na LK 802, wymiana rozjazdów, wymian podkładów na strunobetonowe LK 802. 2. Mimo stwierdzonych rażących przekroczeń hałasu kolejowego w MA 2022 brak jest w programie informacji i działań dotyczących hałasu kolejowego w rejonie jw. Mieszkańcy postulują jak najszybsze zrealizowanie działań wynikających z obecnych badań hałasu (MA 2022) oraz POSpH 2018. W ostatnim okresie na linii 801 wymieniono jeden z rozjazdów na „staro użyteczny” zamiast na nowy.	1 i 2. Postulaty zbieżne z POH – uwaga uwzględniona Zgodnie z informacjami zawartymi w Tomie IV projektu POH, rozdział 3.1.2, tabela 73, niezrealizowane działania dotyczące węzła LK 3, 272, 801 i 802 zostały wskazane do realizacji w obecnym Programie w postaci działania PHK1. Działanie to pn. Modernizacja linii kolejowych w ramach zadania „Prace na obwodnicy towarowej Poznania” obejmuje kompleksową modernizację linii kolejowych zgodnie z Krajowym Programem Kolejowym, a w szczególności: w zakresie LK 272 ul. Starołęcka – granica miasta; od km 192+000 do km ok. 196+000: – wymiana nawierzchni, – montaż tłumika torowego w km 194+620 - 194+890; w km 195+205 - 195+355.

Lp.	Data wpływu wniosku	Wnioskodawca	Sposób zgłoszenia uwag	Uwagi i wnioski	Sposób rozstrzygnięcia
				3. Wprowadzenie do rozkładu jazdy zgodnie z TSI „Hałas” „cichych tras” na zagrożonym jw. obszarze. LK 801, 802 poruszają się pociągi towarowe generujące wysoki poziom hałasu.	w zakresie LK 3, 272, 801, 802 okolice ulic 28 Czerwca 1956 i Opolskiej: – LK 802: tłumiki torowe w km 0+060 - 0+430; budowa ekranu akustycznego o wysokości minimum 4 m w km 0+370 - 0+394 oraz w km 0+404 - 0+435, – LK 801: tłumiki torowe w km 0+060 - 0+430 oraz w km 2+340 - 2+590, – LK 272: tłumiki torowe w km 194+620 - 194+890 oraz w km 195+205 - 195+355. W treści POH wprowadzono dodatkowe zapisy określające zakres działania. 3. Uwaga nieuwzględniona Odcinki linii kolejowych objętych ograniczeniami związanymi z implementacją Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej wynikają z przepisów nadrzędnych w stosunku do aktu prawa miejscowego jakim jest POH. Jednocześnie należy zauważyć, że Polsce przyznano dodatkowy okres przejściowy do dnia 31 grudnia 2036 r. na wdrożeniu rozwiązań mających na celu zmniejszenie zanieczyszczenia hałasem powodowanego przez wagony towarowe (dostosowanie taboru kolejowego).
9	14.06.2024 (uzupełniony w dniu 17.06.2024)	osoba fizyczna	formularz	hałas drogowy: 1. Przeprowadzenie działań w „sprawie hałasu” i zmniejszenia ilości wypadków przez ograniczenie prędkości do 40 km/h na ul. Dolna Wilda (od Hetmańskiej do A2). Wprowadzenie Bus pasa na odcinku Aquanet – ul. Czechosłowacka, wprowadzenie „all red” w porze nocnej. Obecnie ulicą Dolna Wilda poruszają się 49 tysięcy pojazdów na dobę. Sama ulica znajduje się w czołówce pod względem ilości wypadków drogowych. Przeprowadzone badania wykazują znaczne przekroczenie norm hałasu. 2. Wyjaśnienie w sprawie rezygnacji z zapisów POŚpH 2018 w sprawie ograniczenia prędkości do 40 km/h i wprowadzenie cichej nawierzchni na ul. Łozowej (od 28 Czerwca do Czechosłowackiej). Nie wykonano zaleceń programu. 3. Wprowadzenie ograniczenia prędkości pojazdów do 40 km/h, wprowadzenie funkcji „all red” w porze nocnej przy ul. 28 czerwca (odcinek od Świętego Szczepana do ul. Dolna Wilda), Czechosłowacka – okolice tunelu. Wykazane w MA 2022 przekroczenia hałasu. 4. Wymiana nawierzchni na cichą przy ul. 28 czerwca (odcinek od Czechosłowackiej do ul. Dolna Wilda). Wykazane w MA 2017 i 2022 przekroczenia hałasu wynikające złego stanu nawierzchni.	hałas drogowy: 1 - 4. Uwagi nieuwzględnione Wyjaśnienia zawarto w Lp. 17 pkt 1-4 niniejszej tabeli. hałas kolejowy: 1 i 2. Postulaty zbliżne z POH – uwaga uwzględniona Wyjaśnienia zawarto w Lp. 8, pkt 1 i 2 niniejszej tabeli. 3. Uwaga nieuwzględniona Wyjaśnienia zawarto w Lp. 8, pkt 3 niniejszej tabeli.

Lp.	Data wpływu wniosku	Wnioskodawca	Sposób zgłoszenia uwag	Uwagi i wnioski	Sposób rozstrzygnięcia
				hałas kolejowy: - Brak w programie niezrealizowanych bieżących i średniookresowych działań przeciwhałasowych z POSpH 2018 zakresie węzła LK 272, LK 801, LK 802 (okolice wiaduktu Dolna Wilda, ul. Świętego Szczepana, ul. Rozmarynowa, ul. Modrakowa, ul. Łozowa). Wybuskowane od 2018 roku szyny na LK 801; połączenia łupkowe, wyeksploatowane rozjazdy, podkłady drewniane LK 802 wymagają wymiany na nowe. Mieszkańcy oczekują regularnych prac utrzymaniowych węzła oraz zabudowę urządzeń ochrony przed hałasem (ekrany, tłumiki hałasu, etc.) na zagrożonym hałasem obszarze. Tzn. w okolicach wiaduktu Dolna Wilda, ul. Świętego Szczepana, ul. Rozmarynowa, ul. Modrakowa, ul. Bławatkowa, ul. Łozowa). - Mimo stwierdzonych rażących przekroczeń hałasu kolejowego w MA 2022 brak jest w programie informacji i działań dotyczących hałasu kolejowego w rejonie jw. Mieszkańcy postulują jak najszybsze zrealizowanie działań wynikających z obecnych badań hałasu (MA 2022) oraz POSpH 2018. W ostatnim okresie na linii 801 wymieniono jeden z rozjazdów na „staro użyteczny” zamiast na nowy. - Wprowadzenie do rozkładu jazdy zgodnie z TSI „Hałas” „cichych tras” na zagrożonym jw. obszarze. LK 801, 802 poruszają się pociągi towarowe generujące wysoki poziom hałasu.	
10	16.06.2024	osoba fizyczna	formularz	- strony 220, 226 - Ograniczenie prędkości w postaci progów zwalniających oraz budowa roślinnych ekranów akustycznych na skrzyżowaniu ul. Polskiej, Dąbrowskiego i św. Wawrzyńca wzdłuż północnej części ul. św. Wawrzyńca i ul. Dąbrowskiego. Na skrzyżowaniu dochodzi w wyniku wysokiego natężenia ruchu w godzinach dziennych i nocnych do przekroczenia norm hałasu drogowego zarówno dla wskaźnika LN, jak i LDWN. Przekroczenia, zgodnie z mapą akustyczną z 2022r. (dostępna na portalu SIP Miasta Poznania) dotyczą posesji przy ul. Polskiej: 61, 63, 65 oraz Dąbrowskiego: 175, 177, 179, 179a. - strony 245, 248, 254-257, 267 – Wprowadzenie stałych punktów pomiaru hałasu pochodzącego od lotniska Poznań – Ławica na terenie dzielnicy Wola w trybie pilnym. Brak jakiegokolwiek punktu pomiaru hałasu pochodzącego od lotniska Poznań – Ławica na terenie dzielnicy Wola, podczas gdy poziom tego hałasu dla mnie nieakceptowalny. Istnieje potrzeba jego mierzenia i kontrolowania w celu ochrony mieszkańców przed negatywnymi skutkami hałasu. Dzielnica Wola narażona jest na hałas lotniczy (starty i lądowania samolotów)	Uwaga nieuwzględniona Stosowanie progów zwalniających, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach jest niedopuszczalne na drogach klasy G i GP do jakich należą ul. Polska, Dąbrowskiego i św. Wawrzyńca w Poznaniu. Ww. wskazuje również szereg innych uwarunkowań uniemożliwiających wprowadzenie progów zwalniających w obrębie przedmiotowego skrzyżowania. Wzdłuż północnej części ul. św. Wawrzyńca i ul. Dąbrowskiego z uwagi na bliską lokalizację ww. dróg względem zabudowy, konieczność zapewnienia wjazdów na posesje i inne czynniki bezpieczeństwa ruchu drogowego nie ma możliwości zastosowania ekranów akustycznych. W POH wskazano konieczność wdrożenia działań wynikających z dokumentów strategicznych miasta (PHD12) zmierzających do uspokojenia ruchu samochodowego i transformacji mobilności mieszkańców miasta. Konsekwentne wdrażanie tych działań pozwoli zarówno w perspektywie 5 lat jak i w strategii długofalowej na skuteczną minimalizację oddziaływania hałasu drogowego także w ciągu przedmiotowych ulic.

Lp.	Data wpływu wniosku	Wnioskodawca	Sposób zgłoszenia uwag	Uwagi i wnioski	Sposób rozstrzygnięcia
				oraz hałas pochodzący od innych operacji wykonywanych na płycie lotniska gdyż: – po jego wschodniej stronie znajduje się strefa techniczna lotniska, czyli miejsce np. odladania samolotów, strefa parkowania samolotów szkoleniowych, budynki techniczne, lądowisko helikopterów lotniczego pogotowia ratunkowego, – samoloty w trakcie wejścia na pokład i wyjścia z samolotu przez pasażerów oraz w czasie kołowania do i spod terminali są skierowane silnikami w kierunku naszej dzielnicy, co powoduje hałas, – zwiększyła się ilość startów i lądowań wykonywanych w kierunku i z kierunku wschodniego lotniska, – nasza dzielnica jest narażona na dodatkowy hałas od przelatujących samolotów szkoleniowych, od których hałas może być mniej lub o w ogóle nie odczuwalny w innych miejscach miasta, gdyż będąc chwilę po starcie na niewielkiej wysokości, nad nami hałasują bardziej, – pomiary hałasu dokonywane przez mieszkańców przy użyciu powszechnie dostępnych aplikacji wykazują, że hałas pochodzący od lotniska przekracza dopuszczalne normy, – lotnisko Poznań – Ławica ma najmniej punktów pomiaru hałasu z innych lotnisk w Polsce zlokalizowanych w dużych miastach (przykładowo: Lotnisko Chopina – 10 punktów, Kraków – 5, Wrocław – 4, Gdańsk – 4), pomimo tego że znajduje się blisko domów mieszkalnych. 3. strony 245, 248, 254-257, 267 – Umożliwienie mieszkańcom dzielnicy Wola udziału w procesie wyznaczania lokalizacji STAŁYCH punktów pomiaru hałasu o których mowa w pkt. 1 oraz lokalizacji punktów pomiaru hałasu w których będą wykonywane pomiary w wykonaniu decyzji Marszałka Województwa Wielkopolskiego z dnia 28.03.2024r. nakładającej na Port Lotniczy Poznań - Ławica obowiązek wykonania PRZEGLĄDU EKOLOGICZNEGO. Najbardziej efektywny sposób na wyznaczenie oczekiwanych dodatkowych STAŁYCH oraz DORAŻNYCH punktów pomiaru hałasu na terenie dzielnicy Wola, który doprowadzi do ich lokalizacji w miejscach w których poziom hałasu jest dla mieszkańców nieakceptowalny i przekraczający dopuszczalne normy. Ze względu na rozprzestrzenianie się hałasu w sposób nieliniowy, zjawisku odbijania się hałasu i jego rozpraszania, wyznaczenie lokalizacji punktów pomiaru jedynie na podstawie metod naukowych i/lub przez podmiot którego pracownicy nie mieszkają na terenie naszej dzielnicy, nie pozwoli na efektywną realizację zadania w lp. 1 i prawidłowe wykonanie przeglądu ekologicznego. 4. strony 245, 248, 254-257, 267 – Wykluczenie firmy Akustix sp. z o. o. z możliwości otrzymania zlecenia na pomiary hałasu w dodatkowych punktach	2. Uwaga uwzględniona Uzasadnienie przedstawiono w Lp. 3 pkt 1 niniejszej tabeli. 3 - 12. Uwagi nieuwzględnione Uzasadnienie przedstawiono w Lp. 6 pkt 2-11 niniejszej tabeli.

Lp.	Data wpływu wniosku	Wnioskodawca	Sposób zgłoszenia uwag	Uwagi i wnioski	Sposób rozstrzygnięcia
				o których mowa w pkt. 1. Wysokie ryzyko popełnienia błędu i braku obiektywnej oceny w toku realizacji zadań związanych z pomiarami i monitoringiem hałasu przez firmę Akustix sp. z o.o. ze względu na to, że: – firma ta dokonała oceny porealizacyjnej rozbudowy lotniska Poznań - Ławica, które doprowadziły kilka lata temu do zmniejszenia ilości punktów pomiaru hałasu z 7 do 2 (w tym tylko jeden na terenie Poznania), – firma ta wykonuje obecnie stały monitoring hałasu na zlecenie lotniska Poznań - Ławica, zatem trudno oczekiwać że doprowadzi do tego aby zostało dowiedzione że liczba obecnych punktów pomiarowych jest niewystarczająca albo że pomiary są przeprowadzone błędnie, – firma ta wykonała w październiku 2023r. doraźne pomiary hałasu na zlecenie Marszałka Województwa Wielkopolskiego na terenie Prężmierowa, zatem można mieć wrażenie że pozycja tej firmy jest monopolistyczna, co z kolei może negatywnie wpływać na jakość wykonywania powierzonych zadań i konflikt interesów. 5. Zmiana firmy której lotnisko Poznań – Ławica zleciło dokonywanie stałych pomiaru hałasu z Akustix sp. z o.o. na inną firmę wybraną w trybie przewidzianym w odpowiednich przepisach – jak wyżej. 6. strony 245, 248, 254-257, 267 – Zapewnienie stałego pomiaru hałasu pochodzącego z płyty lotniska Poznań – Ławica (hałas związany np. z kołowaniem, odladaniem samolotów, inne operacje związane z przygotowaniem do lotów). Prowadzony obecnie monitoring hałasu nie obejmuje tego rodzaju źródeł hałasu, podczas gdy jego poziom jest na poziomie nieakceptowalnym. Dalsze uzasadnienie analogicznie jak w lp. 1. 7. strony 245, 248, 254-257, 267 – Zastosowanie środków ochrony przed hałasem (bariery typu wały ziemne, ekrany akustyczne pochłaniające hałas, inne zaawansowane technologie stosownie do odpowiedniej ekspertyzy) które ograniczą emisję hałasu pochodzącego od lotniska Poznań – Ławica w kierunku dzielnicy Wola. Hałas pochodzący od lotniska jest zbyt wysoki i zwiększa się z roku na rok, powodując zmęczenie i utrudniając wypoczynek i sen. Jego poziom jest nieakceptowalny. Lotnisko z roku na rok zwiększa ilość lotów i obsługiwanych pasażerów i planuje dalszy rozwój, zatem należy już teraz zacząć projektować instalację środków ochrony przed hałasem aby chronić mieszkańców naszej dzielnicy przed jego rosnącym poziomem i pogarszaniem się poziomu zdrowia oraz warunków do wypoczynku, do którego mamy prawo.	

Lp.	Data wpływu wniosku	Wnioskodawca	Sposób zgłoszenia uwag	Uwagi i wnioski	Sposób rozstrzygnięcia
				8. strony 245, 248, 254-257, 267 – Doprowadzenie do zakończenia współpracy pomiędzy lotniskiem Ławica a prywatnymi szkołami prowadzącymi loty szkoleniowe na małych samolotach, które odbywają regularne loty w szczególności nad dzielnicą Wola. Realizowanie lotów nad naszą dzielnicą powoduje: – zagrożenie dla bezpieczeństwa – samoloty są po starcie na niewielkiej wysokości, mniej bezpiecznej niż w dalszej części lotu, a zdarzają się wypadki samolotów szkoleniowych, co w przypadku lotu nad strefą niezamieszkałą jest zawsze mniejszym zagrożeniem nad ludzi, – dodatkowe źródło hałasu lotniczego, – duża częstotliwość tych lotów (do kilkunastu dziennie), – zanieczyszczenie powietrza paliwem ołowiowym, którego stężenie nie jest w żaden sposób kontrolowane, a jego poziom ma negatywny wpływ na zdrowie. 9. strony 245, 248, 254-257, 267 – Do momentu zakończenia współpracy pomiędzy lotniskiem Ławica a prywatnymi szkołami prowadzącymi loty szkoleniowe na małych samolotach, nakazanie aby trasy ich lotów pokrywały się z trasami dużych samolotów rejsowych. Samoloty firm szkoleniowych są dla nas dodatkowym źródłem hałasu lotniczego, którego poziom nie jest w żaden sposób kontrolowany i mierzony, gdyż omijają one punkty pomiaru hałasu, albo też nie wykazują na ich wysokości przekroczeń obowiązujących norm, gdyż punkty te są oddalone od lotniska na tyle, że samoloty nad nimi przelatujące są na znacznie wyższej wysokości niż nad naszą dzielnicą. Realizowane obecnie pomiary hałasu nie odzwierciedlają zatem ilości i poziomu hałasu od samolotów szkoleniowych latających nad dzielnicą Wola. 10. strony 245, 248, 254-257, 267 – Zakazanie realizowania operacji lotniczych CARGO na lotnisku Poznań – Ławica. Samoloty realizujące loty CARGO są dla nas dodatkowym źródłem hałasu lotniczego, a co za tym idzie, pogarszają warunki do życia i wypoczynku. 11. strony 201, 245, 248, 254-257, 267 – Aktualizację Obszaru Ograniczonego Użytkowania wokół lotniska Poznań – Ławica. Ustanowiony w 2012 roku Obszar Ograniczonego Użytkowania nie obejmuje Woli, podczas gdy poziom hałasu związanego z funkcjonowaniem lotniska jest uciążliwy i jednocześnie nie ma ani żadnych pomiarów ani też żadnych środków ochrony przed hałasem chroniących mieszkańców naszej dzielnicy. 12. strony 202, 245, 248, 254-257, 267 – Uwzględnienie w Programie Ochrony przed hałasem dla Województwa Wielkopolskiego wyników przeglądu ekologicznego którego obowiązek wykonania został nałożony na Port Lotniczy Poznań-Ławica decyzją Marszałka Województwa Wielkopolskiego.	

Lp.	Data wpływu wniosku	Wnioskodawca	Sposób zgłoszenia uwag	Uwagi i wnioski	Sposób rozstrzygnięcia
				Decyzją z dnia 28 marca 2024r. Marszałek Województwa Wielkopolskiego nałożył na Port Lotniczy obowiązek sporządzenia przeglądu ekologicznego w terminie 18 miesięcy. Jego wyniki powinny pociągnąć za sobą konkretne NIEZWŁOCZNE działania, gdyż w miarę corocznego rozwoju lotniska, poziom hałasu jest coraz wyższy. Nie możemy czekać na nie kolejnych 5 lat.	
11	16.06.2024	osoby fizyczne	2 formularze	1. Montaż ekranów akustycznych (których realizacja była ujęta w poprzednim „Programie” i czego nie zrealizowano), usunięcie połączeń lubkowych, wymiana rozjazdów, wymiana podkładów na strunobetonowe na zagrożonym hałasem obszarze węzła LK 272, LK 801, LK 802 (okolice wiaduktu Dolna Wilda, ul. Świętego Szczepana, ul. Rozmarynowa, ul. Modrakowa, ul. Łozowa). Brak w programie bieżących i średniookresowych działań przeciwhałasowych z POSpH 2018 w zakresie węzła LK 272, LK 801, LK 802 (okolice wiaduktu Dolna Wilda, ul. Świętego Szczepana, ul. Rozmarynowa, ul. Modrakowa, ul. Łozowa). 2. Zrealizowanie działań wynikających z obecnych badań hałasu (MA 2022) oraz POSpH 2018 na zagrożonym hałasem obszarze węzła LK 272, LK 801, LK 802 (okolice wiaduktu Dolna Wilda, ul. Świętego Szczepana, ul. Rozmarynowa, ul. Modrakowa, ul. Łozowa). Mimo stwierdzonych rażących przekroczeń hałasu kolejowego w MA 2022 brak jest w programie informacji i działań dotyczących hałasu kolejowego w rejonie wiaduktu Dolna Wilda, ul. Świętego Szczepana, ul. Rozmarynowa, ul. Modrakowa, ul. Łozowa. 3. Wprowadzenie do rozkładu jazdy zgodnie z TSI „Hałas” „cichych tras” na zagrożonym hałasem obszarze węzła LK 801, LK 802 (okolice wiaduktu Dolna Wilda, ul. Świętego Szczepana, ul. Rozmarynowa, ul. Modrakowa, ul. Łozowa). LK 801, 802 poruszają się pociągi towarowe generujące wysoki poziom hałasu.	1 i 2. Postulaty zbliżne z POH – uwaga uwzględniona Wyjaśnienia zawarto w Lp. 8 pkt 1-2 niniejszej tabeli. 3. Uwaga nieuwzględniona Wyjaśnienia zawarto w Lp. 8 pkt 3 niniejszej tabeli.
12	16.06.2024	osoba fizyczna	formularz	strona 206 - Likwidacja toru żużlowego Gołecin w obrębie kompleksu sportowego Olimpia / POSIR. Ze względu na nadmierne obciążenie hałasem drogowym, kolejowym i lotniczym Osiedla Ogrody w Poznaniu wnoszę o eliminację dodatkowego źródła hałasu jaki generowany jest przez tor żużlowy na Gołecinie. Według analizy sporządzonej przez RO Strzeszyn w 2014 roku hałas ze stadionu żużlowego jest niemożliwy do ograniczenia za pomocą ekranów dźwiękochłonnych lub innych technik. Tor żużlowy znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie lasów miejskich, terenów rekreacyjnych nad Jeziorem Rusalka, użytków ekologicznych, Ogrodu Botanicznego oraz stadniny koni na Osiedlu Wola. W bezpośrednim sąsiedztwie są osiedla domów jednorodzinnych, uczelnie oraz szpitale. Hałas zakłóca spokój mieszkańców kilku Osiedli położonych w sąsiedztwie i nakłada się na obciążenia powiązane z innymi źródłami hałasu w szczególności bliskością lotniska Ławica. W pobliżu lotniska działa Tor Poznań, który jest również słyszalny i odczuwalny	Nie uwzględniono Zakres programu ochrony środowiska przed hałasem (POH) zgodnie z art. 119a ustawy Prawo ochrony środowiska wyznaczany jest przez zawartość strategicznych map hałasu (SMH). Tor żużlowy Gołecin nie został uwzględniony w SMH z 2022 r. i nie może być zatem przedmiotem POH. W odniesieniu do pozostałych obiektów, nie objętych SMH i POH, ustawa Poś przewiduje odrębne procedury administracyjne bieżącej kontroli i ustalania warunków korzystania ze środowiska.

