

Załącznik nr 5 do uchwały Nr .....  
Sejmiku Województwa Kujawsko-  
Pomorskiego  
z dnia ..... 2024 r.

**Streszczenie w języku niespecjalistycznym**

## SPIS TREŚCI

1.	Wstęp.....	3
2.	Podstawa prawna Programu.....	3
3.	Cel programu .....	3
4.	Opis obszaru objętego Programem .....	4
5.	Działania Programu.....	6
6.	Harmonogram realizacji Programu.....	7
7.	Koszty realizacji Programu .....	8
8.	Opis sposobu monitorowania realizacji Programu .....	8

## 1. Wstęp

Dokument stanowi **Załącznik nr 5 opracowania POH** będący integralną częścią uchwały i zawiera streszczenie Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa kujawsko-pomorskiego (dalej POH lub Program) w języku niespecjalistycznym.

Jest to pierwszy POH sporządzany w nowej formule, wykorzystujący dane wyłącznie z opracowanych w 2022 roku strategicznych map hałasu opartych na metodyce obliczeń CNOSSOS-EU<sup>1</sup> oraz wskaźnikach zdrowotnych określających negatywne skutki przebywania w hałasie.

W poprzednich trzech edycjach programy dla terenów miast powyżej 100 tysięcy mieszkańców były opracowywane przez prezydenta danego miasta oraz uchwalane przez radę miasta, a programy dla terenów poza aglomeracją były opracowywane przez marszałka województwa i uchwalane przez sejmik województwa. Od IV rundy wszystkie programy ochrony środowiska przed hałasem (tj. dla miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy, dla dróg głównych, głównych linii kolejowych oraz głównych lotnisk) opracowywane są przez marszałka i uchwalane przez sejmik województwa, a prezydenci miast opiniują projekt uchwały zgodnie z art. 199a ustawy Prawo ochrony środowiska.

## 2. Podstawa prawna Programu

Program ochrony środowiska przed hałasem dla obszaru województwa kujawsko-pomorskiego został sporządzony w wyniku implementacji Dyrektywy END<sup>2</sup> do krajowego porządku prawnego. Zgodnie z przepisami ustawy POŚ<sup>3</sup>, a konkretnie art. 119a ust. 1, *"Na podstawie strategicznych map hałasu marszałek województwa opracowuje dla obszaru województwa projekt uchwały w sprawie programu ochrony środowiska przed hałasem"*. Natomiast zakres Programu określony jest zgodnie z art. 119a ust. 3, *"W programie ochrony środowiska przed hałasem wskazuje się działania ograniczające poziom hałasu w środowisku przedstawiony na strategicznych mapach hałasu (...)"*.

Zgodnie z art. 119a ust. 9 i 10 przywołanej ustawy, program ochrony środowiska przed hałasem jest uchwalany przez sejmik województwa co 5 lat w terminie do 18 lipca, a jego aktualizacja może nastąpić przed upływem tego terminu.

## 3. Cel programu

Głównym celem Programu jest wskazanie działań, których konsekwentna realizacja spowoduje dostosowanie poziomu hałasu do dopuszczalnego na terenach, na których nastąpiły przekroczenia obowiązujących norm oraz zapobiegnie powstawaniu konfliktów akustycznych w kolejnych rejonach.

---

<sup>1</sup> Skrót od Common NOise A Ssessment MethOdS in Europe Union – obowiązującej metodyki wykonywania strategicznych map hałasu

<sup>2</sup> 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. L 189 z dnia 18 lipca 2002 r.)

<sup>3</sup> Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* (Dz. U. z 2024 r. poz. 54)

Nadrzędnym celem Programu jest stworzenie mniej hałaśliwego i zrównoważonego środowiska, podniesienie świadomości społeczeństwa na temat negatywnych skutków hałasu oraz wdrażanie i promowanie działań mających na celu jego ograniczenie, przy czym jest to działanie wieloletnie, którego realizacja stała się obowiązkiem krajów członkowskich Unii Europejskiej.

W wyniku szerokiej analizy dostępnych strategicznych map hałasu, planów zarządców źródeł hałasu oraz po uwzględnieniu oddanych do użytku od czasu sporządzenia SMH nowych odcinków dróg na terenie województwa, określono główne cele programowe niniejszego dokumentu.