Lp.	Data wpływu wniosku	Wnioskodawca	Sposób zgłoszenia uwag	Uwagi i wnioski	Sposób rozstrzygnięcia
				na Osiedlu Ogrody (którego jestem mieszkańką) w związku z tym działalność Toru żużlowego stanowi spotęgowanie niekorzystnego oddziaływania hałasu na mieszkańców tego rejonu miasta.	
13	17.06.2024	osoba fizyczna	mail	- Brak w programie niezrealizowanych, bieżących i średniookresowych działań przeciwhałasowych POSApH 2018 zakresie węzła LK272, LK801, LK 802 (okolice wiaduktu Dolna Wilda, Św. Szczepana, ul. Rozmarynowa, ul. Midrakowa, ul. Łozowa) - Mimo stwierdzonych rażących przekroczeń hałasu kolejowego w rejonie jw. - Wprowadzenie do rozkładu jazdy zgodnie z TSI Hałas cichych tras na zagrożonym jw obszarze.	1 i 2. Postulaty zbieżne z POH – uwaga uwzględniona Wyjaśnienia zawarto w Lp. 8 pkt 1-2 niniejszej tabeli. 3. Uwaga nieuwzględniona Wyjaśnienia zawarto w Lp. 8 pkt 3 niniejszej tabeli.
14	17.06.2024	osoba fizyczna	formularz	strona 22 - Hałas lotniczy: Należy ograniczyć funkcjonowanie lotnisk wykorzystywanych do celów wynoszenia skoczków spadochronowych jako działalności komercyjnej, zwłaszcza w bezpośrednim otoczeniu obszarów wypoczynkowych i chronionych przyrodniczo - Natura 2000. Działalność komercyjna firmy na lotnisku w Bednarach polega na całodziennych wynoszeniach skoczków spadochronowych na wysokość 4 km w jednym bardzo małym rejonie. Powoduje to duży i permanentny hałas od wczesnych godzin rannych do późnego wieczora (11 lotów) – zwłaszcza w weekendy kiedy mieszkańcy chcą odpocząć po pracy.	Uwaga nieuwzględniona Zakres strategicznych map hałasu (SMH) i programu ochrony środowiska przed hałasem (POH) regulowany jest przez art. 112a, 117a i 119a ustawy Prawo ochrony środowiska, a także Dyrektywę 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady. Zgodnie z ww. aktami prawa, SMH i POH na terenach poza aglomeracjami o liczbie ludności większej niż 100 tys. obejmują główne lotniska, a więc lotniska cywilne, na których rocznie odbywa się więcej niż 50 tysięcy operacji (startów i lądowań), z wyłączeniem operacji dokonywanych wyłącznie w celach szkoleniowych przy użyciu samolotów o masie startowej poniżej 5700 kg. Lotnisko w Bednarach nie jest głównym lotniskiem w rozumieniu ww. przepisów. W odniesieniu do pozostałych obiektów ustawa PoS przewiduje odrębne procedury administracyjne bieżącej kontroli i ustalania warunków korzystania ze środowiska.
15	17.06.2024	Radny Osiedla Ławica w Poznaniu	formularz oraz pismo	Uwagi do SMH: - strona 5/179 - Wniosek o aktualizację SMH w terminach 2-letnich nie 5-cio letnich. Okresy 5-cio letnie są zbyt długie w szybko zmieniających się zmianach hałasu. - strona 17/179 – Wniosek o dołożenie punktów pomiaru hałasu (str. 36/179) – wskazuje tylko 2 punkty – j.w. - strona 20/179 – Wyjaśnić dlaczego pora nocna na lotnisku Ławica rozpoczyna się o godz. 21⁰⁰ a nie 22⁰⁰. Koniec pory nocnej o godz. 5⁰⁰ rano jest dużą uciążliwością dla mieszkańców. - strona 37/179 – Niewystarczająca l. pkt. pomiaru na ul. Bukowskiej Ul. Bukowska jest rejonem kumulacji hałasów z różnych źródeł. - Wniosek o szerszy udział społeczeństwa w opracowywaniu SMH przez R.O. Lepszy dostęp do informacji przez Rady Osiedli.	Uwagi do SMH: Marszałek województwa opracowujący POH nie jest organem odpowiedzialnym za realizację i zakres SMH. Wnioski 1 – 5 należy kierować do odpowiedniego organu tu Prezydenta Miasta Poznania. Uwagi do Programu: - Uwaga nieuwzględniona Marszałek województwa przekaze właściwemu prezydentowi miasta aktualne raporty roczne z ciągłego monitoringu hałasu wokół lotniska Poznań – Ławica zawierające aktualizację zasięgów hałasu opisanych wskaźnikami L_{dewn} i L_{ni} w celu wykorzystania ich przy sporządzaniu planów ogólnych i miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. - Uwaga nieuwzględniona Warunki zabudowy są przedmiotem planów zagospodarowania i pozostają poza zakresem POH.

				Uwagi do Programu: 1. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. 2024 r. poz. 54); w art. 118 definiuje, że „Strategiczne mapy hałasu sporządza się co 5 lat” jednak „mogą być one aktualizowane przed upływem tego terminu” Opierając się na tej regulacji prawnej wnioskujemy o skrócenie okresu sporządzania SMH do dwóch lat w celu regularnego modyfikowania Obszaru Ograniczonego Użytkowania wokół lotniska Ławica. Obszar ten należy raczej poszerzać niż zwężać powołując się na piki wskaźników hałasu, a nie uśrednione dane z dnia, miesiąca czy roku, co stanie się narzędziem oddziaływania Miasta (MPU) na zapędy inwestycyjne deweloperów i zabudowywanie terenów coraz bliżej lotniska. Należy również – w trybie ciągłym – informować Wydział Urbanistyki i Architektury UM o poziomie hałasów skumulowanych, aby przy wydawaniu pozwoleń na budowę deweloperzy otrzymywali dodatkowe warunki zabudowy np. potrójne szyby od strony lotniska, koszty partycypacji w budowie ekranów akustycznych, ciągi wysokich drzew przed budynkiem i inne. 2. Ze względu na relatywnie małe wysokości przelotów helikopterów i samolotów General Aviation i ich różne kierunki (nie tylko wzdłuż osi pasa startowego wsch. – zach.) Zarząd Lotniska Ławica powinien zawioskować do MPU o ograniczenie wysokości zabudowy mieszkaniowej osiedli otaczających lotnisko do max. 4 – 5 kondygnacji. Dotyczy to Ławicy, Ogrodów, Woli i Przeźmierowa. 3. Należy uaktualnić i wyciągnąć wnioski z przeglądu ekologicznego dla rejonu lotniska Ławica, Toru Poznań i SMH przed wprowadzeniem w roku 2025 Planu przestrzennego dla M. Poznań i niektórych MPZP. 4. Należy skontrolować i zbadać przyczyny opóźnień w realizacji zaproponowanych w Strategicznej Mapie Hałasu 2022 rozwiązań zmniejszenia hałasu – zwłaszcza w miejscach kumulacji kilku źródeł (np. ul. Bukowska i Osiedle Bajkowe) – hałasu samochodowego, przemysłowego (pominiętego w badaniach !!!) i lotniczego. 5. W kontekście rosnącej liczby obsługiwanych przez lotnisko pasażerów (ponad 3 mln rocznie), przyjeżdżających i parkujących samochody na lotnisku, należy postulować przyspieszenie prac nad połączeniem centrum miasta z lotniskiem koleją lub tramwajem, co zmniejszy poziom hałasu ale również natężenie spalin samochodowych na ul. Bukowskiej. 6. Należy przeprowadzić badania fokusowe wyodrębnionych źródeł hałasu na ul. Bukowskiej w godzinach nocnych i godzinach szczytu ruchu samochodowego, hałasu z Toru Poznań w tygodniu i w soboty/niedziele w godzinach motocyklowych i samochodowych wyścigów, oraz poziomu hałasu nocnego z lotniska Ławica kiedy nie odbywają się żadne operacje lotnicze w porównaniu z pikiem odlotów w godzinach 5.00 – 7.00 rano, a następnie skumulować te wartości. Tylko taka metoda badań pozwoli zbadać rzeczywistą uciążliwość hałasu dla zdrowia i życia okolicznych mieszkańców.	3. Uwaga nieuwzględniona Zakres ograniczeń, które należy uwzględnić określając ustalenia planu ogólnego gminy, miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego oraz decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu reguluje art. 73 ustawy Prawo ochrony środowiska oraz ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. 4. Uwaga nieuwzględniona SMH, zgodnie z ustawą Prawo ochrony środowiska oraz Rozporządzeniem Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 1 lipca 2021 r. w sprawie szczegółowego zakresu danych ujętych na strategicznych mapach hałasu, sposobu ich prezentacji i formy ich przekazywania, zawierają propozycje działań w zakresie ochrony przed hałasem. Opracowania te same w sobie nie stanowią aktu prawa określającego obowiązki realizacji poszczególnych działań. Dopiero POH opracowywany na podstawie wyników SMH stanowi akt prawa miejscowego nakładający określone obowiązki wobec właściwych podmiotów zobowiązanych ustawą Poś. 5. Postulat zbieżny z POH – uwaga uwzględniona Rozbudowa infrastruktury komunikacji publicznej, m. in. poprzez sukcesywny rozwój sieci tramwajowej, rozwój poznańskiej kolei metropolitalnej (nowe przystanki i zwiększenie liczby kursów), integracja poszczególnych środków transportu są przedmiotem działania PHD12 określonego w POH w celu minimalizacji hałasu drogowego w m. Poznań. 6. Uwaga nieuwzględniona Aktualny stan wiedzy opisany m.in. przez WHO w 2018 r. w publikacji Environmental Noise Guidelines for the European Region, a także mający odzwierciedlenie w Dyrektywie 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady transponowanej do prawa polskiego w ustawie Prawo ochrony środowiska nie pozwala na szacowanie wpływu na zdrowie i życie mieszkańców wypadkowego hałasu pochodzącego od różnych źródeł (hałas drogowy, lotniczy, przemysłowy). 7a. Uwaga nieuwzględniona Wyniki SMH z 2022 r., stanowiące zgodnie z art. 119a ustawy Prawo ochrony środowiska podstawę POH, nie wskazują na ponadnormatywne oddziaływanie hałasu wyrażone długookresowymi średnimi poziomami dźwięku A – wskaźniki L_{WNI} i L_N na terenie zabudowy mieszkaniowej wzdłuż ul. Bukowskiej pomiędzy ul. Policką i Strumieniem Janikowskim. W oparciu o ww. wyniki SMH nie zidentyfikowano również w POH wysokich wartości wskaźników znacznej dokuczliwości hałasu (N_{HA}), znacznych zaburzeń snu (N_{HSO}) czy chorób niedokrwiennej serca (N_{HSO}). Nie ma zatem podstawy do wprowadzania działania polegającego na przedłużeniu istniejących ekranów akustycznych na przedmiotowym odcinku ul. Bukowskiej. 7b. Uwaga nieuwzględniona Wyniki SMH z 2022 r., stanowiące zgodnie z art. 119a ustawy Prawo ochrony
--	--	--	--	--	--

Lp.	Data wpływu wniosku	Wnioskodawca	Sposób zgłoszenia uwag	Uwagi i wnioski	Sposób rozstrzygnięcia
				7. Na postawie w/w badań mieszkańcy spodziewają się, że Miasto Poznań przystąpi do wykonania pilnych inwestycji wygłuszających, a więc a/ przedłużenia 6 metrowych ekranów akustycznych wzdłuż ul. Bukowskiej od ul. Polickiej do około 100 metrów za Strumień Junikowski, oraz b/ ewentualne postawienie ekranów akustycznych na wale ziemnym Toru Poznań od ulicy Bukowskiej. 8. W związku z rosnącym gwałtownie ruchem na lotnisku Ławica (w 2023 r. lotnisko obsłużyło ponad 3 mln pasażerów) wnioskujemy o poszerzenie proponowanych przez SMH środków o kolejne: a/ w przeglądzie ekologicznym 2025 – utrzymać obowiązek całorocznego raportu o hałasie lotniskowym generowanym przez starty/ładowania ale obowiązkowo poszerzyć o hałas z operacji lotniskowych (rozgrzewanie silników, dojazdy na miejsce startu, odladzanie, stosowanie ciągu wstecznego itp.) b/ dla wypracowania obiektywnego obrazu hałasu dołożyć po 2 punkty pomiarowe od strony Woli (jeden przy płocie lotniska, drugi np. 300 m dalej w osiedle mieszkaniowym) oraz 2 ze strony Ławicy (jeden przy płocie lotniska np. za salonem Toyoty, drugi 300 m głębiej w osiedle Bajkowe) i co najmniej po jednym na osi lotów koło ul. Grochowskiej i w Przeźmierowie. c/ ograniczyć liczbę operacji lotniskowych w porze nocnej. Mieszkańcy zwracają uwagę, że samoloty przelatujące nad ich głowami (punkt P2) około godziny 5.30 czy 6.30 - w którym ekspozycyjny poziom hałasu może wynosić 96 dB to już huk a nie hałas zakłócający normalną porę snu i relaksu. d/ wyjaśnić mieszkańcom dlaczego pora nocna na lotnisku Ławica wyznaczona została od 20.55 do 5.00 rano gdy na wielu lotniskach europejskich zaczyna się ona o 22.00 do 6.00 rano. e/ ze względu na dużą uciążliwość lotów wczesnorannych w godzinach 5.00 do 7.00 (wg obecnego rozkładu lotów 53 odloty w tygodniu !!!) tj. w godzinach snu mieszkańców, podjąć negocjacje o przesunięciu pory nocnej na 22.00 lub 23.00 i wydłużeniu jej do godz. 6.00 lub 7.00 . Głównymi partnerami negocjacyjnymi będą Ryanair oraz LOT, a więc zaledwie dwaj przewoźnicy. 9. Wywiązywanie się przez UMWW i WKiŚ z obowiązku informowania społeczeństwa, w cyklu rocznym lub dwuletnim, ze szczegółowym opisem podjętych działań zmniejszających poziom hałasu i ich rzeczywistych skutków. Aby szerzej docierać do społeczności lokalnych warto rozważyć przesyłanie materiałów na adresy mailowe Rad Osiedli Wola, Ogrody i Ławica.	środowiska podstawę POH, nie wskazując na ponadnormatywne oddziaływanie hałasu Toru Poznań wyrażone długookresowymi średnimi poziomami dźwięku A – wskaźniki L_{AeqN} i L_{Aeq} odniesione do okresu całego roku. Nie ma zatem podstawy do wprowadzania w POH działania zmierzającego do budowy ekranów akustycznych na istniejących wałach ziemnych wokół toru. Działalność Toru Poznań charakteryzuje się wzmogłą intensywnością treningów, imprez w okresie wiosenno-letnim przy jednoczesnym zaniku emisji hałasu w pozostałej części roku. Stąd też towarzyszące mu oddziaływanie akustyczne określone wskaźnikami długookresowymi jest niewielkie. Jednocześnie ustawa Prawo ochrony środowiska przewiduje odrębną ścieżkę ustalania i kontroli warunków korzystania ze środowiska, w ramach której ocena oddziaływania odbywa się w odniesieniu do jednej doby. Organem właściwym dla tego rodzaju postępowań administracyjnych jest Prezydent Miasta Poznania. 8. Uwaga nieuwzględniona Ocena aktualnego oddziaływania lotniska (zarówno w odniesieniu do operacji lotniczych jak i pozostałych źródeł hałasu) wraz z doбором skutecznych i możliwych do wdrożenia środków minimalizujących jest przedmiotem ramach przeglądu ekologicznego, do którego wykonania został zobowiązany zarządzający lotniskiem Poznań – Ławica w decyzji Marszałka Województwa Wielkopolskiego z dnia 28.03.2024 r. Wspomniana decyzja nakładająca obowiązek realizacji przeglądu ekologicznego jest odrębnym postępowaniem administracyjnym. Ustawa Poś ustalająca zakres i przedmiot POH nie daje delegacji prawnej do wprowadzania w Programie dodatkowych wytycznych w zakresie toczących się postępowań administracyjnych. 9. Uwaga nieuwzględniona Udział społeczeństwa i zasady udostępniania informacji o środowisku i jego ochronie są regulowane przez ustawę 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. Opracowując POH Marszałek Województwa Wielkopolskiego wypełnia obowiązki wynikające z ww. przepisów prawa m. in. poprzez konsultacje społeczne, w ramach których zgłoszone zostały niniejsze uwagi. W POH wprowadzono zasady monitorowania realizacji działań (opisane w rozdziale 6 Tomu I) nakładając na odpowiedzialne podmioty obowiązek sprawozdawczy w okresach rocznych. Sprawozdania te będą podstawą oceny, która zgodnie z wymaganiami ustawy Poś i rozporządzeń wykonawczych zostanie przeprowadzona w strategicznych mapach hałasu w 2027 r. oraz w kolejnej aktualizacji POH.

Lp.	Data wpływu wniosku	Wnioskodawca	Sposób zgłoszenia uwag	Uwagi i wnioski	Sposób rozstrzygnięcia
16	17.06.2024	osoba fizyczna	formularz	1. strony 245, 248, 254-257, 267 – Wprowadzenie stałych punktów pomiaru hałasu pochodzącego od lotniska Poznań – Ławica na terenie dzielnicy Wola w trybie pilnym. Brak jakiegokolwiek punktu pomiaru hałasu pochodzącego od lotniska Poznań – Ławica na terenie dzielnicy Wola, podczas gdy poziom tego hałasu dla mnie nieakceptowalny. Istnieje potrzeba jego mierzenia i kontrolowania w celu ochrony mieszkańców przed negatywnymi skutkami hałasu. Dzielnica Wola narażona jest na hałas lotniczy (starty i lądowania samolotów) oraz hałas pochodzący od innych operacji wykonywanych na płycie lotniska gdyż: – po jego wschodniej stronie znajduje się strefa techniczna lotniska, czyli miejsce np. odladania samolotów, strefa parkowania samolotów szkoleniowych, budynki techniczne, lądowisko helikopterów lotniczego pogotowia ratunkowego, – samoloty w trakcie wejście na pokład i wyjścia z samolotu przez pasażerów oraz w czasie kołowania do i spod terminali są skierowane silnikami w kierunku naszej dzielnicy, co powoduje hałas, – zwiększyła się ilość startów i lądowań wykonywanych w kierunku i z kierunku wschodniego lotniska, – nasza dzielnica jest narażona na dodatkowy hałas od przelatujących samolotów szkoleniowych, od których hałas może być mniej lub o w ogóle nie odczuwalny w innych miejscach miasta, gdyż będąc chwilę po starcie na niewielkiej wysokości, nad nami hałasują bardziej, – pomiary hałasu dokonywane przez mieszkańców przy użyciu powszechnie dostępnych aplikacji wykazują, że hałas pochodzący od lotniska przekracza dopuszczalne normy, – lotnisko Poznań – Ławica ma najmniej punktów pomiaru hałasu z innych lotnisk w Polsce zlokalizowanych w dużych miastach (przykładowo: Lotnisko Chopina – 10 punktów, Kraków – 5, Wrocław – 4, Gdańsk – 4), pomimo tego że znajduje się blisko domów mieszkalnych. 2. strony 245, 248, 254-257, 267 – Umożliwienie mieszkańcom dzielnicy Wola udziału w procesie wyznaczania lokalizacji STAŁYCH punktów pomiaru hałasu o których mowa w pkt. 1 oraz lokalizacji punktów pomiaru hałasu w których będą wykonywane pomiary w wykonaniu decyzji Marszałka Województwa Wielkopolskiego z dnia 28.03.2024r. nakładającej na Port Lotniczy Poznań - Ławica obowiązek wykonania PRZEGŁĄDU EKOLOGICZNEGO. Najbardziej efektywny sposób na wyznaczenie oczekiwanych dodatkowych STAŁYCH oraz DORAŻNYCH punktów pomiaru hałasu na terenie dzielnicy Wola, który doprowadzi do ich lokalizacji w miejscach w których poziom hałasu	1. Uwaga uwzględniona Uzasadnienie przedstawiono w Lp. 3 pkt 1 niniejszej tabeli. 2. Uwaga nieuwzględniona Uzasadnienie przedstawiono w Lp. 3 pkt 2 niniejszej tabeli. 3 - 9. Uwagi nieuwzględnione Uzasadnienie przedstawiono odpowiednio w Lp. 6 pkt 5 - 11 niniejszej tabeli.

Lp.	Data wpływu wniosku	Wnioskodawca	Sposób zgłoszenia uwag	Uwagi i wnioski	Sposób rozstrzygnięcia
				jest dla mieszkańców nieakceptowalny i przekraczający dopuszczalne normy. Ze względu na rozprzestrzenianie się hałasu w sposób nieliniowy, zjawisku odbijania się hałasu i jego rozpraszania, wyznaczenie lokalizacji punktów pomiaru jedynie na podstawie metod naukowych i/lub przez podmiot którego pracownicy nie mieszkają na terenie naszej dzielnicy, nie pozwoli na efektywną realizację zadania w lp. 1 i prawidłowe wykonanie przeglądu ekologicznego. 3. strony 245, 248, 254-257, 267 – Zapewnienie stałego pomiaru hałasu pochodzącego z płyty lotniska Poznań – Ławica (hałas związany np. z kołowaniem, odladaniem samolotów, inne operacje związane z przygotowaniem do lotów). Prowadzony obecnie monitoring hałasu nie obejmuje tego rodzaju źródeł hałasu, podczas gdy jego poziom jest na poziomie nieakceptowalnym. Dalsze uzasadnienie analogicznie jak w lp. 1. 4. strony 245, 248, 254-257, 267 – Zastosowanie środków ochrony przed hałasem (bariery typu wały ziemne, ekrany akustyczne pochłaniające hałas, inne zaawansowane technologie stosownie do odpowiedniej ekspertyzy) które ograniczą emisję hałasu pochodzącego od lotniska Poznań – Ławica w kierunku dzielnicy Wola. Hałas pochodzący od lotniska jest zbyt wysoki i zwiększa się z roku na rok, powodując zmęczenie i utrudniając wypoczynek i sen. Jego poziom jest nieakceptowalny. Lotnisko z roku na rok zwiększa ilość lotów i obsługiwanych pasażerów i planuje dalszy rozwój, zatem należy już teraz zacząć projektować instalację środków ochrony przed hałasem aby chronić mieszkańców naszej dzielnicy przed jego rosnącym poziomem i pogarszaniem się poziomu zdrowia oraz warunków do wypoczynku, do którego mamy prawo. 5. strony 245, 248, 254-257, 267 – Doprowadzenie do zakończenia współpracy pomiędzy lotniskiem Ławica a prywatnymi szkołami prowadzącymi loty szkoleniowe na małych samolotach, które odbywają regularne loty w szczególności nad dzielnicą Wola. Realizowanie lotów nad naszą dzielnicą powoduje: – zagrożenie dla bezpieczeństwa – samoloty są po starcie na niewielkiej wysokości, mniej bezpiecznej niż w dalszej części lotu, a zdarzają się wypadki samolotów szkoleniowych, co w przypadku lotu nad strefą niezamieszkałą jest zawsze mniejszym zagrożeniem nad ludzi, – dodatkowe źródło hałasu lotniczego, – duża częstotliwość tych lotów (do kilkunastu dziennie), – zanieczyszczenie powietrza paliwem ołowiovym, którego stężenie nie jest w żaden sposób kontrolowane, a jego poziom ma negatywny wpływ na zdrowie.	