**Tabela 1. Cele Programu dla województwa kujawsko-pomorskiego**

<b>Cel nr 1. Wylimitowanie przekroczeń dopuszczalnych norm hałasu drogowego na terenach mieszkaniowych</b>
Kierunek 1.1 Obniżenie emisji hałasu drogowego
Kierunek 1.2 Ochrona terenów zagrożonych hałasem drogowym
<b>Cel nr 2. Przeciwdziałanie pogorszeniu klimatu akustycznego pochodzącego od hałasu szynowego na terenach mieszkaniowych</b>
Kierunek 2.1 Obniżenie emisji hałasu szynowego
Kierunek 2.2 Ochrona terenów zagrożonych hałasem szynowym
<b>Cel nr 3. Utrzymanie emisji hałasu lotniczego na dotychczasowym poziomie</b>
Kierunek 3.1 Wdrażanie stosownych procedur antyhałasowych oraz ich przestrzeganie i kontrola
<b>Cel nr 4. Utrzymanie emisji hałasu przemysłowego na dotychczasowym poziomie</b>
Kierunek 4.1 Wdrażanie stosownych procedur antyhałasowych oraz ich przestrzeganie i kontrola
<b>Cel nr 5. Przeciwdziałanie pogorszeniu klimatu akustycznego w województwie i jego negatywnym skutkom oraz zwiększenie powierzchni terenów wolnych od hałasu</b>
Kierunek 5.1 Realizacja zapisów lokalnych i ponadlokalnych dokumentów strategicznych oraz aktów prawa miejscowego
Kierunek 5.2 Zwiększenie świadomości zagrożenia hałasem
Kierunek 5.3 Ograniczenie wpływu hałasu w miejscu chronionym
Kierunek 5.4 Świadome zarządzanie źródłami hałasu
Kierunek 5.5 Monitoring realizacji działań wynikających z POH

#### 4. Opis obszaru objętego Programem

Zakresem Programu objęto tereny dla których w 2022 r. sporządzono SMH, głównie położone w bezpośrednim sąsiedztwie:

- 1) Dróg, linii kolejowych, linii tramwajowych, lotnisk i źródeł przemysłowych na terenie miast Bydgoszcz i Toruń.
- 2) Dróg, linii kolejowych oraz źródeł przemysłowych na terenie miasta Włocławek.
- 3) Dróg głównych na terenie miasta Grudziądz.
- 4) Dróg głównych na terenie miasta Inowrocław.

- 5) Dróg krajowych: A1, S5, S10, DK5, DK10, DK15, DK16, DK25, DK62, DK80, DK91. Ogółem 90 odcinków dróg krajowych o łącznej długości ok. 666,4 km (zarządzanych przez dwa podmioty).
- 6) Dróg wojewódzkich: DW223, DW237, DW238, DW240, DW241, DW251, DW254, DW266, DW544, DW551, DW560, DW563. Ogółem 19 odcinków dróg wojewódzkich o łącznej długości 73,506 km.
- 7) Głównych linii kolejowych: nr 131 oraz nr 353. Ogółem 10 odcinków linii kolejowych o długości 122,3 km.

Ze względu na obowiązujące przepisy, źródła hałasu przemysłowego w miastach pow. 100 tys. mieszkańców nie są objęte zakresem działań naprawczych POH.

Graficzne przedstawienie lokalizacji obszarów problemowych przedstawiono poniżej.