Lp.	Data wpływu wniosku	Wnioskodawca	Sposób zgłoszenia uwag	Uwagi i wnioski	Sposób rozstrzygnięcia
				6. strony 245, 248, 254-257, 267 – Do momentu zakończenia współpracy pomiędzy lotniskiem Ławica a prywatnymi szkołami prowadzącymi loty szkoleniowe na małych samolotach, nakazanie aby trasy ich lotów pokrywały się z trasami dużych samolotów rejsowych. Samoloty firm szkoleniowych są dla nas dodatkowym źródłem hałasu lotniczego, którego poziom nie jest w żaden sposób kontrolowany i mierzony, gdyż omijają one punkty pomiaru hałasu, albo też nie wykazują na ich wysokości przekroczeń obowiązujących norm, gdyż punkty te są oddalone od lotniska na tyle, że samoloty nad nimi przelatujące są na znacznie wyższej wysokości niż nad naszą dzielnicą. Realizowane obecnie pomiary hałasu nie odzwierciedlają zatem ilości i poziomu hałasu od samolotów szkoleniowych latających nad dzielnicą Wola. 7. strony 245, 248, 254-257, 267 – Zakazanie realizowania operacji lotniczych CARGO na lotnisku Poznań – Ławica. Samoloty realizujące loty CARGO są dla nas dodatkowym źródłem hałasu lotniczego, a co za tym idzie, pogarszają warunki do życia i wypoczynku. 8. strony 201, 245, 248, 254-257, 267 – Aktualizację Obszaru Ograniczonego Użytkowania wokół lotniska Poznań – Ławica. Ustanowiony w 2012 roku Obszar Ograniczonego Użytkowania nie obejmuje Woli, podczas gdy poziom hałasu związanego z funkcjonowaniem lotniska jest uciążliwy i jednocześnie nie ma ani żadnych pomiarów ani też żadnych środków ochrony przed hałasem chroniących mieszkańców naszej dzielnicy. 9. strony 202, 245, 248, 254-257, 267 – Uwzględnienie w Programie Ochrony przed hałasem dla Województwa Wielkopolskiego wyników przeglądu ekologicznego którego obowiązek wykonania został nałożony na Port Lotniczy Poznań-Ławica decyzją Marszałka Województwa Wielkopolskiego. Decyzją z dnia 28 marca 2024r. Marszałek Województwa Wielkopolskiego nałożył na Port Lotniczy obowiązek sporządzenia przeglądu ekologicznego w terminie 18 miesięcy. Jego wyniki powinny pociągnąć za sobą konkretne NIEZWŁOCZNE działania, gdyż w miarę corocznego rozwoju lotniska, poziom hałasu jest coraz wyższy. Nie możemy czekać na nie kolejnych 5 lat.	
17	17.06.2024	osoba fizyczna	formularz	1. Przeprowadzenie działań w „sprawie hałasu” i zmniejszenia ilości wypadków przez ograniczenie prędkości do 40 km/h na ul. Dolna Wilda (od Hetmańskiej do A2). Wprowadzenie Bus pasa na odcinku Aquanet – ul. Czechosłowacka, wprowadzenie „all red” w porze nocnej. Obecnie ulicą Dolna Wilda poruszają się 49 tysięcy pojazdów na dobę. Sama ulica znajduje się w czołówce pod względem ilości wypadków drogowych. Przeprowadzone badania wykazują znaczne przekroczenie norm hałasu. 2. Wyjaśnienie w sprawie rezygnacji z zapisów POŚpH 2018 w sprawie ograniczenia prędkości do 40 km/h i wprowadzenie cichej nawierzchni	1 - 4. Uwagi nieuwzględnione Wyniki SMH z 2022 r. wraz z pomiarami zrealizowanymi na potrzeby jej opracowania wskazują, że prędkość pojazdów poruszających się w ciągu przedmiotowych dróg nie jest przyczyną ponadnormatywnego oddziaływania akustycznego. Średnie prędkości pojazdów na wskazanych odcinkach oscylują aktualnie wokół 40 km/h. Wprowadzenie takiego ograniczenia nie wpłynie zatem realnie na klimatu akustycznego. Wymiana nawierzchni na cichą charakteryzuje się przy niewielkich prędkościach ruchu, rzędu 40 km/h, bardzo ograniczoną skutecznością (około 1 dB), a zatem sama w sobie nie stanowi działania kompensującego

Lp.	Data wpływu wniosku	Wnioskodawca	Sposób zgłoszenia uwag	Uwagi i wnioski	Sposób rozstrzygnięcia
				na ul. Łozowej (od 28 Czerwca do Czechosłowackiej)). Nie wykonano zaleceń programu. 3. Wprowadzenie ograniczenia prędkości pojazdów do 40 km/h, wprowadzenie funkcji „all red” w porze nocnej przy ul. 28 czerwca (odcinek od Świętego Szczepana do ul. Dolna Wilda), Czechosłowacka – okolice tunelu. Wykazane w MA 2022 przekroczenia hałasu. 4. Wymiana nawierzchni na cichą przy ul. 28 czerwca (odcinek od Czechosłowackiej do ul. Dolna Wilda). Wykazane w MA 2017 i 2022 przekroczenia hałasu wynikające złego stanu nawierzchni.	przekroczenia norm hałasu. Bezpośrednią przyczyną ponadnormatywnego oddziaływania hałasu drogowego wokół wskazanych dróg jest liczba pojazdów poruszających się w ich ciągu. Stąd też w POH wskazano konieczność wdrożenia działań wynikających z dokumentów strategicznych miasta (PHD12) zmierzających do uspokojenia ruchu samochodowego i transformacji mobilności mieszkańców miasta. Konsekwentne wdrażanie tych działań pozwoli zarówno w perspektywie 5 lat jak i w strategii długofalowej na skuteczną minimalizację oddziaływania hałasu drogowego także w ciągu przedmiotowych ulic.
18	17.06.2024	osoba fizyczna	formularz	Jako mieszkańiec okolic tras szybkiego ruchu typu „S” postuluje o zwiększoną ilość ekranów wzdłuż tych tras, zwłaszcza w okolicy Dąbrowy pod Poznaniem.	Wniosek zbieżny z treści Programu Wyniki SMH z 2022 r., stanowiące zgodnie z art. 119a ustawy Prawo ochrony środowiska podstawę POH, nie wskazują na ponadnormatywne oddziaływanie hałasu wyrażone długookresowymi średnimi poziomami dźwięku A – wskaźniki $L_{d,NN}$ i $L_{d,N}$ od drogi S11 na terenie m. Dąbrowa. Niemniej w POH zidentyfikowano na terenie miejscowości Dąbrowa i Zakrzewo wysokie wartości wskaźnika znacznej dokuczliwości hałasu (N_{HA}), które były podstawą do wskazania działania wspomagającego (oznaczonego kodem HD39). Działanie to polega na realizacji dodatkowych pomiarów hałasu na terenach podlegających ochronie, których wyniki wskażą ewentualną potrzebę wdrożenia dodatkowych rozwiązań minimalizujących oddziaływanie drogi.
19	17.06.2024	osoba fizyczna	formularz	Uprzejmie proszę o uwzględnienie problemu hałasu imprez masowych. Są wyjątkowo uciążliwe dla mieszkańców. Synergicznie kompromisowym rozwiązaniem problemu jest wprowadzenie obowiązku nagłośnienia typu „silent disco”, a więc poprzez nadawanie foni w systemie słuchawek bezprzewodowych tak, aby osoby chcące słuchać koncertu głośno mogły to robić, a okoliczni mieszkańcy mieli ciszę.	Uwaga nieuwzględniona Zakres strategicznych map hałasu (SMH) i programu ochrony środowiska przed hałasem (POH) regulowany jest przez art. 112a, 117a i 119a ustawy Prawo ochrony środowiska, a także Dyrektywę 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady. Zgodnie z ww. aktami prawa, hałas powstający w trakcie imprez masowych nie jest przedmiotem strategicznego zarządzania hałasem w środowisku.
20	17.06.2024	osoba fizyczna	formularz	1. strona 217 - o zbudowanie ekranów akustycznych przed hałasem pociągów – dotyczy linii pociągów towarowych wzdłuż ul. Rozmarynowej (od ul. 28 Czerwca 56 r. Ku Dębini – las) - od 1-2 lat nasilił się na torowisku z powodu remontu i zachowaniu w dalszym ciągu głośnych torów (pociągi towarowe). 2. strona 1 – za głośne motocykle - słyszane przez nowoczesne okna zamknięte, - w tunelu (ul. Czechosłowacka) hałas jeszcze głośniejszy. 3. w trosce o bezpieczeństwo mienia (fotowoltaiki na dachu wzdłuż ul. Szczepana) prosimy o zdecydowane nagłośnienie zakazu używania	1. Uwaga nieuwzględniona Dla przedmiotowej linii kolejowej w POH wskazano działanie PHK1 pn. Modernizacja linii kolejowych w ramach zadania „Prace na obwodnicy towarowej Poznania” obejmujące kompleksową modernizację linii kolejowych zgodnie z Krajowym Programem Kolejowym, a w szczególności: w zakresie LK 272 ul. Starołęcka – granica miasta; od km 192+000 do km ok. 196+000: - wymiana nawierzchni, - montaż tłumika torowego w km 194+620 - 194+890; w km 195+205 - 95+355.

Lp.	Data wpływu wniosku	Wnioskodawca	Sposób zgłoszenia uwag	Uwagi i wnioski	Sposób rozstrzygnięcia
				noworocznych sztucznych ogni „dalekiego zasięgu” – kto zapłaci za naprawę – miasto?	w zakresie LK 3, 272, 801, 802 okolice ulic 28 Czerwca 1956 i Opolskiej: – LK 802: tłumiki torowe w km 0+060 - 0+430; budowa ekranu akustycznego o wysokości minimum 4 m w km 0+370 - 0+394 oraz w km 0+404 - 0+435, – LK 801: tłumiki torowe w km 0+060 - 0+430 oraz w km 2+340 - 2+590, – LK 272: tłumiki torowe w km 194+620 - 194+890 oraz w km 195+205 - 195+355. 2. Uwaga nieuzasadniona Dopuszczalne poziomy emisji hałasu przez pojazdy regulowane są przez przepisy nadrzędne (wymienione w rozdziale 3.4.1 w Tomie I projektu Programu) w stosunku do aktu prawa miejscowego jakim jest POH. Nie można zatem w ramach działań wprowadzić dodatkowych ograniczeń w tym zakresie. 3. Uwaga nieuwzględniona Zakres strategicznych map hałasu (SMH) i programu ochrony środowiska przed hałasem (POH) regulowany jest przez art. 112a, 117a i 119a ustawy Prawo ochrony środowiska, a także Dyrektywę 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady. Zgodnie z ww. aktami prawa, hałas powstający w trakcie imprez masowych nie jest przedmiotem strategicznego zarządzania hałasem w środowisku.
21	17.06.2024	osoba fizyczna	formularz	1. strony 245, 248, 254-257, 267 – Wprowadzenie stałych punktów pomiaru hałasu pochodzącego od lotniska Poznań – Ławica na terenie dzielnicy Wola w trybie pilnym. Brak jakiegokolwiek punktu pomiaru hałasu pochodzącego od lotniska Poznań – Ławica na terenie dzielnicy Wola, podczas gdy poziom tego hałasu dla mnie nieakceptowalny. Istnieje potrzeba jego mierzenia i kontrolowania w celu ochrony mieszkańców przed negatywnymi skutkami hałasu. Dzielnica Wola narażona jest na hałas lotniczy (starty i lądowania samolotów) oraz hałas pochodzący od innych operacji wykonywanych na płycie lotniska gdyż: – po jego wschodniej stronie znajduje się strefa techniczna lotniska, czyli miejsce np. odladania samolotów, strefa parkowania samolotów szkoleniowych, budynki techniczne, lądowisko helikopterów lotniczego pogotowia ratunkowego, – samoloty w trakcie wejście na pokład i wyjścia z samolotu przez pasażerów oraz w czasie kołowania do i spod terminali są skierowane silnikami w kierunku naszej dzielnicy, co powoduje hałas, – zwiększyła się ilość startów i lądowań wykonywanych w kierunku i z kierunku wschodniego lotniska,	1. Uwaga uwzględniona Uzasadnienie przedstawiono w Lp. 3 pkt 1 niniejszej tabeli. 2 - 11. Uwagi nieuwzględnione Uzasadnienie przedstawiono w Lp. 6 pkt 2-11 niniejszej tabeli. 12. Uwaga nieuwzględniona Wyniki SMH z 2022 r., stanowiące zgodnie z art. 119a ustawy Prawo ochrony środowiska podstawę POH, nie wskazują na ponadnormatywne oddziaływanie hałasu Toru Poznań wyrażone długookresowymi średnimi poziomami dźwięku A – wskaźniki $L_{d,WH}$ i $L_{d,WH}$ odniesione do okresu całego roku. Nie ma zatem podstawy do wprowadzania w POH działania względem toru. Działalność Toru Poznań charakteryzuje się wzmożoną intensywnością treningów, imprez w okresie wiosenno-letnim przy jednoczesnym zaniku emisji hałasu w pozostałej części roku. Stąd też towarzyszące mu oddziaływanie akustyczne określone wskaźnikami długookresowymi jest niewielkie. Jednocześnie ustawa Prawo ochrony środowiska przewiduje odrębną ścieżkę ustalania i kontroli warunków korzystania ze środowiska, w ramach której ocena oddziaływania odbywa się w odniesieniu do jednej doby. Organem właściwym dla tego rodzaju postępowań administracyjnych jest Prezydent

Lp.	Data wpływu wniosku	Wnioskodawca	Sposób zgłoszenia uwag	Uwagi i wnioski	Sposób rozstrzygnięcia
				– nasza dzielnica jest narażona na dodatkowy hałas od przelatujących samolotów szkoleniowych, od których hałas może być mniej lub o w ogóle nie odczuwalny w innych miejscach miasta, gdyż będąc chwilę po starcie na niewielkiej wysokości, nad nami hałasują bardziej, – pomiary hałasu dokonywane przez mieszkańców przy użyciu powszechnie dostępnych aplikacji wykazują, że hałas pochodzący od lotniska przekracza dopuszczalne normy, – lotnisko Poznań – Ławica ma najmniej punktów pomiaru hałasu z innych lotnisk w Polsce zlokalizowanych w dużych miastach (przykładowo: Lotnisko Chopina – 10 punktów, Kraków – 5, Wrocław – 4, Gdańsk – 4), pomimo tego że znajduje się blisko domów mieszkalnych. 2. strony 245, 248, 254-257, 267 – Umożliwienie mieszkańcom dzielnicy Wola udziału w procesie wyznaczania lokalizacji STAŁYCH punktów pomiaru hałasu o których mowa w pkt. 1 oraz lokalizacji punktów pomiaru hałasu w których będą wykonywane pomiary w wykonaniu decyzji Marszałka Województwa Wielkopolskiego z dnia 28.03.2024r. nakładającej na Port Lotniczy Poznań - Ławica obowiązek wykonania PRZEGLĄDU EKOLOGICZNEGO. Najbardziej efektywny sposób na wyznaczenie oczekiwanych dodatkowych STAŁYCH oraz DORAŻNYCH punktów pomiaru hałasu na terenie dzielnicy Wola, który doprowadzi do ich lokalizacji w miejscach w których poziom hałasu jest dla mieszkańców nieakceptowalny i przekraczający dopuszczalne normy. Ze względu na rozprzestrzenianie się hałasu w sposób nieliniowy, zjawisku odbijania się hałasu i jego rozpraszania, wyznaczenie lokalizacji punktów pomiaru jedynie na podstawie metod naukowych i/lub przez podmiot którego pracownicy nie mieszkają na terenie naszej dzielnicy, nie pozwoli na efektywną realizację zadania w lp. 1 i prawidłowe wykonanie przeglądu ekologicznego. 3. strony 245, 248, 254-257, 267 – Wykluczenie firmy Akustix sp. z o. o. z możliwości otrzymania zlecenia na pomiary hałasu w dodatkowych punktach o których mowa w pkt. 1. Wysokie ryzyko popełnienia błędów i braku obiektywnej oceny w toku realizacji zadań związanych z pomiarami i monitoringiem hałasu przez firmę Akustix sp. z o.o. ze względu na to, że: – firma ta dokonała oceny porealizacyjnej rozbudowy lotniska Poznań - Ławica, które doprowadziły kilka lat temu do zmniejszenia ilości punktów pomiaru hałasu z 7 do 2 (w tym tylko jeden na terenie Poznania), – firma ta wykonuje obecnie stały monitoring hałasu na zlecenie lotniska Poznań - Ławica, zatem trudno oczekiwać że doprowadzi do tego	Miasta Poznania. Zakres strategicznych map hałasu (SMH) i programu ochrony środowiska przed hałasem (POH) regulowany jest przez art. 112a, 117a i 119a ustawy Prawo ochrony środowiska, a także Dyrektywę 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady. Zgodnie z ww. aktami prawa, hałas powstający w trakcie imprez masowych nie jest przedmiotem strategicznego zarządzania hałasem w środowisku.

Lp.	Data wpływu wniosku	Wnioskodawca	Sposób zgłoszenia uwag	Uwagi i wnioski	Sposób rozstrzygnięcia
				aby zostało dowiedzione że liczba obecnych punktów pomiarowych jest niewystarczająca albo że pomiary są przeprowadzone błędnie, – firma ta wykonała w październiku 2023r. doraźne pomiary hałasu na zlecenie Marszałka Województwa Wielkopolskiego na terenie Przęmierowa, zatem można mieć wrażenie że pozycja tej firmy jest monopolistyczna, co z kolei może negatywnie wpływać na jakość wykonywania powierzonych zadań i konflikt interesów. 4. Zmiana firmy której lotnisko Poznań – Ławica zleciło dokonywanie stałych pomiaru hałasu z Akustix sp. z o.o. na inną firmę wybraną w trybie przewidzianym w odpowiednich przepisach – jak wyżej. 5. strony 245, 248, 254-257, 267 – Zapewnienie stałego pomiaru hałasu pochodzącego z płyty lotniska Poznań – Ławica (hałas związany np. z kołowaniem, odladaniem samolotów, inne operacje związane z przygotowaniem do lotów). Prowadzony obecnie monitoring hałasu nie obejmuje tego rodzaju źródeł hałasu, podczas gdy jego poziom jest na poziomie nieakceptowalnym. Dalsze uzasadnienie analogicznie jak w lp. 1. 6. strony 245, 248, 254-257, 267 – Zastosowanie środków ochrony przed hałasem (bariery typu wały ziemne, ekrany akustyczne pochłaniające hałas, inne zaawansowane technologie stosownie do odpowiedniej ekspertyzy) które ograniczą emisję hałasu pochodzącego od lotniska Poznań – Ławica w kierunku dzielnicy Wola. Hałas pochodzący od lotniska jest zbyt wysoki i zwiększa się z roku na rok, powodując zmęczenie i utrudniając wypoczynek i sen. Jego poziom jest nieakceptowalny. Lotnisko z roku na rok zwiększa ilość lotów i obsługiwanych pasażerów i planuje dalszy rozwój, zatem należy już teraz zacząć projektować instalację środków ochrony przed hałasem aby chronić mieszkańców naszej dzielnicy przed jego rosnącym poziomem i pogarszaniem się poziomu zdrowia oraz warunków do wypoczynku, do którego mamy prawo. 7. strony 245, 248, 254-257, 267 – Doprowadzenie do zakończenia współpracy pomiędzy lotniskiem Ławica a prywatnymi szkołami prowadzącymi loty szkoleniowe na małych samolotach, które odbywają regularne loty w szczególności nad dzielnicą Wola. Realizowanie lotów nad naszą dzielnicą powoduje: – zagrożenie dla bezpieczeństwa – samoloty są po starcie na niewielkiej wysokości, mniej bezpiecznej niż w dalszej części lotu, a zdarzają się wypadki samolotów szkoleniowych, co w przypadku lotu nad strefą niezamieszkałą jest zawsze mniejszym zagrożeniem nad ludzi, – dodatkowe źródło hałasu lotniczego,	

Lp.	Data wpływu wniosku	Wnioskodawca	Sposób zgłoszenia uwag	Uwagi i wnioski	Sposób rozstrzygnięcia
				– duża częstotliwość tych lotów (do kilkunastu dziennie), – zanieczyszczenie powietrza paliwem ołowiovym, którego stężenie nie jest w żaden sposób kontrolowane, a jego poziom ma negatywny wpływ na zdrowie. 8. strony 245, 248, 254-257, 267 – Do momentu zakończenia współpracy pomiędzy lotniskiem Ławica a prywatnymi szkołami prowadzącymi loty szkoleniowe na małych samolotach, nakazanie aby trasy ich lotów pokrywały się z trasami dużych samolotów rejsowych. Samoloty firm szkoleniowych są dla nas dodatkowym źródłem hałasu lotniczego, którego poziom nie jest w żaden sposób kontrolowany i mierzony, gdyż omijają one punkty pomiaru hałasu, albo też nie wykazują na ich wysokości przekroczeń obowiązujących norm, gdyż punkty te są oddalone od lotniska na tyle, że samoloty nad nimi przelatujące są na znacznie wyższej wysokości niż nad naszą dzielnicą. Realizowane obecnie pomiary hałasu nie odzwierciedlają zatem ilości i poziomu hałasu od samolotów szkoleniowych latających nad dzielnicą Wola. 9. strony 245, 248, 254-257, 267 – Zakazanie realizowania operacji lotniczych CARGO na lotnisku Poznań – Ławica. Samoloty realizujące loty CARGO są dla nas dodatkowym źródłem hałasu lotniczego, a co za tym idzie, pogarszają warunki do życia i wypoczynku. 10. strony 201, 245, 248, 254-257, 267 – Aktualizację Obszaru Ograniczonego Użytkowania wokół lotniska Poznań – Ławica. Ustanowiony w 2012 roku Obszar Ograniczonego Użytkowania nie obejmuje Woli, podczas gdy poziom hałasu związanego z funkcjonowaniem lotniska jest uciążliwy i jednocześnie nie ma ani żadnych pomiarów ani też żadnych środków ochrony przed hałasem chroniących mieszkańców naszej dzielnicy. 11. strony 202, 245, 248, 254-257, 267 – Uwzględnienie w Programie Ochrony przed hałasem dla Województwa Wielkopolskiego wyników przeglądu ekologicznego którego obowiązek wykonania został nałożony na Port Lotniczy Poznań-Ławica decyzją Marszałka Województwa Wielkopolskiego. Decyzją z dnia 28 marca 2024r. Marszałek Województwa Wielkopolskiego nałożył na Port Lotniczy obowiązek sporządzenia przeglądu ekologicznego w terminie 18 miesięcy. Jego wyniki powinny pociągnąć za sobą konkretne NIEZWŁOCZNE działania, gdyż w miarę corocznego rozwoju lotniska, poziom hałasu jest coraz wyższy. Nie możemy czekać na nie kolejnych 5 lat. 12. Tor Poznań, imprezy masowe.	
22	17.06.2024	osoba fizyczna	formularz	1. strony 245, 248, 254-257, 267 – Wprowadzenie stałych punktów pomiaru hałasu pochodzącego od lotniska Poznań – Ławica na terenie dzielnicy Wola w trybie pilnym. Brak jakiegokolwiek punktu pomiaru hałasu pochodzącego od lotniska Poznań	1. Uwaga uwzględniona Uzasadnienie przedstawiono w Lp. 3 pkt 1 niniejszej tabeli.