**Rysunek 1. Lokalizacja analizowanych źródeł hałasu oraz terenów objętych POH**



*Źródło: materiały własne*

## 5. Działania Programu

Działania Programu uzależniono od rodzaju źródła hałasu oraz od planowanych lub zakończonych, od czasu sporządzenia strategicznych map hałasu, inwestycji w regionie, których realizacja przyniesie poprawę klimatu akustycznego na analizowanych obszarach. Na przykład w zakresie hałasu drogowego, w wielu przypadkach, po wybudowaniu układów obwodnicowych lub dróg ekspresowych odcinki objęte SMH z 2022 r. mogą przejść pod inny zarząd lub stracić status głównej drogi w rozumieniu ustawy POŚ, gdy średnioroczny ruch samochodowy spadnie poniżej 3 mln pojazdów na rok. Natomiast w miastach może nastąpić zdecydowana poprawa klimatu akustycznego związana z wyprowadzeniem ruchu tranzytowego z obszarów obecnie dotkniętych uciążliwościami akustycznymi. Natomiast działania zarządców infrastruktury kolejowej oraz przewoźników spowodują wyraźną poprawę zarówno w kwestii emisji hałasu z linii kolejowych jak również w zakresie hałaśliwości taboru kolejowego. Dodatkowo miasta realizują ciągłą politykę polepszania dostępności i jakości przewozów pasażerskich, modernizują ciągi komunikacyjne i dokonują zakupu nowoczesnego taboru. Liczne programy wspierają elektromobilność, rozwój komunikacji rowerowej, budowane są węzły intermodalne oparte o nowoczesne systemy komunikacyjne i parkingowe, rozwijane są inteligentne systemy transportowe i centra zarządzania ruchem.

Niniejszy Program uwzględnia szerokie spektrum działań zarówno wewnętrznych, jak i zewnętrznych, wpisując się w politykę ekologiczną Państwa. Działania zaproponowane w Programie są realne i starają się nadążać za dynamicznymi zmianami otoczenia zarówno w miastach, jak i obszarach pozamiejskich, uwzględniając stale zmieniający się krajobraz komunikacyjny. W szczególności, przewidziane analizy akustyczne mają na celu dostosowanie się do ewolucji w strukturze transportowej, jednocześnie zapewniając skuteczną ochronę przed nieefektywnym wykorzystaniem zasobów finansowych. Takie podejście pozwala na zrównoważony rozwój, łącząc potrzeby środowiskowe z wymaganiami ekonomicznymi, co stanowi odpowiedź na wyzwania współczesnej polityki wykreowanej m.in. Dyrektywą END.

### **DROGI GŁÓWNE**

Działania dla dróg głównych opierają się przede wszystkim na kontrolach stanu nawierzchni i utrzymaniu jej w należyтым stanie. Beneficjentami Programu są zarządzający głównymi drogami.

W wyniku analizy dostępnych materiałów oraz na podstawie wykonanych w 2022 roku SMH, zaproponowano działania doraźne w postaci ograniczenia prędkości ruchu oraz montażu wyświetlaczy radarowych pokazujących aktualną prędkość. Dodatkowo część odcinków dróg objęta została monitoringiem hałasu.

Aby rozpoznać zmiany klimatu akustycznego jakie mogły nastąpić od czasu sporządzenia SMH (aktualność danych na koniec 2021 roku) zaproponowano wykonanie specjalistycznych analiz akustycznych oraz pomiarów kontrolnych hałasu.

W Grudziądzu postuluje się opracowanie koncepcji dotyczących uspokojenia ruchu i budowy ekranów akustycznych. Nakazano przeprowadzenie oceny izolacyjności elementów zewnętrznych budynków oświatowych i ewentualną wymianę stolarki okiennej.

### **GŁÓWNE LINIE KOLEJOWE**

Działania w perspektywie krótkoterminowej przypisane zarządcy linii kolejowej objętej Programem skupiają się na ograniczaniu emisji z linii kolejowej poprzez montaż tłumików przyszynowych oraz dbanie o jakość torowiska. Proponując konkretne rozwiązania brano pod uwagę przyszłe oraz wykonane inwestycje, a także prognozowaną redukcję hałasu wynikającą z przezbrajania wagonów towarowych.

### **MIASTA POWYŻEJ 100 TYS. MIESZKAŃCÓW**

W ramach Programu podjęto szereg działań na obszarze Bydgoszczy, Torunia i Włocławka, których realizacja poprawi jakość środowiska akustycznego na ich terenie. Program w tej materii skupił się głównie na hałasie drogowym. Pozostałe źródła hałasu mają niewielki wpływ na klimat akustyczny lub nie powodują przekroczeń w ogóle, a trwające programy modernizacyjne dodatkowo wpłyną na polepszenie komfortu akustycznego.

Wśród zaproponowanych działań znalazły się: obniżenie prędkości ruchu, analizy akustyczne, budowa ekranów akustycznych, wymiana nawierzchni drogowej, ocena izolacyjności elementów zewnętrznych budynków i ewentualna wymiana stolarki okiennej. Do tego zaproponowano szereg dodatkowych działań, których realizacja poprawi jakość życia mieszkańców największych miast w województwie.

Dla pozostałych źródeł hałasu zaproponowano szereg zaleceń, nie mniej ważnych w kwestii nie pogarszania aktualnego klimatu akustycznego.

### **DZIAŁANIA W RAMACH POLITYKI DŁUGOFALOWEJ**

Zaproponowano dla wszystkich uczestników Programu szereg działań w ramach perspektywy długofalowej, których realizacja przyczyni się do stopniowego obniżania poziomu hałasu, zwiększenia świadomości zagrożenia hałasem i jego skutków dla zdrowia, a także określi kierunki zapobiegania przyszłym konfliktom akustycznym poprzez właściwe planowanie przestrzenne, ustanawianie obszarów cichych, edukację ekologiczną i dbałość o stan techniczny źródeł hałasu.

## **6. Harmonogram realizacji Programu**

Harmonogram działań sporządza się dla obszarów jednostkowych – powiatów lub obszarów miast, pogrupowanych w ranking wg wartości wskaźnika opisującego negatywne dla zdrowia efekty hałasu, przy czym największa wartość określa rejon najpilniejszych działań.

Działania opisane w programie, pomimo iż realizowane będą w konkretnej perspektywie czasowej, przedstawiono również w odniesieniu do kolejności ich realizacji, przy czym kolejność ta opiera się na wartości wskaźnika  $N_{HA}$  opisującego liczbę mieszkańców

narażonych na negatywne skutki wywołane hałasem.

Harmonogram ustalono dla działań z perspektywy krótkoterminowej, czyli w okresie od 2024 do 2029 roku.

Tabela 2. Harmonogram działań Programu

Kolejność realizacji	M N I E J P I L N E → N A J P I L N I E J S Z E							
Kolor/wartość N <sub>HA</sub>	<200	200-400	400-600	600-800	800-1000	1000-1200	1200-1400	>1400

Zgodnie z powyższym diagramem, w Tomach II-IV przedstawiono kolejność realizacji zadań dla poszczególnych obszarów działań w zależności wartości wskaźnika N<sub>HA</sub>, gdzie kolorem ciemnogrnatowym oznaczono rejony najpilniejszych działań.

## 7. Koszty realizacji Programu

Większość proponowanych zadań antyhałasowych nie jest związana z koniecznością ponoszenia dodatkowych kosztów (planowanie przestrzenne, przeglądy stanu nawierzchni lub podtorza, kontrola przestrzegania przepisów dotyczących prędkości), jednakże niektóre działania generują dość wysokie koszty. Szacunkowo wynoszą one:

- Koszt Programu dla dróg głównych: 0,466 mln zł
- Koszt Programu dla głównych linii kolejowych: 0,808 mln zł
- Koszt Programu dla miast pow. 100 tys. mieszkańców: 5,9 mln zł

W Programie nie uwzględniono kosztów zarządców źródeł wynikających z realizacji zadań wynikających z krajowych i regionalnych planów lub programów, a które nie są wynikiem analiz dostępnych SMH.

Całkowity koszt Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa kujawsko-pomorskiego wyniesie w przybliżeniu: 7,174 mln zł.

## 8. Opis sposobu monitorowania realizacji Programu

Organ opracowujący POH będzie corocznie monitorował stopień realizacji Programu przez podmioty i organy w nim wskazane.

Do nadzorowania wyznaczonych w Programie działań będą służyć raporty z postępu ich realizacji. Podmioty odpowiedzialne za realizację działań wskazanych w POH są zobowiązane do zbierania i gromadzenia informacji o postępach realizacji zadań Programu oraz sporządzania i przedkładania w terminie do 31 marca każdego roku marszałkowi województwa raportu z postępu realizacji Programu za ubiegły rok.

Przekazywane do marszałka województwa raporty stanowiąc będą podstawę do sporządzenia oceny stopnia realizacji działań przy sporządzaniu kolejnego POH.

Realizacja Programu nie będzie miała negatywnych skutków dla środowiska.