Lp.	Data wpływu wniosku	Wnioskodawca	Sposób zgłoszenia uwag	Uwagi i wnioski	Sposób rozstrzygnięcia
				– ławica na terenie dzielnicy Wola, podczas gdy poziom hałasu dla mnie nieakceptowalny. Istnieje potrzeba jego mierzenia i kontrolowania w celu ochrony mieszkańców przed negatywnymi skutkami hałasu. Dzielnica Wola narażona jest na hałas lotniczy (starty i lądowania samolotów) oraz hałas pochodzący od innych operacji wykonywanych na płycie lotniska gdyż: – po jego wschodniej stronie znajduje się strefa techniczna lotniska, czyli miejsce np. odladania samolotów, strefa parkowania samolotów szkoleniowych, budynki techniczne, lądowisko helikopterów lotniczego pogotowia ratunkowego, – samoloty w trakcie wejście na pokład i wyjścia z samolotu przez pasażerów oraz w czasie kołowania do i spod terminali są skierowane silnikami w kierunku naszej dzielnicy, co powoduje hałas, – zwiększyła się ilość startów i lądowań wykonywanych w kierunku i z kierunku wschodniego lotniska, – nasza dzielnica jest narażona na dodatkowy hałas od przelatujących samolotów szkoleniowych, od których hałas może być mniej lub o w ogóle nie odczuwalny w innych miejscach miasta, gdyż będąc chwilę po starcie na niewielkiej wysokości, nad nami hałasują bardziej, – pomiary hałasu dokonywane przez mieszkańców przy użyciu powszechnie dostępnych aplikacji wykazują, że hałas pochodzący od lotniska przekracza dopuszczalne normy, – lotnisko Poznań – Ławica ma najmniej punktów pomiaru hałasu z innych lotnisk w Polsce zlokalizowanych w dużych miastach (przykładowo: Lotnisko Chopina – 10 punktów, Kraków – 5, Wrocław – 4, Gdańsk – 4), pomimo tego że znajduje się blisko domów mieszkalnych. 2. strony 245, 248, 254-257, 267 – Umożliwienie mieszkańcom dzielnicy Wola udziału w procesie wyznaczania lokalizacji STAŁYCH punktów pomiaru hałasu o których mowa w pkt. 1 oraz lokalizacji punktów pomiaru hałasu w których będą wykonywane pomiary w wykonaniu decyzji Marszałka Województwa Wielkopolskiego z dnia 28.03.2024r. nakładającej na Port Lotniczy Poznań - Ławica obowiązek wykonania PRZEGŁĄDU EKOLOGICZNEGO. Najbardziej efektywny sposób na wyznaczenie oczekiwanych dodatkowych STAŁYCH oraz DORAŻNYCH punktów pomiaru hałasu na terenie dzielnicy Wola, który doprowadzi do ich lokalizacji w miejscach w których poziom hałasu jest dla mieszkańców nieakceptowalny i przekraczający dopuszczalne normy. Ze względu na rozprzestrzenianie się hałasu w sposób nieliniowy, zjawisku odbijania się hałasu i jego rozpraszania, wyznaczenie lokalizacji punktów pomiaru jedynie na podstawie metod naukowych i/lub przez podmiot którego	2 - 11. Uwagi nieuwzględnione Uzasadnienie przedstawiono w Lp. 6 pkt 2-11 niniejszej tabeli. 12. Uwaga nieuwzględniona Wyniki SMH z 2022 r., stanowiące zgodnie z art. 119a ustawy Prawo ochrony środowiska podstawę POH, nie wskazują na ponadnormatywne oddziaływanie hałasu Toru Poznań wyrażone długookresowymi średnimi poziomami dźwięku A – wskaźniki L_{dwn} i L_n odniesione do okresu całego roku. Nie ma zatem podstawy do wprowadzania w POH działania względem toru. Działalność Toru Poznań charakteryzuje się wzmożoną intensywnością treningów, imprez w okresie wiosenno-letnim przy jednoczesnym zaniku emisji hałasu w pozostałej części roku. Stąd też towarzyszące mu oddziaływanie akustyczne określone wskaźnikami długookresowymi jest niewielkie. Jednocześnie ustawa Prawo ochrony środowiska przewiduje odrębną ścieżkę ustalania i kontroli warunków korzystania ze środowiska, w ramach której ocena oddziaływania odbywa się w odniesieniu do jednej doby. Organem właściwym dla tego rodzaju postępowań administracyjnych jest Prezydent Miasta Poznania. Zakres strategicznych map hałasu (SMH) i programu ochrony środowiska przed hałasem (POH) regulowany jest przez art. 112a, 117a i 119a ustawy Prawo ochrony środowiska, a także Dyrektywę 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady. Zgodnie z ww. aktami prawa, hałas powstający w trakcie imprez masowych nie jest przedmiotem strategicznego zarządzania hałasem w środowisku.

Lp.	Data wpływu wniosku	Wnioskodawca	Sposób zgłoszenia uwag	Uwagi i wnioski	Sposób rozstrzygnięcia
				pracownicy nie mieszkają na terenie naszej dzielnicy, nie pozwoli na efektywną realizację zadania w lp. 1 i prawidłowe wykonanie przeglądu ekologicznego. 3. strony 245, 248, 254-257, 267 – Wykluczenie firmie Akustix sp. z o. o. z możliwości otrzymania zlecenia na pomiary hałasu w dodatkowych punktach o których mowa w pkt. 1. Wysokie ryzyko popełnienia błędu i braku obiektywnej oceny w toku realizacji zadań związanych z pomiarami i monitoringiem hałasu przez firmę Akustix sp. z o.o. ze względu na to, że: – firma ta dokonała oceny porealizacyjnej rozbudowy lotniska Poznań - Ławica, które doprowadziły kilka lata temu do zmniejszenia ilości punktów pomiaru hałasu z 7 do 2 (w tym tylko jeden na terenie Poznania), – firma ta wykonuje obecnie stały monitoring hałasu na zlecenie lotniska Poznań - Ławica, zatem trudno oczekiwać że doprowadzi do tego aby zostało dowiedzione że liczba obecnych punktów pomiarowych jest niewystarczająca albo że pomiary są przeprowadzone błędnie, – firma ta wykonała w październiku 2023r. doraźne pomiary hałasu na zlecenie Marszałka Województwa Wielkopolskiego na terenie Przeźmierowa, zatem można mieć wrażenie że pozycja tej firmy jest monopolistyczna, co z kolei może negatywnie wpływać na jakość wykonywania powierzonych zadań i konflikt interesów. 4. Zmiana firmy której lotnisko Poznań – Ławica zleciło dokonywanie stałych pomiaru hałasu z Akustix sp. z o.o. na inną firmę wybraną w trybie przewidzianym w odpowiednich przepisach – jak wyżej. 5. strony 245, 248, 254-257, 267 – Zapewnienie stałego pomiaru hałasu pochodzącego z płyty lotniska Poznań – Ławica (hałas związany np. z kołowaniem, odladaniem samolotów, inne operacje związane z przygotowaniem do lotów). Prowadzony obecnie monitoring hałasu nie obejmuje tego rodzaju źródeł hałasu, podczas gdy jego poziom jest na poziomie nieakceptowalnym. Dalsze uzasadnienie analogicznie jak w lp. 1. 6. strony 245, 248, 254-257, 267 – Zastosowanie środków ochrony przed hałasem (bariery typu wały ziemne, ekrany akustyczne pochłaniające hałas, inne zaawansowane technologie stosownie do odpowiedniej ekspertyzy) które ograniczą emisję hałasu pochodzącego od lotniska Poznań – Ławica w kierunku dzielnicy Wola. Hałas pochodzący od lotniska jest zbyt wysoki i zwiększa się z roku na rok, powodując zmęczenie i utrudniając wypoczynek i sen. Jego poziom jest nieakceptowalny. Lotnisko z roku na rok zwiększa ilość lotów i obsługiwanych	

Lp.	Data wpływu wniosku	Wnioskodawca	Sposób zgłoszenia uwag	Uwagi i wnioski	Sposób rozstrzygnięcia
				pasażerów i planuje dalszy rozwój, zatem należy już teraz zacząć projektować instalację środków ochrony przed hałasem aby chronić mieszkańców naszej dzielnicy przed jego rosnącym poziomem i pogarszaniem się poziomu zdrowia oraz warunków do wypoczynku, do którego mamy prawo. 7. strony 245, 248, 254-257, 267 – Doprowadzenie do zakończenia współpracy pomiędzy lotniskiem Ławica a prywatnymi szkołami prowadzącymi loty szkoleniowe na małych samolotach, które odbywają regularne loty w szczególności nad dzielnicą Wola. Realizowanie lotów nad naszą dzielnicą powoduje: – zagrożenie dla bezpieczeństwa – samoloty są po starcie na niewielkiej wysokości, mniej bezpiecznej niż w dalszej części lotu, a zdarzają się wypadki samolotów szkoleniowych, co w przypadku lotu nad strefą niezamieszkałą jest zawsze mniejszym zagrożeniem nad ludzi, – dodatkowe źródło hałasu lotniczego, – duża częstotliwość tych lotów (do kilkunastu dziennie), – zanieczyszczenie powietrza paliwem ołowiovym, którego stężenie nie jest w żaden sposób kontrolowane, a jego poziom ma negatywny wpływ na zdrowie. 8. strony 245, 248, 254-257, 267 – Do momentu zakończenia współpracy pomiędzy lotniskiem Ławica a prywatnymi szkołami prowadzącymi loty szkoleniowe na małych samolotach, nakazanie aby trasy ich lotów pokrywały się z trasami dużych samolotów rejsowych. Samoloty firm szkoleniowych są dla nas dodatkowym źródłem hałasu lotniczego, którego poziom nie jest w żaden sposób kontrolowany i mierzony, gdyż omijają one punkty pomiaru hałasu, albo też nie wykazują na ich wysokości przekroczeń obowiązujących norm, gdyż punkty te są oddalone od lotniska na tyle, że samoloty nad nimi przelatujące są na znacznie wyższej wysokości niż nad naszą dzielnicą. Realizowane obecnie pomiary hałasu nie odzwierciedlają zatem ilości i poziomu hałasu od samolotów szkoleniowych latających nad dzielnicą Wola. 9. strony 245, 248, 254-257, 267 – Zakazanie realizowania operacji lotniczych CARGO na lotnisku Poznań – Ławica. Samoloty realizujące loty CARGO są dla nas dodatkowym źródłem hałasu lotniczego, a co za tym idzie, pogarszają warunki do życia i wypoczynku. 10. strony 201, 245, 248, 254-257, 267 – Aktualizację Obszaru Ograniczonego Użytkowania wokół lotniska Poznań – Ławica. Ustanowiony w 2012 roku Obszar Ograniczonego Użytkowania nie obejmuje Woli, podczas gdy poziom hałasu związanego z funkcjonowaniem lotniska jest	

Lp.	Data wpływu wniosku	Wnioskodawca	Sposób zgłoszenia uwag	Uwagi i wnioski	Sposób rozstrzygnięcia
				uciążliwy i jednocześnie nie ma ani żadnych pomiarów ani też żadnych środków ochrony przed hałasem chroniących mieszkańców naszej dzielnicy. 11. strony 202, 245, 248, 254-257, 267 – Uwzględnienie w Programie Ochrony przed hałasem dla Województwa Wielkopolskiego wyników przeglądu ekologicznego którego obowiązek wykonania został nałożony na Port Lotniczy Poznań-Ławica decyzją Marszałka Województwa Wielkopolskiego. Decyzją z dnia 28 marca 2024r. Marszałek Województwa Wielkopolskiego nałożył na Port Lotniczy obowiązek sporządzenia przeglądu ekologicznego w terminie 18 miesięcy. Jego wyniki powinny pociągnąć za sobą konkretne NIEZWŁOCZNE działania, gdyż w miarę corocznego rozwoju lotniska, poziom hałasu jest coraz wyższy. Nie możemy czekać na nie kolejnych 5 lat. 12. Imprezy masowe na lotnisku i stadionie, tor Poznań.	
23	17.06.2024	osoba fizyczna	formularz	1. strony 245, 248, 254-257, 267 – Wprowadzenie stałych punktów pomiaru hałasu pochodzącego od lotniska Poznań – Ławica na terenie dzielnicy Wola w trybie pilnym. Brak jakiegokolwiek punktu pomiaru hałasu pochodzącego od lotniska Poznań – Ławica na terenie dzielnicy Wola, podczas gdy poziom tego hałasu dla mnie nieakceptowalny. Istnieje potrzeba jego mierzenia i kontrolowania w celu ochrony mieszkańców przed negatywnymi skutkami hałasu. Dzielnica Wola narażona jest na hałas lotniczy (starty i lądowania samolotów) oraz hałas pochodzący od innych operacji wykonywanych na płycie lotniska gdyż: – po jego wschodniej stronie znajduje się strefa techniczna lotniska, czyli miejsce np. odladzania samolotów, strefa parkowania samolotów szkoleniowych, budynki techniczne, lądowisko helikopterów lotniczego pogotowia ratunkowego, – samoloty w trakcie wejście na pokład i wyjścia z samolotu przez pasażerów oraz w czasie kołowania do i spod terminali są skierowane silnikami w kierunku naszej dzielnicy, co powoduje hałas, – zwiększyła się ilość startów i lądowań wykonywanych w kierunku i z kierunku wschodniego lotniska, – nasza dzielnica jest narażona na dodatkowy hałas od przelatujących samolotów szkoleniowych, od których hałas może być mniej lub o w ogóle nie odczuwalny w innych miejscach miasta, gdyż będąc chwilę po starcie na niewielkiej wysokości, nad nami hałasują bardziej, – pomiary hałasu dokonywane przez mieszkańców przy użyciu powszechnie dostępnych aplikacji wykazują, że hałas pochodzący od lotniska przekracza dopuszczalne normy,	1. Uwaga uwzględniona Uzasadnienie przedstawiono w Lp. 3 pkt 1 niniejszej tabeli. 2 - 11. Uwagi nieuwzględnione Uzasadnienie przedstawiono w Lp. 6 pkt 2-11 niniejszej tabeli. 12. Uwaga nieuwzględniona SMH z 2022 r., stanowiąca zgodnie z art. 119a ustawy Prawo ochrony środowiska podstawę POH, nie uwzględnia oddziaływania akustycznego Wojskowych Zakładów Motoryzacyjnych S.A. Zakłady te nie mogą zatem być objęte Programem. Jednocześnie należy zauważyć, że ustawa Prawo ochrony środowiska przewiduje odrębną ścieżkę ustalania i kontroli warunków korzystania ze środowiska. Organem właściwym dla tego rodzaju postępowań administracyjnych jest Prezydent Miasta Poznania. 13. W POH wskazano konieczność wdrożenia działań wynikających z dokumentów strategicznych miasta (PHD12) zmierzających do uspokojenia ruchu samochodowego i transformacji mobilności mieszkańców miasta. Konsekwentne wdrażanie tych działań pozwoli zarówno w perspektywie 5 lat jak i w strategii długofalowej na skuteczną minimalizację oddziaływania hałasu drogowego także w ciągu ulicy Dąbrowskiego na odcinku wzdłuż os. Wola.

Lp.	Data wpływu wniosku	Wnioskodawca	Sposób zgłoszenia uwag	Uwagi i wnioski	Sposób rozstrzygnięcia
				– lotnisko Poznań – Ławica ma najmniej punktów pomiaru hałasu z innych lotnisk w Polsce zlokalizowanych w dużych miastach (przykładowo: Lotnisko Chopina – 10 punktów, Kraków – 5, Wrocław – 4, Gdańsk – 4), pomimo tego że znajduje się blisko domów mieszkalnych. 2. strony 245, 248, 254-257, 267 – Umożliwienie mieszkańcom dzielnicy Wola udziału w procesie wyznaczania lokalizacji STAŁYCH punktów pomiaru hałasu o których mowa w pkt. 1 oraz lokalizacji punktów pomiaru hałasu w których będą wykonywane pomiary w wykonaniu decyzji Marszałka Województwa Wielkopolskiego z dnia 28.03.2024r. nakładającej na Port Lotniczy Poznań - Ławica obowiązek wykonania PRZEGŁĄDU EKOLOGICZNEGO. Najbardziej efektywny sposób na wyznaczenie oczekiwanych dodatkowych STAŁYCH oraz DORAŻNYCH punktów pomiaru hałasu na terenie dzielnicy Wola, który doprowadzi do ich lokalizacji w miejscach w których poziom hałasu jest dla mieszkańców nieakceptowalny i przekraczający dopuszczalne normy. Ze względu na rozprzestrzenianie się hałasu w sposób nieliniowy, zjawisku odbijania się hałasu i jego rozpraszania, wyznaczenie lokalizacji punktów pomiaru jedynie na podstawie metod naukowych i/lub przez podmiot którego pracownicy nie mieszkają na terenie naszej dzielnicy, nie pozwoli na efektywną realizację zadania w lp. 1 i prawidłowe wykonanie przeglądu ekologicznego. 3. strony 245, 248, 254-257, 267 – Wykluczenie firmie Akustix sp. z o. o. z możliwości otrzymania zlecenia na pomiary hałasu w dodatkowych punktach o których mowa w pkt. 1. Wysokie ryzyko popełnienia błędu i braku obiektywnej oceny w toku realizacji zadań związanych z pomiarami i monitoringiem hałasu przez firmę Akustix sp. z o.o. ze względu na to, że: – firma ta dokonała oceny porealizacyjnej rozbudowy lotniska Poznań - Ławica, które doprowadziły kilka lata temu do zmniejszenia ilości punktów pomiaru hałasu z 7 do 2 (w tym tylko jeden na terenie Poznania), – firma ta wykonuje obecnie stały monitoring hałasu na zlecenie lotniska Poznań - Ławica, zatem trudno oczekiwać że doprowadzi do tego aby zostało dowiedzione że liczba obecnych punktów pomiarowych jest niewystarczająca albo że pomiary są przeprowadzone błędnie, – firma ta wykonała w październiku 2023r. doraźne pomiary hałasu na zlecenie Marszałka Województwa Wielkopolskiego na terenie Przeźmierowa, zatem można mieć wrażenie że pozycja tej firmy jest monopolistyczna, co z kolei może negatywnie wpływać na jakość wykonywania powierzonych zadań i konflikt interesów.	

Lp.	Data wpływu wniosku	Wnioskodawca	Sposób zgłoszenia uwag	Uwagi i wnioski	Sposób rozstrzygnięcia
				4. Zmiana firmy której lotnisko Poznań – Ławica zleciło dokonywanie stałych pomiaru hałasu z Akustix sp. z o.o. na inną firmę wybraną w trybie przewidzianym w odpowiednich przepisach – jak wyżej. 5. strony 245, 248, 254-257, 267 – Zapewnienie stałego pomiaru hałasu pochodzącego z płyty lotniska Poznań – Ławica (hałas związany np. z kołowaniem, odladaniem samolotów, inne operacje związane z przygotowaniem do lotów). Prowadzony obecnie monitoring hałasu nie obejmuje tego rodzaju źródeł hałasu, podczas gdy jego poziom jest na poziomie nieakceptowalnym. Dalsze uzasadnienie analogicznie jak w lp. 1. 6. strony 245, 248, 254-257, 267 – Zastosowanie środków ochrony przed hałasem (bariery typu wały ziemne, ekrany akustyczne pochłaniające hałas, inne zaawansowane technologie stosownie do odpowiedniej ekspertyzy) które ograniczą emisję hałasu pochodzącego od lotniska Poznań – Ławica w kierunku dzielnicy Wola. Hałas pochodzący od lotniska jest zbyt wysoki i zwiększa się z roku na rok, powodując zmęczenie i utrudniając wypoczynek i sen. Jego poziom jest nieakceptowalny. Lotnisko z roku na rok zwiększa ilość lotów i obsługiwanych pasażerów i planuje dalszy rozwój, zatem należy już teraz zacząć projektować instalację środków ochrony przed hałasem aby chronić mieszkańców naszej dzielnicy przed jego rosnącym poziomem i pogarszaniem się poziomu zdrowia oraz warunków do wypoczynku, do którego mamy prawo. 7. strony 245, 248, 254-257, 267 – Doprowadzenie do zakończenia współpracy pomiędzy lotniskiem Ławica a prywatnymi szkołami prowadzącymi loty szkoleniowe na małych samolotach, które odbywają regularne loty w szczególności nad dzielnicą Wola. Realizowanie lotów nad naszą dzielnicą powoduje: – zagrożenie dla bezpieczeństwa – samoloty są po starcie na niewielkiej wysokości, mniej bezpiecznej niż w dalszej części lotu, a zdarzają się wypadki samolotów szkoleniowych, co w przypadku lotu nad strefą niezamieszkałą jest zawsze mniejszym zagrożeniem nad ludzi, – dodatkowe źródło hałasu lotniczego, – duża częstotliwość tych lotów (do kilkunastu dziennie), – zanieczyszczenie powietrza paliwem ołowiovym, którego stężenie nie jest w żaden sposób kontrolowane, a jego poziom ma negatywny wpływ na zdrowie. 8. strony 245, 248, 254-257, 267 – Do momentu zakończenia współpracy pomiędzy lotniskiem Ławica a prywatnymi szkołami prowadzącymi loty szkoleniowe na małych samolotach, nakazanie aby trasy ich lotów pokrywały się z trasami dużych samolotów rejsowych.	

Lp.	Data wpływu wniosku	Wnioskodawca	Sposób zgłoszenia uwag	Uwagi i wnioski	Sposób rozstrzygnięcia
				Samoloty firm szkoleniowych są dla nas dodatkowym źródłem hałasu lotniczego, którego poziom nie jest w żaden sposób kontrolowany i mierzony, gdyż omijają one punkty pomiaru hałasu, albo też nie wykazują na ich wysokości przekroczeń obowiązujących norm, gdyż punkty te są oddalone od lotniska na tyle, że samoloty nad nimi przelatujące są na znacznie wyższej wysokości niż nad naszą dzielnicą. Realizowane obecnie pomiary hałasu nie odzwierciedlają zatem ilości i poziomu hałasu od samolotów szkoleniowych latających nad dzielnicą Wola. 9. strony 245, 248, 254-257, 267 – Zakazanie realizowania operacji lotniczych CARGO na lotnisku Poznań – Ławica. Samoloty realizujące loty CARGO są dla nas dodatkowym źródłem hałasu lotniczego, a co za tym idzie, pogarszają warunki do życia i wypoczynku. 10. strony 201, 245, 248, 254-257, 267 – Aktualizację Obszaru Ograniczonego Użytkowania wokół lotniska Poznań – Ławica. Ustanowiony w 2012 roku Obszar Ograniczonego Użytkowania nie obejmuje Woli, podczas gdy poziom hałasu związanego z funkcjonowaniem lotniska jest uciążliwy i jednocześnie nie ma ani żadnych pomiarów ani też żadnych środków ochrony przed hałasem chroniących mieszkańców naszej dzielnicy. 11. strony 202, 245, 248, 254-257, 267 – Uwzględnienie w Programie Ochrony przed hałasem dla Województwa Wielkopolskiego wyników przeglądu ekologicznego którego obowiązek wykonania został nałożony na Port Lotniczy Poznań-Ławica decyzją Marszałka Województwa Wielkopolskiego. Decyzją z dnia 28 marca 2024r. Marszałek Województwa Wielkopolskiego nałożył na Port Lotniczy obowiązek sporządzenia przeglądu ekologicznego w terminie 18 miesięcy. Jego wyniki powinny pociągnąć za sobą konkretne NIEZWŁOCZNE działania, gdyż w miarę corocznego rozwoju lotniska, poziom hałasu jest coraz wyższy. Nie możemy czekać na nie kolejnych 5 lat. 12. Odgłosy pracy urządzeń technicznych WZMOT od strony ul. Skalskiego. 13. Mocny hałas z ulicy Dąbrowskiego.	
24	17.06.2024	osoba fizyczna	formularz	1. strony 245, 248, 254-257, 267 – Wprowadzenie stałych punktów pomiaru hałasu pochodzącego od lotniska Poznań – Ławica na terenie dzielnicy Wola w trybie pilnym. Brak jakiegokolwiek punktu pomiaru hałasu pochodzącego od lotniska Poznań – Ławica na terenie dzielnicy Wola, podczas gdy poziom tego hałasu dla mnie nieakceptowalny. Istnieje potrzeba jego mierzenia i kontrolowania w celu ochrony mieszkańców przed negatywnymi skutkami hałasu. Dzielnica Wola narażona jest na hałas lotniczy (starty i lądowania samolotów) oraz hałas pochodzący od innych operacji wykonywanych na płycie lotniska gdyż:	1. Uwaga uwzględniona Uzasadnienie przedstawiono w Lp. 3 pkt 1 niniejszej tabeli. 2 - 11. Uwagi nieuwzględnione Uzasadnienie przedstawiono w Lp. 6 pkt 2-11 niniejszej tabeli. 12. Uwaga nieuwzględniona SMH z 2022 r., stanowiąca zgodnie z art. 119a ustawy Prawo ochrony środowiska podstawę POH, nie uwzględnia oddziaływania akustycznego Wojskowych Zakładów Motoryzacyjnych S.A. Zakłady te nie mogą zatem być objęte Programem. Jednocześnie należy zauważyć, że ustawa Prawo ochrony środowiska przewiduje odrębną ścieżkę ustalania i kontroli warunków korzystania

Lp.	Data wpływu wniosku	Wnioskodawca	Sposób zgłoszenia uwag	Uwagi i wnioski	Sposób rozstrzygnięcia
				– po jego wschodniej stronie znajduje się strefa techniczna lotniska, czyli miejsce np. odladania samolotów, strefa parkowania samolotów szkoleniowych, budynki techniczne, lądowisko helikopterów lotniczego pogotowia ratunkowego, – samoloty w trakcie wejście na pokład i wyjścia z samolotu przez pasażerów oraz w czasie kołowania do i spod terminali są skierowane silnikami w kierunku naszej dzielnicy, co powoduje hałas, – zwiększyła się ilość startów i lądowań wykonywanych w kierunku i z kierunku wschodniego lotniska, – nasza dzielnica jest narażona na dodatkowy hałas od przelatujących samolotów szkoleniowych, od których hałas może być mniej lub o w ogóle nie odczuwalny w innych miejscach miasta, gdyż będąc chwilę po starcie na niewielkiej wysokości, nad nami hałasują bardziej, – pomiary hałasu dokonywane przez mieszkańców przy użyciu powszechnie dostępnych aplikacji wykazują, że hałas pochodzący od lotniska przekracza dopuszczalne normy, – lotnisko Poznań – Ławica ma najmniej punktów pomiaru hałasu z innych lotnisk w Polsce zlokalizowanych w dużych miastach (przykładowo: Lotnisko Chopina – 10 punktów, Kraków – 5, Wrocław – 4, Gdańsk – 4), pomimo tego że znajduje się blisko domów mieszkalnych. 2. strony 245, 248, 254-257, 267 – Umożliwienie mieszkańcom dzielnicy Wola udziału w procesie wyznaczania lokalizacji STAŁYCH punktów pomiaru hałasu o których mowa w pkt. 1 oraz lokalizacji punktów pomiaru hałasu w których będą wykonywane pomiary w wykonaniu decyzji Marszałka Województwa Wielkopolskiego z dnia 28.03.2024r. nakładającej na Port Lotniczy Poznań - Ławica obowiązek wykonania PRZEGŁĄDU EKologicznego. Najbardziej efektywny sposób na wyznaczenie oczekiwanych dodatkowych STAŁYCH oraz DORAŻNYCH punktów pomiaru hałasu na terenie dzielnicy Wola, który doprowadzi do ich lokalizacji w miejscach w których poziom hałasu jest dla mieszkańców nieakceptowalny i przekraczający dopuszczalne normy. Ze względu na rozprzestrzenianie się hałasu w sposób nieliniowy, zjawisku odbijania się hałasu i jego rozpraszania, wyznaczenie lokalizacji punktów pomiaru jedynie na podstawie metod naukowych i/lub przez podmiot którego pracownicy nie mieszkają na terenie naszej dzielnicy, nie pozwoli na efektywną realizację zadania w lp. 1 i prawidłowe wykonanie przeglądu ekologicznego. 3. strony 245, 248, 254-257, 267 – Wykluczenie firmie Akustix sp. z o. o. z możliwości otrzymania zlecenia na pomiary hałasu w dodatkowych punktach o których mowa w pkt. 1. Wysokie ryzyko popełnienia błędów i braku obiektywnej oceny w toku realizacji	ze środowiska. Organem właściwym dla tego rodzaju postępowań administracyjnych jest Prezydent Miasta Poznania.

Lp.	Data wpływu wniosku	Wnioskodawca	Sposób zgłoszenia uwag	Uwagi i wnioski	Sposób rozstrzygnięcia
				zadań związanych z pomiarami i monitoringiem hałasu przez firmę Akustix sp. z o.o. ze względu na to, że: – firma ta dokonała oceny porealizacyjnej rozbudowy lotniska Poznań - Ławica, które doprowadziły kilka lata temu do zmniejszenia ilości punktów pomiaru hałasu z 7 do 2 (w tym tylko jeden na terenie Poznania), – firma ta wykonuje obecnie stały monitoring hałasu na zlecenie lotniska Poznań - Ławica, zatem trudno oczekiwać że doprowadzi do tego aby zostało dowiedzione że liczba obecnych punktów pomiarowych jest niewystarczająca albo że pomiary są przeprowadzone błędnie, – firma ta wykonała w październiku 2023r. doraźne pomiary hałasu na zlecenie Marszałka Województwa Wielkopolskiego na terenie Przęmierowa, – zatem można mieć wrażenie że pozycja tej firmy jest monopolistyczna, co z kolei może negatywnie wpływać na jakość wykonywania powierzonych zadań i konflikt interesów. 4. Zmiana firmy której lotnisko Poznań – Ławica zleciło dokonywanie stałych pomiaru hałasu z Akustix sp. z o.o. na inną firmę wybraną w trybie przewidzianym w odpowiednich przepisach – jak wyżej. 5. strony 245, 248, 254-257, 267 – Zapewnienie stałego pomiaru hałasu pochodzącego z płyty lotniska Poznań – Ławica (hałas związany np. z kołowaniem, odladaniem samolotów, inne operacje związane z przygotowaniem do lotów). Prowadzony obecnie monitoring hałasu nie obejmuje tego rodzaju źródeł hałasu, podczas gdy jego poziom jest na poziomie nieakceptowalnym. Dalsze uzasadnienie analogicznie jak w lp. 1. 6. strony 245, 248, 254-257, 267 – Zastosowanie środków ochrony przed hałasem (bariery typu wały ziemne, ekrany akustyczne pochłaniające hałas, inne zaawansowane technologie stosownie do odpowiedniej ekspertyzy) które ograniczą emisję hałasu pochodzącego od lotniska Poznań – Ławica w kierunku dzielnicy Wola. Hałas pochodzący od lotniska jest zbyt wysoki i zwiększa się z roku na rok, powodując zmęczenie i utrudniając wypoczynek i sen. Jego poziom jest nieakceptowalny. Lotnisko z roku na rok zwiększa ilość lotów i obsługiwanych pasażerów i planuje dalszy rozwój, zatem należy już teraz zacząć projektować instalację środków ochrony przed hałasem aby chronić mieszkańców naszej dzielnicy przed jego rosnącym poziomem i pogarszaniem się poziomu zdrowia oraz warunków do wypoczynku, do którego mamy prawo. 7. strony 245, 248, 254-257, 267 – Doprowadzenie do zakończenia współpracy pomiędzy lotniskiem Ławica a prywatnymi szkołami prowadzącymi loty	

Lp.	Data wpływu wniosku	Wnioskodawca	Sposób zgłoszenia uwag	Uwagi i wnioski	Sposób rozstrzygnięcia
				szkoleniowe na małych samolotach, które odbywają regularne loty w szczególności nad dzielnicą Wola. Realizowanie lotów nad naszą dzielnicą powoduje: – zagrożenie dla bezpieczeństwa – samoloty są po starcie na niewielkiej wysokości, mniej bezpiecznej niż w dalszej części lotu, a zdarzają się wypadki samolotów szkoleniowych, co w przypadku lotu nad strefą niezamieszkałą jest zawsze mniejszym zagrożeniem nad ludzi, – dodatkowe źródło hałasu lotniczego, – duża częstotliwość tych lotów (do kilkunastu dziennie), – zanieczyszczenie powietrza paliwem ołowiovym, którego stężenie nie jest w żaden sposób kontrolowane, a jego poziom ma negatywny wpływ na zdrowie. 8. strony 245, 248, 254-257, 267 – Do momentu zakończenia współpracy pomiędzy lotniskiem Ławica a prywatnymi szkołami prowadzącymi loty szkoleniowe na małych samolotach, nakazanie aby trasy ich lotów pokrywały się z trasami dużych samolotów rejsowych. Samoloty firm szkoleniowych są dla nas dodatkowym źródłem hałasu lotniczego, którego poziom nie jest w żaden sposób kontrolowany i mierzony, gdyż omijają one punkty pomiaru hałasu, albo też nie wykazują na ich wysokości przekroczeń obowiązujących norm, gdyż punkty te są oddalone od lotniska na tyle, że samoloty nad nimi przelatujące są na znacznie wyższej wysokości niż nad naszą dzielnicą. Realizowane obecnie pomiary hałasu nie odzwierciedlają zatem ilości i poziomu hałasu od samolotów szkoleniowych latających nad dzielnicą Wola. 9. strony 245, 248, 254-257, 267 – Zakazanie realizowania operacji lotniczych CARGO na lotnisku Poznań – Ławica. Samoloty realizujące loty CARGO są dla nas dodatkowym źródłem hałasu lotniczego, a co za tym idzie, pogarszają warunki do życia i wypoczynku. 10. strony 201, 245, 248, 254-257, 267 – Aktualizację Obszaru Ograniczonego Użytkowania wokół lotniska Poznań – Ławica. Ustanowiony w 2012 roku Obszar Ograniczonego Użytkowania nie obejmuje Woli, podczas gdy poziom hałasu związanego z funkcjonowaniem lotniska jest uciążliwy i jednocześnie nie ma ani żadnych pomiarów ani też żadnych środków ochrony przed hałasem chroniących mieszkańców naszej dzielnicy. 11. strony 202, 245, 248, 254-257, 267 – Uwzględnienie w Programie Ochrony przed hałasem dla Województwa Wielkopolskiego wyników przeglądu ekologicznego którego obowiązek wykonania został nałożony na Port Lotniczy Poznań-Ławica decyzją Marszałka Województwa Wielkopolskiego. Decyzją z dnia 28 marca 2024r. Marszałek Województwa Wielkopolskiego nałożył na Port Lotniczy obowiązek sporządzenia przeglądu ekologicznego	

Lp.	Data wpływu wniosku	Wnioskodawca	Sposób zgłoszenia uwag	Uwagi i wnioski	Sposób rozstrzygnięcia
				w terminie 18 miesięcy. Jego wyniki powinny pociągnąć za sobą konkretne NIEZWŁOCZNE działania, gdyż w miarę corocznego rozwoju lotniska, poziom hałasu jest coraz wyższy. Nie możemy czekać na nie kolejnych 5 lat. 12. Do wniosku dołączam postulat ochrony przed hałasem generowanym przez zakład WZMOT.	
25	17.06.2024	osoba fizyczna	formularz	1. strony 245, 248, 254-257, 267 – Wprowadzenie stałych punktów pomiaru hałasu pochodzącego od lotniska Poznań – Ławica na terenie dzielnicy Wola w trybie pilnym. Brak jakiegokolwiek punktu pomiaru hałasu pochodzącego od lotniska Poznań – Ławica na terenie dzielnicy Wola, podczas gdy poziom tego hałasu dla mnie nieakceptowalny. Istnieje potrzeba jego mierzenia i kontrolowania w celu ochrony mieszkańców przed negatywnymi skutkami hałasu. Dzielnica Wola narażona jest na hałas lotniczy (starty i lądowania samolotów) oraz hałas pochodzący od innych operacji wykonywanych na płycie lotniska gdyż: – po jego wschodniej stronie znajduje się strefa techniczna lotniska, czyli miejsce np. odladania samolotów, strefa parkowania samolotów szkoleniowych, budynki techniczne, lądowisko helikopterów lotniczego pogotowia ratunkowego, – samoloty w trakcie wejście na pokład i wyjścia z samolotu przez pasażerów oraz w czasie kołowania do i spod terminali są skierowane silnikami w kierunku naszej dzielnicy, co powoduje hałas, – zwiększyła się ilość startów i lądowań wykonywanych w kierunku i z kierunku wschodniego lotniska, – nasza dzielnica jest narażona na dodatkowy hałas od przelatujących samolotów szkoleniowych, od których hałas może być mniej lub o w ogóle nie odczuwalny w innych miejscach miasta, gdyż będąc chwilę po starcie na niewielkiej wysokości, nad nami hałasują bardziej, – pomiary hałasu dokonywane przez mieszkańców przy użyciu powszechnie dostępnych aplikacji wykazują, że hałas pochodzący od lotniska przekracza dopuszczalne normy, – lotnisko Poznań – Ławica ma najmniej punktów pomiaru hałasu z innych lotnisk w Polsce zlokalizowanych w dużych miastach (przykładowo: Lotnisko Chopina – 10 punktów, Kraków – 5, Wrocław – 4, Gdańsk – 4), pomimo tego że znajduje się blisko domów mieszkalnych. 2. strony 245, 248, 254-257, 267 – Umożliwienie mieszkańcom dzielnicy Wola udziału w procesie wyznaczania lokalizacji STAŁYCH punktów pomiaru hałasu o których mowa w pkt. 1 oraz lokalizacji punktów pomiaru hałasu w których	1. Uwaga uwzględniona Uzasadnienie przedstawiono w Lp. 3 pkt 1 niniejszej tabeli. 2 - 11. Uwagi nieuwzględnione Uzasadnienie przedstawiono w Lp. 6 pkt 2-11 niniejszej tabeli. 12. Uwaga nieuwzględniona SMH z 2022 r., stanowiąca zgodnie z art. 119a ustawy Prawo ochrony środowiska podstawę POH, nie uwzględnia oddziaływania akustycznego Wojskowych Zakładów Motoryzacyjnych S.A. Zakłady te nie mogą zatem być objęte Programem. Jednocześnie należy zauważyć, że ustawa Prawo ochrony środowiska przewiduje odrębną ścieżkę ustalania i kontroli warunków korzystania ze środowiska. Organem właściwym dla tego rodzaju postępowań administracyjnych jest Prezydent Miasta Poznania.

Lp.	Data wpływu wniosku	Wnioskodawca	Sposób zgłoszenia uwag	Uwagi i wnioski	Sposób rozstrzygnięcia
				będą wykonywane pomiary w wykonaniu decyzji Marszałka Województwa Wielkopolskiego z dnia 28.03.2024r. nakładającej na Port Lotniczy Poznań - Ławica obowiązek wykonania PRZEGŁĄDU EKOLOGICZNEGO. Najbardziej efektywny sposób na wyznaczenie oczekiwanych dodatkowych STAŁYCH oraz DORAŻNYCH punktów pomiaru hałasu na terenie dzielnicy Wola, który doprowadzi do ich lokalizacji w miejscach w których poziom hałasu jest dla mieszkańców nieakceptowalny i przekraczający dopuszczalne normy. Ze względu na rozprzestrzenianie się hałasu w sposób nieliniowy, zjawisku odbijania się hałasu i jego rozpraszania, wyznaczenie lokalizacji punktów pomiaru jedynie na podstawie metod naukowych i/lub przez podmiot którego pracownicy nie mieszkają na terenie naszej dzielnicy, nie pozwoli na efektywną realizację zadania w lp. 1 i prawidłowe wykonanie przeglądu ekologicznego. 3. strony 245, 248, 254-257, 267 – Wykluczenie firmy Akustix sp. z o. o. z możliwości otrzymania zlecenia na pomiary hałasu w dodatkowych punktach o których mowa w pkt. 1. Wysokie ryzyko popełnienia błędu i braku obiektywnej oceny w toku realizacji zadań związanych z pomiarami i monitoringiem hałasu przez firmę Akustix sp. z o.o. ze względu na to, że: – firma ta dokonała oceny porealizacyjnej rozbudowy lotniska Poznań - Ławica, które doprowadziły kilka lata temu do zmniejszenia ilości punktów pomiaru hałasu z 7 do 2 (w tym tylko jeden na terenie Poznania), – firma ta wykonuje obecnie stały monitoring hałasu na zlecenie lotniska Poznań - Ławica, zatem trudno oczekiwać że doprowadzi do tego aby zostało dowiedzione że liczba obecnych punktów pomiarowych jest niewystarczająca albo że pomiary są przeprowadzone błędnie, – firma ta wykonała w październiku 2023r. doraźne pomiary hałasu na zlecenie Marszałka Województwa Wielkopolskiego na terenie Przeźmierowa, zatem można mieć wrażenie że pozycja tej firmy jest monopolistyczna, co z kolei może negatywnie wpływać na jakość wykonywania powierzonych zadań i konflikt interesów. 4. Zmiana firmy której lotnisko Poznań – Ławica zleciło dokonywanie stałych pomiaru hałasu z Akustix sp. z o.o. na inną firmę wybraną w trybie przewidzianym w odpowiednich przepisach – jak wyżej. 5. strony 245, 248, 254-257, 267 – Zapewnienie stałego pomiaru hałasu pochodzącego z płyty lotniska Poznań – Ławica (hałas związany np. z kołowaniem, odladaniem samolotów, inne operacje związane z przygotowaniem do lotów). Prowadzony obecnie monitoring hałasu nie obejmuje tego rodzaju źródeł	

Lp.	Data wpływu wniosku	Wnioskodawca	Sposób zgłoszenia uwag	Uwagi i wnioski	Sposób rozstrzygnięcia
				hałas, podczas gdy jego poziom jest na poziomie nieakceptowalnym. Dalsze uzasadnienie analogicznie jak w lp. 1. 6. strony 245, 248, 254-257, 267 – Zastosowanie środków ochrony przed hałasem (bariery typu wały ziemne, ekrany akustyczne pochłaniające hałas, inne zaawansowane technologie stosownie do odpowiedniej ekspertyzy) które ograniczą emisję hałasu pochodzącego od lotniska Poznań – Ławica w kierunku dzielnicy Wola. Hałas pochodzący od lotniska jest zbyt wysoki i zwiększa się z roku na rok, powodując zmęczenie i utrudniając wypoczynek i sen. Jego poziom jest nieakceptowalny. Lotnisko z roku na rok zwiększa ilość lotów i obsługiwanych pasażerów i planuje dalszy rozwój, zatem należy już teraz zacząć projektować instalację środków ochrony przed hałasem aby chronić mieszkańców naszej dzielnicy przed jego rosnącym poziomem i pogarszaniem się poziomu zdrowia oraz warunków do wypoczynku, do którego mamy prawo. 7. strony 245, 248, 254-257, 267 – Doprowadzenie do zakończenia współpracy pomiędzy lotniskiem Ławica a prywatnymi szkołami prowadzącymi loty szkoleniowe na małych samolotach, które odbywają regularne loty w szczególności nad dzielnicą Wola. Realizowanie lotów nad naszą dzielnicą powoduje: – zagrożenie dla bezpieczeństwa – samoloty są po starcie na niewielkiej wysokości, mniej bezpiecznej niż w dalszej części lotu, a zdarzają się wypadki samolotów szkoleniowych, co w przypadku lotu nad strefą niezamieszkałą jest zawsze mniejszym zagrożeniem nad ludzi, – dodatkowe źródło hałasu lotniczego, – duża częstotliwość tych lotów (do kilkunastu dziennie), – zanieczyszczenie powietrza paliwem ołowiovym, którego stężenie nie jest w żaden sposób kontrolowane, a jego poziom ma negatywny wpływ na zdrowie. 8. strony 245, 248, 254-257, 267 – Do momentu zakończenia współpracy pomiędzy lotniskiem Ławica a prywatnymi szkołami prowadzącymi loty szkoleniowe na małych samolotach, nakazanie aby trasy ich lotów pokrywały się z trasami dużych samolotów rejsowych. Samoloty firm szkoleniowych są dla nas dodatkowym źródłem hałasu lotniczego, którego poziom nie jest w żaden sposób kontrolowany i mierzony, gdyż omijają one punkty pomiaru hałasu, albo też nie wykazują na ich wysokości przekroczeń obowiązujących norm, gdyż punkty te są oddalone od lotniska na tyle, że samoloty nad nimi przelatujące są na znacznie wyższej wysokości niż nad naszą dzielnicą. Realizowane obecnie pomiary hałasu nie odzwierciedlają zatem ilości i poziomu hałasu od samolotów szkoleniowych latających nad dzielnicą Wola.	

Lp.	Data wpływu wniosku	Wnioskodawca	Sposób zgłoszenia uwag	Uwagi i wnioski	Sposób rozstrzygnięcia
				9. strony 245, 248, 254-257, 267 – Zakazanie realizowania operacji lotniczych CARGO na lotnisku Poznań – Ławica. Samoloty realizujące loty CARGO są dla nas dodatkowym źródłem hałasu lotniczego, a co za tym idzie, pogarszają warunki do życia i wypoczynku. 10. strony 201, 245, 248, 254-257, 267 – Aktualizację Obszaru Ograniczonego Użytkowania wokół lotniska Poznań – Ławica. Ustanowiony w 2012 roku Obszar Ograniczonego Użytkowania nie obejmuje Woli, podczas gdy poziom hałasu związanego z funkcjonowaniem lotniska jest uciążliwy i jednocześnie nie ma ani żadnych pomiarów ani też żadnych środków ochrony przed hałasem chroniących mieszkańców naszej dzielnicy. 11. strony 202, 245, 248, 254-257, 267 – Uwzględnienie w Programie Ochrony przed hałasem dla Województwa Wielkopolskiego wyników przeglądu ekologicznego którego obowiązek wykonania został nałożony na Port Lotniczy Poznań-Ławica decyzją Marszałka Województwa Wielkopolskiego. Decyzją z dnia 28 marca 2024r. Marszałek Województwa Wielkopolskiego nałożył na Port Lotniczy obowiązek sporządzenia przeglądu ekologicznego w terminie 18 miesięcy. Jego wyniki powinny pociągnąć za sobą konkretne NIEZWŁOCZNE działania, gdyż w miarę corocznego rozwoju lotniska, poziom hałasu jest coraz wyższy. Nie możemy czekać na nie kolejnych 5 lat. 12. Dołączam prośbę o weryfikację hałasu dochodzącego z WZM (Wojskowe Zakłady Motoryzacyjne) przy ul. Dąbrowskiego.	
26	17.06.2024	osoba fizyczna	formularz	1. strony 245, 248, 254-257, 267 – Wprowadzenie stałych punktów pomiaru hałasu pochodzącego od lotniska Poznań – Ławica na terenie dzielnicy Wola w trybie pilnym. Brak jakiegokolwiek punktu pomiaru hałasu pochodzącego od lotniska Poznań – Ławica na terenie dzielnicy Wola, podczas gdy poziom tego hałasu dla mnie nieakceptowalny. Istnieje potrzeba jego mierzenia i kontrolowania w celu ochrony mieszkańców przed negatywnymi skutkami hałasu. Dzielnica Wola narażona jest na hałas lotniczy (starty i lądowania samolotów) oraz hałas pochodzący od innych operacji wykonywanych na płycie lotniska gdyż: – po jego wschodniej stronie znajduje się strefa techniczna lotniska, czyli miejsce np. odladzania samolotów, strefa parkowania samolotów szkoleniowych, budynki techniczne, lądowisko helikopterów lotniczego pogotowia ratunkowego, – samoloty w trakcie wejście na pokład i wyjścia z samolotu przez pasażerów oraz w czasie kołowania do i spod terminali są skierowane silnikami w kierunku naszej dzielnicy, co powoduje hałas,	1. Uwaga uwzględniona Uzasadnienie przedstawiono w Lp. 3 pkt 1 niniejszej tabeli. 2 - 11. Uwagi nieuwzględnione Uzasadnienie przedstawiono w Lp. 6 pkt 2-11 niniejszej tabeli. 12. Uwaga nieuwzględniona SMH z 2022 r., stanowiąca zgodnie z art. 119a ustawy Prawo ochrony środowiska podstawę POH, nie uwzględnia oddziaływania akustycznego Wojskowych Zakładów Motoryzacyjnych S.A. Zakłady te nie mogą zatem być objęte Programem. Jednocześnie należy zauważyć, że ustawa Prawo ochrony środowiska przewiduje odrębną ścieżkę ustalania i kontroli warunków korzystania ze środowiska. Organem właściwym dla tego rodzaju postępowań administracyjnych jest Prezydent Miasta Poznania.

Lp.	Data wpływu wniosku	Wnioskodawca	Sposób zgłoszenia uwag	Uwagi i wnioski	Sposób rozstrzygnięcia
				– zwiększyła się ilość startów i lądowań wykonywanych w kierunku i z kierunku wschodniego lotniska, – nasza dzielnica jest narażona na dodatkowy hałas od przelatujących samolotów szkoleniowych, od których hałas może być mniej lub o w ogóle nie odczuwalny w innych miejscach miasta, gdyż będąc chwilę po starcie na niewielkiej wysokości, nad nami hałasują bardziej, – pomiary hałasu dokonywane przez mieszkańców przy użyciu powszechnie dostępnych aplikacji wykazują, że hałas pochodzący od lotniska przekracza dopuszczalne normy, – lotnisko Poznań – Ławica ma najmniej punktów pomiaru hałasu z innych lotnisk w Polsce zlokalizowanych w dużych miastach (przykładowo: Lotnisko Chopina – 10 punktów, Kraków – 5, Wrocław – 4, Gdańsk – 4), pomimo tego że znajduje się blisko domów mieszkalnych. 2. strony 245, 248, 254-257, 267 – Umożliwienie mieszkańcom dzielnicy Wola udziału w procesie wyznaczania lokalizacji STAŁYCH punktów pomiaru hałasu o których mowa w pkt. 1 oraz lokalizacji punktów pomiaru hałasu w których będą wykonywane pomiary w wykonaniu decyzji Marszałka Województwa Wielkopolskiego z dnia 28.03.2024r. nakładającej na Port Lotniczy Poznań - Ławica obowiązek wykonania PRZEGŁĄDU EKOLOGICZNEGO. Najbardziej efektywny sposób na wyznaczenie oczekiwanych dodatkowych STAŁYCH oraz DORAŻNYCH punktów pomiaru hałasu na terenie dzielnicy Wola, który doprowadzi do ich lokalizacji w miejscach w których poziom hałasu jest dla mieszkańców nieakceptowalny i przekraczający dopuszczalne normy. Ze względu na rozprzestrzenianie się hałasu w sposób nieliniowy, zjawisku odbijania się hałasu i jego rozpraszania, wyznaczenie lokalizacji punktów pomiaru jedynie na podstawie metod naukowych i/lub przez podmiot którego pracownicy nie mieszkają na terenie naszej dzielnicy, nie pozwoli na efektywną realizację zadania w lp. 1 i prawidłowe wykonanie przeglądu ekologicznego. 3. strony 245, 248, 254-257, 267 – Wykluczenie firmy Akustix sp. z o. o. z możliwości otrzymania zlecenia na pomiary hałasu w dodatkowych punktach o których mowa w pkt. 1. Wysokie ryzyko popełnienia błędu i braku obiektywnej oceny w toku realizacji zadań związanych z pomiarami i monitoringiem hałasu przez firmę Akustix sp. z o.o. ze względu na to, że: – firma ta dokonała oceny porealizacyjnej rozbudowy lotniska Poznań - Ławica, które doprowadziły kilka lata temu do zmniejszenia ilości punktów pomiaru hałasu z 7 do 2 (w tym tylko jeden na terenie Poznania),	

Lp.	Data wpływu wniosku	Wnioskodawca	Sposób zgłoszenia uwag	Uwagi i wnioski	Sposób rozstrzygnięcia
				– firma ta wykonuje obecnie stały monitoring hałasu na zlecenie lotniska Poznań - Ławica, zatem trudno oczekiwać że doprowadzi do tego aby zostało dowiedzione że liczba obecnych punktów pomiarowych jest niewystarczająca albo że pomiary są przeprowadzone błędnie, – firma ta wykonała w październiku 2023r. doraźne pomiary hałasu na zlecenie Marszałka Województwa Wielkopolskiego na terenie Przeźmierowa, zatem można mieć wrażenie że pozycja tej firmy jest monopolistyczna, co z kolei może negatywnie wpływać na jakość wykonywania powierzonych zadań i konflikt interesów. 4. Zmiana firmy której lotnisko Poznań – Ławica zleciło dokonywanie stałych pomiaru hałasu z Akustix sp. z o.o. na inną firmę wybraną w trybie przewidzianym w odpowiednich przepisach – jak wyżej. 5. strony 245, 248, 254-257, 267 – Zapewnienie stałego pomiaru hałasu pochodzącego z płyty lotniska Poznań – Ławica (hałas związany np. z kołowaniem, odladzaniem samolotów, inne operacje związane z przygotowaniem do lotów). Prowadzony obecnie monitoring hałasu nie obejmuje tego rodzaju źródeł hałasu, podczas gdy jego poziom jest na poziomie nieakceptowalnym. Dalsze uzasadnienie analogicznie jak w lp. 1. 6. strony 245, 248, 254-257, 267 – Zastosowanie środków ochrony przed hałasem (bariery typu wały ziemne, ekrany akustyczne pochłaniające hałas, inne zaawansowane technologie stosownie do odpowiedniej ekspertyzy) które ograniczą emisję hałasu pochodzącego od lotniska Poznań – Ławica w kierunku dzielnicy Wola. Hałas pochodzący od lotniska jest zbyt wysoki i zwiększa się z roku na rok, powodując zmęczenie i utrudniając wypoczynek i sen. Jego poziom jest nieakceptowalny. Lotnisko z roku na rok zwiększa ilość lotów i obsługiwanych pasażerów i planuje dalszy rozwój, zatem należy już teraz zacząć projektować instalację środków ochrony przed hałasem aby chronić mieszkańców naszej dzielnicy przed jego rosnącym poziomem i pogarszaniem się poziomu zdrowia oraz warunków do wypoczynku, do którego mamy prawo. 7. strony 245, 248, 254-257, 267 – Doprowadzenie do zakończenia współpracy pomiędzy lotniskiem Ławica a prywatnymi szkołami prowadzącymi loty szkoleniowe na małych samolotach, które odbywają regularne loty w szczególności nad dzielnicą Wola. Realizowanie lotów nad naszą dzielnicą powoduje: – zagrożenie dla bezpieczeństwa – samoloty są po starcie na niewielkiej wysokości, mniej bezpiecznej niż w dalszej części lotu, a zdarzają się	

Lp.	Data wpływu wniosku	Wnioskodawca	Sposób zgłoszenia uwag	Uwagi i wnioski	Sposób rozstrzygnięcia
				wypadki samolotów szkoleniowych, co w przypadku lotu nad strefą niezamieszkałą jest zawsze mniejszym zagrożeniem nad ludzi, – dodatkowe źródło hałasu lotniczego, – duża częstotliwość tych lotów (do kilkunastu dziennie), – zanieczyszczenie powietrza paliwem ołowiowym, którego stężenie nie jest w żaden sposób kontrolowane, a jego poziom ma negatywny wpływ na zdrowie. 8. strony 245, 248, 254-257, 267 – Do momentu zakończenia współpracy pomiędzy lotniskiem Ławica a prywatnymi szkołami prowadzącymi loty szkoleniowe na małych samolotach, nakazanie aby trasy ich lotów pokrywały się z trasami dużych samolotów rejsowych. Samoloty firm szkoleniowych są dla nas dodatkowym źródłem hałasu lotniczego, którego poziom nie jest w żaden sposób kontrolowany i mierzony, gdyż omijają one punkty pomiaru hałasu, albo też nie wykazują na ich wysokości przekroczeń obowiązujących norm, gdyż punkty te są oddalone od lotniska na tyle, że samoloty nad nimi przelatujące są na znacznie wyższej wysokości niż nad naszą dzielnicą. Realizowane obecnie pomiary hałasu nie odzwierciedlają zatem ilości i poziomu hałasu od samolotów szkoleniowych latających nad dzielnicą Wola. 9. strony 245, 248, 254-257, 267 – Zakazanie realizowania operacji lotniczych CARGO na lotnisku Poznań – Ławica. Samoloty realizujące loty CARGO są dla nas dodatkowym źródłem hałasu lotniczego, a co za tym idzie, pogarszają warunki do życia i wypoczynku. 10. strony 201, 245, 248, 254-257, 267 – Aktualizację Obszaru Ograniczonego Użytkowania wokół lotniska Poznań – Ławica. Ustanowiony w 2012 roku Obszar Ograniczonego Użytkowania nie obejmuje Woli, podczas gdy poziom hałasu związanego z funkcjonowaniem lotniska jest uciążliwy i jednocześnie nie ma ani żadnych pomiarów ani też żadnych środków ochrony przed hałasem chroniących mieszkańców naszej dzielnicy. 11. strony 202, 245, 248, 254-257, 267 – Uwzględnienie w Programie Ochrony przed hałasem dla Województwa Wielkopolskiego wyników przeglądu ekologicznego którego obowiązek wykonania został nałożony na Port Lotniczy Poznań-Ławica decyzją Marszałka Województwa Wielkopolskiego. Decyzją z dnia 28 marca 2024r. Marszałek Województwa Wielkopolskiego nałożył na Port Lotniczy obowiązek sporządzenia przeglądu ekologicznego w terminie 18 miesięcy. Jego wyniki powinny pociągnąć za sobą konkretne NIEZWŁOCZNE działania, gdyż w miarę corocznego rozwoju lotniska, poziom hałasu jest coraz wyższy. Nie możemy czekać na nie kolejnych 5 lat. 12. Do niniejszego wniosku dołączam jeszcze hałas z WZM, mieszczące się przy ul. Dąbrowskiego.	

Lp.	Data wpływu wniosku	Wnioskodawca	Sposób zgłoszenia uwag	Uwagi i wnioski	Sposób rozstrzygnięcia
27	16.06.2024	Stowarzyszenie Mieszkańców Osiedla Zielonego II oraz III w Chybach	mail	Wybieraliśmy naszą lokalizację - teren zabudowy jednorodzinnej z dala od aglomeracji miejskiej z potrzeby życia w zadbany i spokojnym miejscu. Wracamy tu głównie po pracy, po szkole, przedszkolu do naszych domów, miejsca relaksu po trudach dnia codziennego. Prowadzimy aktywne życie zawodowe, działamy w różnych branżach, a to co nas niewątpliwie łączy to potrzeba dbania o otoczenie, ład przestrzenny oraz rodzinne i sąsiedzkie relacje. To u nas odbywają się pikniki, zebrania omawiamy nasze wspólne cele i poświęcamy czas by mieszkać w przyjaznym, pozytywnym i zielonym miejscu. Rozumiemy, że na przestrzeni kilkunastu lat od zakupu naszych nieruchomości nastąpiły zmiany, powstały nowe drogi, z których przecież korzystamy jednak chcielibyśmy zwrócić uwagę jak dokuczliwy i negatywny jest wpływ hałasu na człowieka. Mieszkańcy nieustannie zgłaszają poczucie zmęczenia, dyskomfort związany z uciążliwym ponadnormatywnym hałasem spowodowanym nasileniem ruchu drogowego w naszym rejonie dlatego kilka osób na własną rękę przy użyciu powszechnie dostępnych aplikacji badało natężenie dźwięków o różnych porach dnia i nocy w różnych miejscach naszego osiedla by w efekcie stwierdzić przekroczenie dopuszczalnego poziomu wymaganej ochrony. Chcielibyśmy podkreślić iż te dokuczliwe monotonne odgłosy pochodzące od dróg szybkiego ruchu są szczególnie słyszane w godzinach wczesno porannych i wieczornych i utrudniają zasypianie, wybudzają ze snu czy zwyczajnie uniemożliwiają korzystanie z ogrodu wieczorową porą. Wieczorem kiedy nie ma innych dźwięków hałas pochodzący od ruchu drogowego stał się nie do zniesienia co negatywnie wpływa na nasze samopoczucie powodując rozdrażnienie i uczucie bezsilności - hałasu przecież nie można wyłączyć. Zastosowanie osłon przeciwdźwiękowych, redukcja hałasu jest w naszym odczuciu absolutnie konieczna - poprawiłoby jakość naszego życia, snu, pozytywnie wpłynęłaby na nasze zdrowie. Wiele osób zgłasza zmęczenie a konieczność spędzania czasu w zamkniętych pomieszczeniach w terenach wiejskich budzi negatywne emocje. Jest nam zwyczajnie trudno funkcjonować i korzystać z domów i ich otoczenia na których tworzenie poświęciliśmy ogrom czasu i energii. Jak wiadomo budowa domu to proces trudny, emocjonujący i kosztowny tym bardziej chcielibyśmy z naszych domów móc w pełni korzystać. W związku z powyższym zwracamy się z uprzejmą prośbą o przeprowadzenie profesjonalnych badań i określenia dopuszczalnych norm na naszym terenie a po potwierdzeniu przekroczenia dopuszczalnych norm o zastosowanie środków	Uwaga w części zbieżna z POH Wyniki SMH z 2022 r., stanowiące zgodnie z art. 119a ustawy Prawo ochrony środowiska podstawę POH, nie wskazują na ponadnormatywne oddziaływanie hałasu wyrażone długookresowymi średnimi poziomami dźwięku A – wskaźniki L_{dwn} i L_n od drogi S11 na terenie m. Chyby. W oparciu o ww. wyniki SMH nie zidentyfikowano również w POH wysokich wartości wskaźników znacznej dokuczliwości hałasu (N_{10}), znacznych zaburzeń snu (N_{10S}) czy chorób niedokrwiennych serca (N_{10C}). Nie ma zatem podstawy do wprowadzania działań w odniesieniu do odcinka drogi S11 przebiegającego w sąsiedztwie m. Chyby i Baranowo. Natomiast, odcinek DK92 w m. Baranowo objęty został w POH działaniem wspomagającym polegającym na przeprowadzeniu pomiarów hałasu i realizacji w oparciu o ich wyniki analizy akustycznej pozwalającej na dobór właściwych i możliwych do podjęcia rozwiązań z zakresu ograniczania hałasu. Wyniki pomiarów wskazujące ponadnormatywne oddziaływania drogi, wyrażone wskaźnikami wykorzystywanymi do ustalenia i kontroli warunków korzystania ze środowiska w odniesieniu do jednej doby, będą również bezpośrednią podstawą do wydania przez odpowiedni organ ochrony środowiska (tu starosta powiatowy) decyzji zgodnie z art. 362 ustawy Prawo ochrony środowiska. Powyższe umożliwi skuteczne wdrożenie adekwatnych środków ochrony i minimalizację oddziaływania akustycznego DK92 na terenie m. Baranowo.

Lp.	Data wpływu wniosku	Wnioskodawca	Sposób zgłoszenia uwag	Uwagi i wnioski	Sposób rozstrzygnięcia
				redukujących hałas na naszym obszarze (Chyby i Baranowo) - zastosowanie ekranów akustycznych w ciągach dróg 92 oraz S11.	
28	15.06.2024	osoba fizyczna	formularz	Uwagi do POH: - strona 18 – Ujęcie na mapie linii kolejowej na trasie Poznań-Wrocław. Konieczność zweryfikowania poziomu hałasu na odcinku kolejowym od wjazdu do Leszna do wiaduktu przy ul. Wilkowskiej w Lesznie/Dworca. Wnoszę o sprawdzenie poziomu hałasu na odcinku kolejowym przy ul. Miłej w Lesznie. - strona 148 – Ujęcie na mapie w zakresie nadmiernego hałasu linii kolejowej na trasie Poznań-Wrocław. Konieczność zweryfikowania poziomu hałasu a następnie w przypadku zbyt wysokiego poziomu hałasu podjąć działania mające na celu jego eliminację na odcinku kolejowym od wjazdu do Leszna do wiaduktu przy ul. Wilkowskiej w Lesznie/Dworca. Wnoszę o sprawdzenie poziomu hałasu na odcinku kolejowym przy ul. Miłej w Lesznie. - strony 173-174 – Brak informacji o skargach, które były przesyłane w imieniu mieszkańców Miłej. Przesyłano pisma do Marszałka Województwa w zakresie nadmiernego hałasu, jednak nie otrzymano odpowiedzi dotyczących poziomu hałasu i możliwego rozwiązania sytuacji. Wnoszę o sprawdzenie poziomu hałasu na odcinku kolejowym przy ul. Miłej w Lesznie. Uwagi do Prognozy oś projektowej POH: - strony 34-35 – W zakresie hałasu kolejowego proszę o ujęcie trasy Poznań-Wrocław na odcinku od wjazdu na teren Leszna od strony Poznania do wiaduktu na ul. Wilkowskiej. W wyniku modernizacji linii kolejowej Poznań-Wrocław na odcinku od wjazdu do Leszna do wiaduktu przy ul. Wilkowskiej tory, które do tej pory były w „zagłębieniu” zostały wyniesione wyżej. Wyniesione tory oraz szybsza jazda pociągów poprzez modernizację torów. spowodowała, że hałas na terenie domów przy ul. Miłej w Lesznie jest wyższy niż wcześniej (prawdopodobnie przewyższający normy), natomiast nie mamy do czego się odnieść gdyż nie udostępniono nam wyników pomiaru hałasu pomimo pism kierowanych do kolei oraz Marszałka Województwa. Wnoszę o sprawdzenie poziomu hałasu na odcinku kolejowym przy ul. Miłej w Lesznie. - strona 132 – Ujęcie w działaniach budowę ekranów akustycznych przy torach kolejowych Poznań-Wrocław na odcinku od wjazdu do Leszna do wiaduktu przy ul. Wilkowskiej. Budowa ekranów akustycznych w związku z obciążeniem hałasem mieszkańców ul. Miłej w Lesznie.	Uwagi do POH: - Uwaga nieuwzględniona Aktualny projekt Programu, zgodnie z ustawą Prawo ochrony środowiska, opiera się na wynikach SMH PKP PLK z 2022 r. sporządzonej na podstawie danych za 2021 r. Dokument ten nie obejmuje przedmiotowej linii kolejowej Poznań-Wrocław, a tym samym nie może być ona przedmiotem Programu. Ww. ustawa nie daje organowi opracowującemu Program kompetencji i narzędzi pozwalających na weryfikację poprawności SMH. Zgodnie z art. 117a ustawy, zarządzający linią kolejową dokonują identyfikacji odcinków głównych linii kolejowych (o ruchu powyżej 30 tys. pociągów rocznie) i przekazują te informacje Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska. Jeżeli aktualnie ruch na przedmiotowej linii kolejowej przekracza 30 tys. pociągów rocznie, to linia ta będzie przedmiotem kolejnej strategicznej mapy hałasu realizowanej najpóźniej w 2027 r. z danymi za rok 2026. - Uwaga nieuwzględniona W tabeli 52 projektu Programu poddano analizie skargi dotyczące hałasu kolejowego odnoszące się wyłącznie do odcinków linii kolejowych objętych SMH PKP PLK z 2022 r. i niniejszym Programem. Uwagi do Prognozy oś projektowej POH: - Uwaga nieuwzględniona Wyjaśnienia identyczne jak wyżej.

Lp.	Data wpływu wniosku	Wnioskodawca	Sposób zgłoszenia uwag	Uwagi i wnioski	Sposób rozstrzygnięcia
29	14.06.2024	osoba fizyczna	pismo	Wnoszę o: - dopuszczenie dowodu z pomiaru hałasu drogowego w środowisku, emitowanego na odcinku ul. Poznańskiej w Skórzewie od tzw. Dworku Skórzewskiego /tuż obok parku/ do ronda im. Powstańców Wielkopolskich /długość ok. 500 m/. Konfiguracja ruchu drogowego na tym fragmencie ulicy z powodu wyodrębnienia pasa skrętu do zjazdu z drogi i pasa jazdy na wprost, umożliwia szybką jazdę tym bezkolizyjnym szlakiem. Szybkość pojazdów nigdy nie podlegała kontroli i to mimo interwencji zarządcy drogi. O dokonanie pomiaru hałasu na przedmiotowym odcinku drogi ubiegam się nieprzerwanie od grudnia 2019 r. i wobec odmowy uwzględnienia wniosku przez Starostę Poznańskiego kontynuowałem analogiczne działania wobec innych organów samorządowych np. pisma do Zarządu Dróg Powiatowych z dnia 2.06.2022 oraz z dnia 6.06.2022. Wyjaśnienie przedmiotowej okoliczności jest niezbędne do usunięcia istotnej luki w materiale faktycznym i dowodowym. - Nadto proszę o określenie działań zmierzających do ograniczenia poziomu hałasu drogowego w otoczeniu wspomnianego wyżej fragmentu ul. Poznańskiej w Skórzewie przez: - dokonywanie pomiaru prędkości pojazdów na przedmiotowym odcinku drogi oraz poziomu hałasu drogowego w środowisku z częstotliwością wymaganą okolicznościami, - zainstalowanie urządzeń mechanicznej kontroli prędkości pojazdów, - zbudowanie ekranów akustycznych wzdłuż zabudowy domami mieszkalnymi – po lewej stronie drogi – w kierunku ronda im. Powstańców Wielkopolskich.	Uwaga nieuwzględniona W oparciu o wyniki SMH z 2022 r., stanowiące zgodnie z art. 119a ustawy Prawo ochrony środowiska podstawę POH, nie zidentyfikowano na przedmiotowym obszarze wysokich wartości wskaźników znacznej dokuczliwości hałasu (N_{10L}), znacznych zaburzeń snu (N_{10dB}) czy chorób niedokrwiennych serca (N_{HSC}). Wartości wskaźnika N_{10L} (znacznej uciążliwości hałasu) określone dla terenów przylegających do ul. Poznańskiej w Skórzewie nie znajdują się w 10% najwyższych wartości w skali województwa. Stąd też obszar ten nie został objęty strategią działań. Jednocześnie należy zauważyć, że ustawa Prawo ochrony środowiska przewiduje również odrębną ścieżkę ustalania i kontroli warunków korzystania ze środowiska.
30	16.06.2024	Towarzystwo Ochrony Środowiska „Las”	pismo	- strona 8 prognoza – Uważamy, że do zadań należy dopisać: analiza nowo powstałych dróg pod kątem przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu, jeśli nastąpiło przekroczenie prognozowanego natężenia ruchu, oraz dla nowo powstałych budynków. Uzasadnienie: większość osób nie wie, że ma prawo lub nie zna sposobu dochodzenia swoich praw dot. ochrony przed hałasem. - strona 71 – Na mapie na tej stronie wyrysowano DW184 (odcinek- Kobylniki-Napachanie (działania dla dróg głównych), natomiast z opisu wynika, że dotyczy to DK 92 (większość map ogólnych jest błędna i wskazuje drogę wojewódzką 184 jako w zarządzie GDDKiA). - strony 131 i 132 (program ochrony...) – do programu 5 letniego wnioskuję o dopisanie 2 punktów: - S5 odcinek A2 Poznań Wschód do węzła Gniezno: Analiza skuteczności zabezpieczeń akustycznych i ewentualna rozbudowa ekranów akustycznych.	- Uwaga nieuwzględniona Zakres strategicznych map hałasu (SMH) i programu ochrony środowiska przed hałasem (POH) regulowany jest przez art. 112a, 117a i 119a ustawy Prawo ochrony środowiska, a także Dyrektywę 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady. W myśl tych przepisów, strategicznej ocenie i zarządzaniu hałasem w środowisku podlegają na terenach poza aglomeracjami o liczbie mieszkańców większej 100 tys. główne drogi, główne linie kolejowe oraz główne lotniska. Dla pozostałych źródeł hałasu ustawa Prawo ochrony środowiska przewiduje odrębne ścieżki ustalania i kontroli warunków korzystania ze środowiska. - Uwaga nieuwzględniona Zgodnie z nomenklaturą stosowaną w ww. aktach prawnych określających zakres SMH i POH poprzez drogi główne rozumie się drogi po których przejeżdża rocznie więcej niż 3 miliony pojazdów (art. 112a ustawy Prawo ochrony środowiska) bez rozróżniania w czym zarządzie znajduje się dana

Lp.	Data wpływu wniosku	Wnioskodawca	Sposób zgłoszenia uwag	Uwagi i wnioski	Sposób rozstrzygnięcia
				Uzasadnienie: Natężenie ruchu w decyzji środowiskowej zostało niedoszacowane. – S11 odcinek A2 Poznań Zachód, do węzła Poznań Północ. Analiza skuteczności zabezpieczeń akustycznych i ewentualna rozbudowa ekranów akustycznych. Uzasadnienie: Natężenie ruchu w decyzji środowiskowej zostało niedoszacowane, decyzja została wydana z naruszeniem prawa, dokonane zmiany niezgodne z decyzją środowiskową (brak cichej nawierzchni). Zmiany w lokalizacji ekranów akustycznych już po wydaniu pozwolenia na budowę (nie poddane konsultacjom społecznym – np. ekran w miejscowości Kobylniki). Analiza porealizacyjna wykonana niezgodnie z obowiązującym prawem. tym samym przeniesienie pkt HD39 do zadań krótkoterminowych. Uzasadnienie: Nasze kontakty z GDDKiA wskazują, że organ ten nie jest zainteresowany zapewnieniem dostatecznych warunków życia okolicznych mieszkańców, a jedynie obniżeniem kosztów związanych z ochroną środowiska. 4. Uwaga dotyczy prezentacji, nie znalazłem odnośnej informacji w treści opracowania. Przyjęcie założenia, że jeśli nie wpływają skargi, to traktuje się jako akceptowanie obecnego poziomu hałasu jest sporą nadinterpretacją. Uważamy, że organy, w odniesieniu do nowych dróg, powinny monitorować spodziewane przekroczenia hałasu nie czekając na sygnał od obywateli. Jest wiele czynników, które powodują, że nie wpływają skargi. Jednym z nich jest zapewnienia, GDDKiA oraz RDOŚ że w ramach 5 letniego monitoringu hałasu, zostaną powtórzone badania dotyczące hałasu na najbardziej narażonych nieruchomościach. Drugim czynnikiem jest niewiara w działania organów państwa. Sytuacja taka ma z pewnością miejsce na Zachodniej Obwodnicy Poznania S11. Droga została wybudowana, pomimo wyroków sądów nakazujących wstrzymanie prac (wyroki zapadły, na etapie dec. Środowiskowej i dotyczył nieuwzględnienia w postępowaniu wariantu najlepszego dla środowiska – który popierali też mieszkańcy). Ostatecznie stwierdzono jedynie, że decyzja została wydana z naruszeniem prawa. To doprowadziło do poczucia bezsilności i podczas spotkania zorganizowanego przez nasze stowarzyszenie w 2019, mieszkańcy zaproponowali samodzielne sfinansowanie pomiarów i dochodzenie praw przed sądem, nie wierząc w obiektywność organów administracji.	droga. Na mapach w tekście prognozy projektu POH wskazano jednolitym oznaczeniem wszystkie działania dot. dróg głównych na terenie województwa wielkopolskiego bez rozróżniania kategorii drogi (krajowa, wojewódzka, powiatowa). 3. Wniosek zbiezny z treścią POH W ciągu S5 (odcinek Poznań Wschód – Gniezno) oraz w ciągu S11 (odcinek Poznań Zachód – Poznań Północ) w Programie wskazano działania uzupełniające oznaczone kodami HD38, HD39, HD43 oraz HD44 polegające na przeprowadzeniu pomiarów hałasu i realizacji w oparciu o ich wyniki analizy akustycznej pozwalającej na dobór właściwych i możliwych do podjęcia rozwiązań z zakresu ograniczania hałasu. Wyniki pomiarów wskazujące ponadnormatywne oddziaływania drogi, wyrażone wskaźnikami wykorzystywanymi do ustalenia i kontroli warunków korzystania ze środowiska w odniesieniu do jednej doby, mogą stanowić również bezpośrednią podstawą do wydania przez odpowiedni organ ochrony środowiska (tu starosta powiatowy) decyzji zgodnie z art. 362 ustawy Prawo ochrony środowiska. Powyższe działania zostały określone dla obszarów, gdzie wyniki SMH z 2022 r. wskazują na istotne przekroczenia wartości dopuszczalnych lub/i występują wartości wskaźnika znacznej uciążliwości hałasu (N_{10}) zawierające się 10% najwyższych wartości w skali województwa. 4. Uwaga niezrozumiała Ustawa Prawo ochrony środowiska oraz ustawa o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko wytyczają jasne mechanizmy i ścieżki postępowań administracyjnych zmierzających do ustalenia i kontroli warunków korzystania ze środowiska w odniesieniu do wszystkich dróg niezależnie od czasu ich powstania. Wytyczają szereg instrumentów prawnych weryfikujących oddziaływanie tych dróg i jego ograniczenie w przypadku gdy przekracza ono wartości normatywne. Strategiczne mapy hałasu wraz z programem ochrony środowiska przed hałasem realizowane i aktualizowane w cyklach 5-letnich stanowią ścieżkę strategicznego zarządzania hałasem, skupioną wokół największych w skali województwa problemów.

Lp.	Data wpływu wniosku	Wnioskodawca	Sposób zgłoszenia uwag	Uwagi i wnioski	Sposób rozstrzygnięcia
31	13.06.2024	osoba fizyczna	formularz	uwagi do projektu Programu: - strona 49 – w tabeli na stronie 49 poz. 54 wskazano, że odcinkiem S11 W. Tarnowo Podg. – W. Poznań-Ławica porusza się 43644 poj. na dobę. - strona 279 – w tabeli w dz. 4.1 nie przewidziano rozbudowy, modernizacji ekranów akustycznych dla powyższego odcinka. W związku z drastycznym zwiększeniem natężenia ruchu i faktem, że w okolicy Zachodniej Obwodnicy Poznania S-11 powstały w powiecie poznańskim „sypialnie” aglomeracji poznańskiej konieczne jest dodanie tej inwestycji. uwagi do prognozy: - strona 7 – postulat o uwzględnienie rozbudowy i przebudowy ekranów akustycznych w obrębie drogi S—1 – Zachodniej Obwodnicy Poznania na wysokości miejscowości Batorowo – odcinek (Śwadzim – Ławica) powiat poznański. Zastosowane ekrany są za niskie, za krótkie w stosunku do nasilenia ruchu, poziom hałasu istotnie zwiększył się od czasu zrealizowania inwestycji, droga jest na wzniesieniu co potęguje hałas.	Uwagi do projektu Programu: - Wniosek zbieżny z treścią Programu Dla przedmiotowego odcinka drogi S11 w POH wskazano działanie uzupełniające oznaczone kodem HD38 polegające na przeprowadzeniu pomiarów hałasu i realizacji w oparciu o ich wyniki analizy akustycznej pozwalającej na dobór właściwych i możliwych do podjęcia rozwiązań z zakresu ograniczania hałasu (w tym ewentualnej konieczności rozbudowy istniejących ekranów akustycznych). Powyższe działanie została określone dla obszaru gminy Dopiewo i Tarnowo Podgórne, gdzie wyniki SMH z 2022 r. wskazują na przekroczenia wartości dopuszczalnych i dla którego występują wartości wskaźnika znacznej uciążliwości hałasu (NHA) zawierające się 10% najwyższych wartości w skali województwa. Uwagi do prognozy: - Wniosek zbieżny z treścią Programu i prognozy Wyjaśnienia jak wyżej.

* uwagi zgłoszone w ramach konsultacji na podstawie przepisów ustawy z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie (Dz.U. z 2023 r. poz. 571) oraz uchwały Nr XLIX/751/10 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 5 lipca 2010 r. w sprawie określenia szczegółowego sposobu konsultowania projektów aktów prawa miejscowego z wojewódzką radą działalności pożytku publicznego lub organizacjami pozarządowymi oraz innymi podmiotami działającymi w sferze działalności pożytku publicznego w dziedzinach dotyczących działalności statutowej tych organizacji.

Tabela 3. Zestawienie uwag i wniosków do projektu POH wniesionych przez jednostki samorządu terytorialnego

Lp	Data wpływu wniosku	Wnioskodawca	Sposób zgłoszenia uwag	Uwagi i wnioski	Sposób rozstrzygnięcia
1	28.05.2024	Wójt Gminy Kiszkowo	wniosek	Działając jako Wójt Gminy Kiszkowo, w związku z bardzo licznymi, powtarzającymi się zgłoszeniami mieszkańców Gminy o przekroczeniu norm hałasu przez Sky Camp Kobylnica (ul. Startowa 1, 62-006 Janikowo), lotniska Poznań – Bednary (EPPB) proszę o uwzględnienie w „Programie ochrony środowiska przed hałasem dla województwa wielkopolskiego” wraz z prognozą oddziaływania na środowisko stosownych działań ograniczających hałas emitowany do środowiska. Sky Camp Kobylnica korzysta z infrastruktury Areoklubu Poznańskiego im. Wandy Modlibowskiej w Kobylnicy. W szczególności startujący z niego	Uwaga nieuwzględniona Zakres strategicznych map hałasu (SMH) i programu ochrony środowiska przed hałasem (POH) regulowany jest przez art. 112a, 117a i 119a ustawy Prawo ochrony środowiska, a także Dyrektywę 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady. Zgodnie z ww. aktami prawa, SMH i POH na terenach poza aglomeracjami o liczbie ludności większej niż 100 tys. obejmują głównie lotniska, a więc lotniska cywilne, na których rocznie odbywa się więcej niż 50 tysięcy operacji (startów i lądowań), z wyłączeniem operacji dokonywanych wyłącznie w celach szkoleniowych przy użyciu samolotów o masie startowej poniżej 5700 kg.

Lp	Data wpływu wniosku	Wnioskodawca	Sposób zgłoszenia uwag	Uwagi i wnioski	Sposób rozstrzygnięcia
				samolot i prawdopodobnie motolotnie i motoparalotnie latają nad domami mieszkańców Gminy Kiszkowo i przekraczają normy hałasu, co uniemożliwia im spokojny odpoczynek oraz komfortowe korzystanie z ogrodów. Problem pojawia się każdorazowo wraz z nadejściem wiosny i trwa aż do późnej jesieni. Co istotne z biegiem lat, sytuacja ulega pogorszeniu, gdyż lotów jest coraz więcej. Taka sytuacja występuje nie tylko na terenie Gminy Kiszkowo, ale również Miast i Gmin sąsiednich i ma charakter coraz bardziej rozwojowy. Motolotnie oraz motoparalotnie charakteryzują się bardzo wysokim poziomem emitowanego dźwięku. Droga rozprzestrzeniania się fali dźwiękowej uniemożliwia zastosowanie skutecznych zabezpieczeń przed hałasem. Stąd też emisja hałasu obejmuje stosunkowo duże obszary. W związku z powyższym wnoszę o wyznaczenie w ww. dokumencie stref wrażliwych na hałas, uwzględnienie procedur zmniejszających uciążliwość hałasu, (np. odpowiednie tory i wysokości lotu) wyznaczenie obszarów ograniczonego użytkowania, itp.	W odniesieniu do pozostałych obiektów ustawa Poś przewiduje odrębne procedury administracyjne bieżącej kontroli i ustalania warunków korzystania ze środowiska.
2	05.06.2024	Starosta Kępiński	formularz	Starosta Kępiński Uchwałą nr LX/322/2023 Rady Powiatu Kępińskiego z dnia 22 czerwca 2023 r. podjął uchwałę w sprawie utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania dla odcinka drogi krajowej nr 39 od km 109+300 do km 109+700 w miejscowości Mroczeń, gmina Baranów.	Uwaga nieuwzględniona W projekcie POH, w Tomie I rozdział 2.3 oraz w Tomie II rozdział 1.2.1, wymieniono obszary ograniczonego użytkowania utworzone wokół dróg na terenie województwa wielkopolskiego, które w 2021 r. klasyfikowały się jako główne drogi (tj. o ruchu ponad 3 mln. pojazdów rocznie). Wskazany odcinek DK39 w miejscowości Mroczeń, gm. Baranów nie został zidentyfikowany jako główna droga, a w konsekwencji nie został objęty strategiczną mapą hałasu z 2022 r. i nie znajduje się w zakresie aktualnego POH.
3	14.06.2024	Urząd Gminy Kleszczewo	formularz	- strony 81-143 – Budowa ekranów akustycznych na S5 na obszarze gminy Kleszczewo. Uzasadnienie: skargi mieszkańców na hałas. - strony 81-143 – Budowa ekranów akustycznych na A2 po dobudowie trzeciego pasa na obszarze gminy Kleszczewo. Uzasadnienie: skargi mieszkańców na hałas.	- Uwaga nieuwzględniona Wyniki SMH z 2022 r., stanowiące zgodnie z art. 119a ustawy <i>Prawo ochrony środowiska</i> podstawę POH, nie wskazują na istotnie ponadnormatywne oddziaływanie hałasu wyrażone długookresowymi średnimi poziomami dźwięku A – wskaźniki L_{DWA} i L_{A} od drogi S5 na terenie gminy Kleszczewo. W oparciu o ww. wyniki SMH nie zidentyfikowano również w POH wysokich wartości wskaźników znacznej dokuczliwości hałasu (N_{HA}), znacznych zaburzeń snu (N_{HS}) czy chorób niedokrwiennych serca (N_{HS}). Nie ma zatem podstawy do wprowadzania działania polegającego na budowie ekranów akustycznych na przedmiotowym odcinku drogi S5. - Wniosek zbieżny z projektem POH W POH wskazano działanie oznaczone kodem HD11 polegające na realizacji zadania pn. <i>Dobudowa trzeciego pasa ruchu i wzmocnienie konstrukcji nawierzchni autostrady A2 na odcinku od węzła „Poznań Krzesiny” do węzła „Poznań Wschód”</i> zgodnie z wydaną decyzją o środowiskowych

Lp	Data wpływu wniosku	Wnioskodawca	Sposób zgłoszenia uwag	Uwagi i wnioski	Sposób rozstrzygnięcia
					uwarunkowaniach (decyzja RDOŚ z dnia 21 października 2022 roku, znak WOO-II.420.14.2022.AON.19). W ramach ww. decyzji wskazano konieczność realizacji nowych oraz modernizacji istniejących ekranów akustycznych na terenie gminy Kleszczewo.
4	17.06.2024	Urząd Gminy Krzymów	formularz	strony 131 i 135 – Zaplanować środki na wybudowanie ekranów akustycznych od autostrady A2 na obszarze terenu gminy Krzymów oraz wskazać ostateczny termin rozpoczęcia ich budowy. Ponadnormatywne hałas na terenach zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i zagrodowej na terenie gminy Krzymów, utrudnia codzienne funkcjonowanie i przebywanie mieszkańców na świeżym powietrzu na swoich posesjach, w tym korzystanie z przydomowych ogrodów, miejsc do relaksu.	Uwaga nieuwzględniona W POH nie zaproponowano działań dla przedmiotowego odcinka autostrady A2 z uwagi na wyniki SMH z 2022 r., które nie wskazują na istotne ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne. Wartości wskaźnika N_{HA} (znaczącej uciążliwości hałasu) określone w POH nie obejmują 10% najwyższych wartości w skali województwa. Niemniej należy zauważyć, że w przeprowadzonym dla autostrady A2 przeglądzie ekologicznym obejmującym przedmiotowy odcinek (w km 268+200 do km 272+000) została zaproponowana budowa oraz przebudowa ekranów akustycznych. Obecnie GDDKiA weryfikuje przegląd pod kątem technicznej możliwości ich realizacji.
5	17.06.2024	Gmina Tarnowo Podgórne	formularz	1. cały dokument – Rozszerzyć katalog działań o konieczność aktualizacji pomiarów emisji hałasu dla Zachodniej Obwodnicy Poznania – drogi ekspresowej S11 na odcinku Poznań Ławica – Poznań Kiekrz. Program w zakresie hałasu komunikacyjnego opiera się o Strategiczną Mapę Hałasu dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie w województwie wielkopolskim (AkustIX sp. z o.o., marzec 2022 r.). Badania na potrzeby opracowania mapy przeprowadzone były w roku 2021. Wynik pomiarów są już zatem nieaktualne. W ostatnich kilku latach obserwujemy znaczny wzrost ruchu pojazdów. Dodatkowo badania wykonane w 2021 roku, w czasie pandemii mogą nie odzwierciedlać faktycznego, wysokiego natężenia ruchu. 2. strony 132-133 – W ramach działań uzupełniających proponowanych do podjęcia w ciągu 5 lat od roku uchwalenia POH wnosimy o dodanie lokalizacji drogi S11 m. Chyby. W ostatnim czasie otrzymujemy wiele skarg mieszkańców osiedli mieszkaniowych położonych w Chybach, na wschód od drogi ekspresowej S11 dotyczących uciążliwości hałasu. 3. strona 131, tabela 42 – Wnosimy o ujęcie w działaniach inwestycyjnych krótkoterminowych (tab. 42) budowy ekranów akustycznych wzdłuż S11 w miejscowości Sady, na wysokości ulicy Lotosowej. Działki nr 383/1- 383/8 (i sąsiednie) w miejscowości Sady gm. Tarnowo Podgórne znajdują się, zgodnie z „Strategiczną Mapą Hałasu dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie w województwie	1. Uwaga nieuwzględniona Zgodnie z art. 118 ustawy <i>Prawo ochrony środowiska</i> strategiczne mapy hałasu (SMH) są aktualizowane minimum co 5 lat. Wynika stąd, że kolejna SMH dla drogi S11 na przedmiotowym odcinku powstanie najdalej w 2027 r. obrazując stan klimatu akustycznego za 2026 r. Ponadto, wskazana droga podlega obowiązkowi okresowego monitoringu hałasu regulowanego odrębnymi przepisami ustawy <i>Prawo ochrony środowiska</i> i Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem. 2. Uwaga nieuwzględniona Wyniki SMH z 2022 r., stanowiące zgodnie z art. 119a ustawy <i>Prawo ochrony środowiska</i> podstawę POH, nie wskazują na istotnie ponadnormatywne oddziaływanie hałasu wyrażone długookresowymi średnimi poziomami dźwięku A – wskaźniki L_{DWN} i L_N od drogi S11 na terenie m. Chyby. W oparciu o ww. wyniki SMH nie zidentyfikowano również w POH wysokich wartości wskaźników znaczącej dokuczliwości hałasu (N_{HA}), znacznych zaburzeń snu (N_{HSO}) czy chorób niedokrwiennych serca (N_{HIS}). Nie ma zatem podstawy do wprowadzania działań uzupełniających na przedmiotowym odcinku drogi S11. 3. Uwaga nieuwzględniona Wyjaśnienia analogiczne jak w pkt 2. Wyniki SMH z 2022 r., nie wskazują

Lp	Data wpływu wniosku	Wnioskodawca	Sposób zgłoszenia uwag	Uwagi i wnioski	Sposób rozstrzygnięcia
				wielkopolskim”, na obszarze dla którego przekroczony jest dopuszczony dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej poziom hałasu LDWN 64db. 4. strona 88, tabela 22, poz. 21 – GDDKiA nie zrealizowała działania wskazanego w POH DK 2019 - Budowa ekranów akustycznych – DK92, m. Baranowo bez wskazania przyczyny. W projekcie POH 2024 zadanie to zostaje przeniesione do zadań uzupełniających DH37 (tab. 43, str. 132). Wnosimy o przeniesienie tego zadania do działań inwestycyjnych w perspektywie krótkoterminowej (tab. 42). Ponadto w tabeli 22 jest błąd bo odsyła do DH38 zamiast DH37. Zgodnie z Strategiczną Mapę Hałasu dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie w województwie wielkopolskim” (AkustiX sp. z o.o., marzec 2022 r.). Na terenie Baranowa przekroczone są dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku oraz wskazane są jako tereny zagrożone hałasem - wskaźnik LDWN.	na ponadnormatywne oddziaływanie hałasu od drogi S11 w obrębie wskazanych działek. 4. Uwaga nieuwzględniona Utrzymanie zapisów dotyczących budowy ekranów akustycznych na przedmiotowym odcinku DK92 wynikających z POH DK 2019 może okazać się nieskuteczne zważywszy na brak danych dotyczących przyczyny braku realizacji zadania. W POH przedmiotowy odcinek objęty został działaniem wspomagającym polegającym na przeprowadzeniu pomiarów hałasu i realizacji w oparciu o ich wyniki analizy akustycznej pozwalającej na dobór właściwych i możliwych do podjęcia rozwiązań z zakresu ograniczania hałasu. Wyniki pomiarów wskazujące ponadnormatywne oddziaływania drogi, wyrażone wskaźnikami wykorzystywanymi do ustalania i kontroli warunków korzystania ze środowiska w odniesieniu do jednej doby, będą również bezpośrednią podstawą do wydania przez odpowiedni organ ochrony środowiska (tu starosta powiatowy) decyzji zgodnie z art. 362 ustawy <i>Prawo ochrony środowiska</i>. Powyższe umożliwi skuteczne wdrożenie adekwatnych środków ochrony i minimalizację oddziaływania akustycznego DK92 na terenie m. Baranowo.
6	17.06.2024	Softys Wsi Chyby	mail	W imieniu mieszkańców Chyb i Baranowa, wnoszę o zweryfikowanie założeń dotyczących S11 i drogi nr 92, prosimy o umieszczenie ekranów akustycznych przy S11 na wysokości Chyb. Większość wiatrów jest zachodnich, hałas powstający na S11 wczesnym rankiem i wieczorem jest nieakceptowalny przez mieszkańców. Do tego doszły jeszcze samoloty, które nigdy wcześniej nie miały ścieżki lotu nad Baranowem i Chybami. Program przez Państwa proponowany jest wieloletni, a ruch będzie jedynie narastał. Wzmógłony, długotrwały hałas wpływa negatywnie na mieszkańców w zakresie migren, agresji oraz stanu psychicznego.	Uwaga nieuwzględniona Wyjaśnienia zawarto w Lp. 5 pkt 2 – 4 niniejszej tabeli.
7	17.06.2024	Urząd Gminy Dopiewo	formularz	1. strony 81-143 - Budowa ekranów akustycznych na S5 na obszarze gminy Dopiewo (wyznaczenie przez zarządcę drogi dodatkowych punktów pomiarowych: Konarzewo, ul. Poznańska). Uzasadnienie: skargi mieszkańców na hałas. 2. strony 81-143 - Budowa ekranów akustycznych na S11 na obszarze gminy Dopiewo (wyznaczenie przez zarządcę drogi dodatkowych punktów pomiarowych: Gólski, ul. Szkolna; Dąbrówka, ul. Piastowska; Zakrzewo – ul. Radosna, ul. Przemysłowa, ul. Olszynowa, ul. Zacisze). Uzasadnienie: skargi mieszkańców na hałas.	1. Uwaga nieuwzględniona Na terenie gminy Dopiewo wyniki SMH z 2022 r., stanowiące zgodnie z art. 119a ustawy <i>Prawo ochrony środowiska</i> podstawę POH, nie wskazują na ponadnormatywne oddziaływanie hałasu wyrażone długookresowymi średnimi poziomami dźwięku A – wskaźniki L_{DWN} i L_{EX} od drogi S5. W oparciu o ww. wyniki SMH nie zidentyfikowano również w POH wysokich wartości wskaźników znacznej dokuczliwości hałasu (N_{HA}), znacznych zaburzeń snu (N_{HSO}) czy chorób niedokrwienności serca (N_{HIO}). Nie ma zatem podstawy do wprowadzania działań na przedmiotowym odcinku drogi S5.

Lp	Data wpływu wniosku	Wnioskodawca	Sposób zgłoszenia uwag	Uwagi i wnioski	Sposób rozstrzygnięcia
				3. strony 81-143 - Budowa ekranów akustycznych na odcinku A2 przebiegającym na obszarze gminy Dopiewo (wyznaczenie przez zarządcę drogi dodatkowych punktów pomiarowych: Dopiewo ul. Wiśniowa, ul. Wyzwolenia; Konarzewo, ul. Młyńska, ul. Szmaragdowa; Gołuski, ul. Szkolna). Uzasadnienie: skargi mieszkańców na hałas.	2. Uwaga zbieżna z projektem POH Zidentyfikowane w oparciu o wyniki SMH z 2022 r. niewielkie przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wyrażonych długookresowymi średnimi poziomami dźwięku A – wskaźniki L_{dwn} i L_{d} od drogi S11 oraz zidentyfikowane wysokie wartości wskaźnika znacznej uciążliwości hałasu (N_{ha}) na terenie m. Zakrzewo, Dąbrowa i Lusowo stały się przyczyną określenia działań wspomagających oznaczonych symbolami HD38 i HD39. Działania te polegają na przeprowadzeniu pomiarów hałasu i realizacji w oparciu o ich wyniki analizy akustycznej pozwalającej na dobór właściwych i możliwych do podjęcia rozwiązań z zakresu ograniczania hałasu. Wyniki pomiarów wskazujące ponadnormatywne oddziaływania drogi, wyrażone wskaźnikami wykorzystywanymi do ustalania i kontroli warunków korzystania ze środowiska w odniesieniu do jednej doby, mogą również stać się bezpośrednią podstawą do wydania przez odpowiedni organ ochrony środowiska (tu starosta powiatowy) decyzji zgodnie z art. 362 ustawy <i>Prawo ochrony środowiska</i> . Powyższe umożliwi skuteczne wdrożenie adekwatnych środków ochrony i minimalizację oddziaływania akustycznego drogi S11 na terenie m. Dopiewo. 3. Uwaga nieuwzględniona Na terenie gminy Dopiewo wyniki SMH z 2022 r., stanowiące zgodnie z art. 119a ustawy <i>Prawo ochrony środowiska</i> podstawę POH, nie wskazują na istotne ponadnormatywne oddziaływanie hałasu wyrażone długookresowymi średnimi poziomami dźwięku A – wskaźniki L_{dwn} i L_{d} od autostrady A2. W oparciu o ww. wyniki SMH nie zidentyfikowano również w POH wysokich wartości wskaźników znacznej dokuczliwości hałasu (N_{ha}), znacznych zaburzeń snu (N_{iso}) czy chorób niedokrwiennych serca (N_{iso}). Nie ma zatem podstawy do wprowadzania działań na przedmiotowym odcinku autostrady A2.
8	17.06.2024	Starosta Ostrowski	formularz	W streszczeniu w języku niespecjalistycznym do POH w pkt. 4.2 Główne linie kolejowe", w tabeli 100 Harmonogram realizacji działań wskazanych w POH w ujęciu 5 lat - hałas kolejowy na terenie województwa wielkopolskiego, jako podmiot odpowiedzialny wpisano tylko „właściwy organ ochrony środowiska”, a należałoby uzupełnić tę rubrykę o „zarządzający linią kolejową”. Zgodnie z art. 241 ust. 1 w związku z art. 237 ustawy POŚ organ ochrony środowiska, może, w drodze decyzji, zobowiązać zarządzającego linią kolejową do sporządzenia i przedłożenia przeglądu ekologicznego. Natomiast zgodnie z art. 241 ust.2 ustawy POŚ jeżeli przegląd ekologiczny dotyczy linii kolejowej obowiązek sporządzenia przeglądu spoczywa na zarządzającym linią kolejową.	Uwaga nieuwzględniona Ujednolicono w całym dokumencie i doprecyzowano brzmienie działań oznaczonych symbolem HK02 wskazując, że ich przedmiotem jest nałożenie obowiązku realizacji przeglądu ekologicznego na odpowiednich odcinkach linii kolejowych. W związku z powyższym jedynym podmiotem odpowiedzialnym za realizację działania pozostaje właściwy organ ochrony środowiska. Kwestie dotyczące podmiotu realizującego sam przegląd ekologiczny oraz wdrażające go wypracowane w ramach przeglądu rozwiązania uregulowane są w ustawie Poś i nie wymagają przytaczania w POH.

Lp	Data wpływu wniosku	Wnioskodawca	Sposób zgłoszenia uwag	Uwagi i wnioski	Sposób rozstrzygnięcia
				Zapis, o którym mowa w uwagach jest zawarty w Tabeli 54 Działania do podjęcia w ciągu 5 lat od roku uchwalenia POH (strona 186 projektu), zatem powinien się znaleźć również w streszczeniu niespecjalistycznym dokumentu.	
9	16.06.2024	Sołtys Sołectwa Trzek	formularz	strony 135,283 – Dodanie działań pt. Ograniczenie oddziaływania akustycznego drogi ekspresowej S5 pomiędzy W. STRUMIANY – W. KLESZCZEWO /DW434/ w szczególności odcinek mijający miejscowość Trzek pozwalającej na dobór właściwych i możliwych do podjęcia rozwiązań z zakresu ograniczania hałasu drogowego. Porusza się 30299 pojazdów/dobę co skutkuje narażeniem dla mieszkańców skupionych wokół drogi S5 na znaczną dokuczliwość hałas czy zaburzenia snu. Wniosek o pomiar hałasu na wspomnianym odcinku został złożony przez mieszkańców zgodnie z sprawą nr DSR-II-1.7033.1.3.2020.	Uwaga nieuwzględniona Wyniki SMH z 2022 r., stanowiące zgodnie z art. 119a ustawy <i>Prawo ochrony środowiska</i> podstawę POH, nie wskazują na istotnie ponadnormatywne oddziaływanie hałasu wyrażone długookresowymi średnimi poziomami dźwięku A – wskaźniki L_{denn} i L_{ni} od drogi S5 na terenie m. Trzek. W oparciu o ww. wyniki SMH nie zidentyfikowano również w POH wysokich wartości wskaźników znacznej dokuczliwości hałasu (N_{ha}), znacznych zaburzeń snu (N_{HSO}) czy chorób niedokrwienych serca (N_{HSO}). Nie ma zatem podstawy do wprowadzania w POH działań dla przedmiotowego odcinka drogi S5. W dniach 11-12.04.2024 r. na terenie miejscowości Trzek w trzech lokalizacjach zostały przeprowadzone pomiary hałasu w środowisku od drogi S5. Wyniki tych pomiarów wraz z analizą akustyczną są aktualnie procedowane przez zarządzającego drogą.
10	17.06.2024	Starosta Słupecki	formularz	- tabela 54 strona 186 – Zrezygnowanie z obowiązku wykonania przeglądu ekologicznego. Wprowadzenie konieczności dodania (do przeprowadzonych przez zarządzającego linią kolejową, dla odcinków z przekroczeniami hałasu), propozycji minimalizujących ekspozycję na hałas najbliższych terenów wrażliwych do wartości dopuszczalnych przepisami prawa. Wykonywanie przeglądów ekologicznych ma uzasadnienie w przypadku gdy nie jest znane źródło lub sposób oddziaływania. W przypadku linii kolejowych sytuacja ta jest jasna, a pomiary hałasu są wykonywane w ramach zobowiązań wynikających z przepisów prawa. W takim przypadku dodatkowe zwiększanie biurokracji o przeglądy ekologiczne wydaje się nieuzasadnione merytorycznie i niepotrzebnie przedłużają terminy procedowania. Mogłyby być one zlecane tylko opcjonalnie dla odcinków dla których zachodzi konflikt pomiędzy zarządzającymi liniami kolejowymi a władzami lokalnych terenów. - tabela 54 strona 286 i tabela 56 strona 191 – W tabeli 56 jest wpisany jako podmiot odpowiedzialny tylko właściwy organ ochrony środowiska, a w tab. 54 zarządzający linią kolejową, właściwy organ ochrony środowiska. Należy ujednolicić zapisy pomiędzy tabelami. - rozdział 6 – Zmiana terminu sprawozdawczości na 30 czerwca. Zminimalizowania sprawozdawczości do niezbędnego minimum. Ze względu na natłok sprawozdań nakładany na różne podmioty koncentrujący się przy dacie 31 marca. Dołożenie kolejnych sprawozdań	- Uwaga nieuwzględniona Wyniki SMH wskazują jedynie na przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wyrażonych wskaźnikami długookresowego poziomu dźwięku A i nie pozwalają na jednoznaczną ocenę tego oddziaływania w odniesieniu do wskaźników wykorzystywanych zgodnie art. 112a ustawy <i>Prawo ochrony środowiska</i> do ustalania i kontroli warunków korzystania ze środowiska w odniesieniu do jednej doby. Wyniki SMH nie pozwalają również określić co jest źródłem przekroczenia norm (np. stan torowiska, stan taboru, prędkość pociągów), a zatem nie można w oparciu o nie określić skutecznych środków minimalizujących jakie w danej lokalizacji należy zastosować aby przywrócić właściwy stan klimatu akustycznego. Taką szczegółową analizę przeprowadzić można właśnie w oparciu o pomiary hałasu i analizy akustyczne składające się na przegląd ekologiczny. Stąd obowiązek jego nałożenia jest przedmiotem działania HK02 w odniesieniu do wskazanych w tabeli 54 poszczególnych odcinków linii kolejowych na terenie województwa wielkopolskiego. - Uwaga uwzględniona Ujednolicono w całym dokumencie podmiot odpowiedzialny za realizację działania HK02. - Uwaga nieuwzględniona Termin sprawozdawczości z realizacji POH został określony zgodnie z wytycznymi Głównego Inspektora Ochrony Środowiska zawartymi w opracowaniu "Dobre praktyki wykonywania programów ochrony

Lp	Data wpływu wniosku	Wnioskodawca	Sposób zgłoszenia uwag	Uwagi i wnioski	Sposób rozstrzygnięcia
				w tym terminie, przy natłoku innych spraw, nie gwarantuje wykonania go z należytą rzetelnością. 4. strona 47 – Wydane decyzje administracyjne lub dokonane zgłoszenia budowlane mające wpływ na zmianę klimatu akustycznego w środowisku. Należy doprecyzować „mające wpływ na zmianę klimatu akustycznego”. Postawienie każdego budynku czy przestrzennej budowli w pobliżu źródła hałasu powoduje zmiany w jego propagacji w terenie. Przy proponowanym w POH opisie, należałoby ewidencjonować wszystkie takie decyzje, nawet niemające bezpośredniego odniesienia do emisji hałasu.	środowiska przed hałasem”. Termin został tak dobrany aby sprawozdania z realizacji POH za rok poprzedzający mogły być wykorzystane w kolejnych SMH i POH, których termin realizacji zgodnie z art. 118 i 119a ustawy PoS przypada odpowiednio na dzień 30 czerwca i 18 lipca. Jednocześnie należy zauważyć, że monitorowanie realizacji działań przez podmioty odpowiedzialne może być prowadzone w sposób ciągły (przez okres całego roku), a wskazany w rozdziale 6 tomu I POH termin 31 marca dotyczy przedkładania sprawozdania do Marszałka Województwa Wielkopolskiego. 4. Uwaga uwzględniona Doprecyzowano zapis w rozdziale 6 tomu I POH.
11	13.06.2024	Starostwo Powiatowe w Gostyniu	pismo	1. Informuję, iż zapisane w projekcie działania planowane do realizacji w ciągu 5 lat od roku uchwalenia POH (pkt 5.1 Programu), poz. nr 12 tj. „budowa układu obwodnicy Gostynia w ciągu dróg DK12 i DW434” jest nieaktualne gdyż budowa obwodnicy Gostynia w ciągu drogi DW434 została już zrealizowana w 2023 r. W związku z powyższym należy zweryfikować powyższy zapis np. na „budowa obwodnicy Gostynia w ciągu drogi DK12”. Mając powyższe na uwadze należy również zweryfikować zapis w tabeli 46 Programu dot. kosztów realizacji działań planowanych do realizacji (Lp. 12). 2. Ponadto należy zweryfikować zapisy w tabeli 28 Programu „Wykaz niezrealizowanych działań w zakresie ochrony przed hałasem drogowym, wskazanych w POH DW 2018”, poz. nr 76. W Programie zapisano „Odcinki od km 85+000 do km 88+100 oraz od km 88+100 do km 90+850 przekazane do powiatu gostyńskiego po wybudowaniu obwodnicy m. Gostyni” natomiast informuję, iż w związku z oddaniem do użytkowania obwodnicy Gostynia w ciągu drogi wojewódzkiej nr 434, do kategorii dróg powiatowych zaliczony został odcinek drogi wojewódzkiej nr 434 w kilometrażu od 56+800 do km 62+900.	1. Uwaga uwzględniona Zaktualizowano w tekście POH treść działania HD12, które w aktualnie dotyczy wyłącznie budowy obwodnicy Gostynia w ciągu DK12. W treści Programu wskazano również, że działanie to umożliwi całkowite wyprowadzenie ruchu tranzytowego z dawnego przebiegu drogi 434 na obszarze miasta Gostynia (obecnie droga powiatowa), tj. od km 56+800 do km 62+900, a tym samym spowoduje poprawę warunków akustycznych w otoczeniu ww. odcinka drogi objętego SMH DW 2022. Informację o zakończeniu realizacji obwodnicy Gostynia w ciągu DW434 wpisano również do tabeli 29 w tomie II stanowiącej wykaz zrealizowanych działań w zakresie ochrony przed hałasem drogowym innych niż wskazane w POH DW 2018. 2. Uwaga uwzględniona Skorygowano zapisy w tabeli 28 Programu wskazując zarówno kilometrąży zgodny z zapisami POH DW 2018 jak i aktualny.
12	14.06.2024	Starostwo Powiatowe w Nowym Tomyślu	pismo	Informuję, że na stronie 185 dokumentu, w akapicie dotyczącym odpowiedzialności za realizację działań nastąpiła pomyłka w określeniu art. POŚ. W punkcie brzmiącym „organ właściwy w zakresie wydania decyzji o konieczności wykonania przeglądu ekologicznego zgodnie z art. 273 POŚ”, winno być 237 POŚ.	Uwaga uwzględniona. Skorygowano omyłkę pisarską.
13	14.06.2024	Urząd Gminy Komorniki	pismo	W związku z licznymi informacjami dot. uciążliwości hałasu dochodzącego z autostrady A2 oraz drogi ekspresowej S5. Gmina Komorniki prosi o wykonywanie okresowych pomiarów hałasu od autostrady A2 oraz drogi ekspresowej S5 w obrębie Gminy Komorniki zgodnie z harmonogramem (częstotliwością) zawartym w „Programie ochrony środowiska przed hałasem”	Wniosek zbieżny z POH W POH dla autostrady A2 oraz drogi S5 na terenie gminy Komorniki wprowadzono działania wspomagające oznaczone symbolami HD42, HD63 i HD64 polegające na realizacji pomiarów hałasu na terenach podlegających ochronie oraz w przypadku stwierdzenia przekroczeń dopuszczalnych wartości

Lp	Data wpływu wniosku	Wnioskodawca	Sposób zgłoszenia uwag	Uwagi i wnioski	Sposób rozstrzygnięcia
				i przekazywanie wyników do Urzędu Gminy Komorniki ul. Stawna 1, 62-052 Komorniki celem publikacji na stronie internetowej www.komorniki.pl. Jednocześnie prosimy o wdrożenie wszelkich rozwiązań, które prowadziłyby do zmniejszenia hałasu w okolicy tych dróg. Po analizie programu wynika, że część działań została wdrożona, jednakże należy mieć na uwadze wprowadzenie kolejnych rozwiązań minimalizujących hałas lub zapobiegających ewentualnym jego zwiększeniu.	hałasu wykonanie analizy akustycznej pozwalającej na dobór właściwych i możliwych do podjęcia rozwiązań z zakresu ograniczania hałasu drogowego.
14	14.06.2024	Burmistrz Kłodawy	pismo	Informuję, iż po przeanalizowaniu opracowania „Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa wielkopolskiego” nie wnosimy uwag odnośnie treści dokumentu.	-
15	14.06.2024	Starosta Poznański	formularz	1. strona 42 – W tabeli 7 w działaniu nr 3 „Kontrola hałasu w środowisku” należy wskazać jako podmiot zobowiązany do realizacji Inspekcję Ochrony Środowiska. Zgodnie z ustawą z dnia 20 lipca 1991 r. o Inspekcji Ochrony Środowiska (Dz. U. z 2024 r. poz. 425) Inspekcja Ochrony Środowiska jest powołana do kontroli przestrzegania przepisów o ochronie środowiska oraz badania i oceny stanu środowiska. Inspekcja m. in. zobowiązana jest do prowadzenia kontroli podmiotów korzystających ze środowiska w zakresie przestrzegania przepisów o ochronie środowiska, prowadzenia państwowego monitoringu środowiska oraz działalności laboratoryjnej, w tym wykonywania pomiarów. 2. strony 182, 188 – W projekcie Programu ochrony środowiska przed hałasem, w części dotyczącej linii kolejowych, wskazano działania HK01 (m.in. modernizacyjne i planistyczne) i HK02 (przeglądy ekologiczne). Działania zostały zaplanowane do podjęcia w ciągu 5 lat od roku uchwalenia POH. Wskazane byłoby przeprowadzenie w okresie obowiązywania analizowanego dokumentu wyłącznie działań HK01. Działania związane z modernizacją linii, wymianą taboru itp. mogą mieć niewątpliwie wpływ na obniżenie emisji hałasu do środowiska. Potwierdzeniem efektu tych prac będą kolejne strategiczne mapy akustyczne. Dopiero kolejny program winien wskazywać inne działania mające wpływ na obniżenie emisji hałasu wyłącznie w odniesieniu dla odcinków linii, dla których działania inwestycyjne nie przyniosą wystarczających rezultatów.	1. Uwaga nieuwzględniona W tabeli 7 w rozdziale 4 tomu I wymieniono podmioty wobec których POH nakłada określone obowiązki związane z realizacją działań. Żadne z sformułowanych w POH działań nie nakłada obowiązków na Inspekcję Ochrony Środowiska. 2. Uwagi nieuwzględnione Działania oznaczone kodem HK02 w postaci nałożenia obowiązku realizacji przeglądu ekologicznego obejmują miejsca gdzie wyniki SMH PLK 2022 wskazują na przekroczenia dopuszczalnych wartości hałasu z zakresu 5 do 10 dB. Wymiana czy poprawa stanu technicznego taboru kolejowego oraz bieżące prace związane z modernizacją i utrzymaniem infrastruktury kolejowej (objęte działaniem HK01) nie przyniosą wymiernego efektu kompensującego w całości największe przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu występujące w obszarach objętych Programem. Stąd też utrzymano konieczność realizacji zadania HK02.

5 Wyniki postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko

Realizacja zadań określonych w Programie obejmuje województwo wielkopolskie. Wszystkie ewentualne negatywne oddziaływania na środowisko nie będą przekraczać granic województwa. Stąd też nie przeprowadzono postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania Programu na środowisko.

6 Propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień dokumentu

Metody i częstotliwość przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień programu ochrony środowiska przed hałasem zostały ściśle określone w art. 118 i 119a ustawy Prawo ochrony środowiska. Na tym polega stworzony przez ustawodawcę system ochrony i strategicznego zarządzania hałasem w środowisku, na który składają się:

- strategiczne mapy hałasu jako diagnoza stanu klimatu akustycznego i skuteczności działań wdrożonych na podstawie POH,
- programy ochrony środowiska przed hałasem jako dokumenty definiujące kierunki działań naprawczych tam, gdzie naruszone są standardy jakości środowiska na terenie miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy oraz wzdłuż głównych dróg i głównych linii kolejowych.

Zgodnie z art. 118 i 119a ustawy Prawo ochrony środowiska strategiczne mapy hałasu oraz programy ochrony środowiska przed hałasem realizowane są w cyklach 5 letnich.