

**RAPORT**

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

---

**Wykonawcy: konsorcjum w składzie:**

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

**Zlecniodawca:**



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

**Data realizacji:** 1911.0407.2013-2018 – 0931.0507..20132018

## SPIS TREŚCI

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

## 1. INFORMACJE WPROWADZAJĄCE

Opracowanie aktualizacji Programu ochrony środowiska przed hałasem (POŚPH) dla Miasta Płocka jest wypełnieniem obowiązku wynikającego z art. 119 ustawy Prawo ochrony środowiska z dnia 27 kwietnia 2001 r. (Dz. U. 2008 r. nr 25, poz. 150 z późn. zm.) oraz Dyrektywy 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r.

Projekt aktualizacji Programu ochrony środowiska przed hałasem dla Miasta Płocka opracowany został w ramach umowy, dotyczącej „Opracowania mapy akustycznej dla miasta Płocka i aktualizacji Programu ochrony środowiska przed hałasem wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko” zawartej w dniu 19.05.2017 r. pomiędzy Gminą Miasto Płock [z](#) [a](#) Konsorcjum Firm: OPEGIEKA Sp. z o.o. z siedzibą w Elblągu przy Al. Tysiąclecia 11 – Lider Konsorcjum oraz SGS Polska Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie i ACESOFT Sp. z o.o. z siedzibą w Sopocie – Partnerzy Konsorcjum.

Przed przedłożeniem Radzie Miasta Płocka Programu ochrony środowiska przed hałasem przeprowadzono konsultacje społeczne projektu Programu. Zgodnie z art. 119 ust. 2a ustawy Prawo ochrony środowiska, w celu zapewnienia społeczeństwu czynnego udziału w postępowaniu wykorzystano wszystkie środki prawne zagwarantowane w art. 39 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, tj.:

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

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

## 2. ORGANIZACJA KONSULTACJI

Konsultacje z mieszkańcami Płocka zorganizowane zostały w okresie od 11 lipca do 31 lipca 2018 rok przez Wydział Kształtowania Środowiska Urzędu Miasta [Płocka](#). Konsultacje przeprowadzone zostały w formie:

- Ogłoszenia o konsultacjach na stronie internetowej UMP;
- Ogłoszenie o konsultacjach zamieszczone w prasie lokalnej tj. w Tygodniku Płockim.
- Udostępnienie w Wydziale Kształtowania Środowiska Urzędu Miasta [Płocka](#) wydrukowanych egzemplarzy Projektu aktualizacji do wglądu.;
- Umieszczenia Projektu dokumentu do pobrania na stronie internetowej UMP;
- Uwag i wniosków wpływających do skrzynki poczty elektronicznej na adres e-mailowy: [wks@plock.eu](mailto:wks@plock.eu);
- Uwag i wniosków składanych osobiście na formularzu konsultacji społecznych, który został udostępniony w Biurze Obsługi Klienta UMP (wejście od ul. Zduńskiej) na stanowisku nr [76](#);
- Otwartego spotkania z mieszkańcami, które odbyło się w auli UMP w dniu 26 lipca 2018 w godz. 14:00 – 16:30 podczas którego można było zgłaszać uwagi i wnioski do Projektu aktualizacji POŚPH;

~~Nie nie ma już więcej uwag do aktualizacji POŚPH?~~

~~Osoba, która udzielała informacji dotyczących możliwości budowy ekranu w rejonie Wyszogrodzka/Wiosenna to pan Krzysztof Włodarczyk Kierownik Biura Inwestycji Strategicznych.~~

### 3. Zgłoszone wnioski i uwagi

#### Wnioski i uwagi 1.

Uwagi zgłoszone przez Zamawiającego dotyczyły kilku pomyłek i braku aktualności niektórych podanych w tekście opracowania informacji o Płocku. Pomyłki i nieścisłości zostały poprawione, a podane informacje uaktualnione. Ponieważ uwagi i aktualizacje nie dotyczyły proponowanych działań antyhałasowych nie zostały też szerzej omówione w niniejszym raporcie.

#### 3.1 — Wnioski i uwagi 2. i 3.

Wnioski 2. i 3. z uwag i wniosków zgłoszone zostały na otwartym spotkaniu z mieszkańcami, w dniu 26 lipca 2018 w godz. 14:00 – 16:30.

Na spotkaniu zgłoszone zostały dwie uwagi. Dotyczyły one tego samego. Obydwa wnioski dotyczyły przyspieszenia realizacji zabezpieczeń antyhałasowych obszaru przy zagrożony hałasem od [na](#) ul. Wyszogrodzkiej, na odcinku od ul. Harcerskiej do końca ul. Wiosennej. Wymienione zabezpieczenia w postaci ekranów akustycznych, zostały zaproponowane do realizacji w projekcie aktualizacji POŚPH w terminie średniookresowym, tzn. po roku 2023.

#### Wyjaśnienie

Zabezpieczenia antyhałasowe w postaci ekranów lub wału ziemnego chroniące wymieniony obszar przed hałasem od ul. Wyszogrodzkiej były zapisane POŚPH z roku 2013 z terminem realizacji do 2018 roku. W obecnym projekcie aktualizacji POŚPH ich termin realizacji przesunięty został do celów średniookresowych tzn. po roku 2023. Zmiana terminu nastąpiła na wniosek Biura Inwestycji Strategicznych. Dokładnych wyjaśnień decyzji o przesunięciu terminu realizacji udzielił Kierownik Biura Inwestycji Strategicznych pan Krzysztof Włodarczyk. Wg Kierownika BIS realizacja zabezpieczeń antyhałasowych na tym obszarze uzależniona jest od terminu realizacji przez Generalną Dyрекcję Dóg i Autostrad inwestycji drogowej polegającej na przebudowie i modernizacji ul. Wyszogrodzkiej. Inwestycja ta jest przewidziana do realizacji do roku 2023. Obecnie nie ma jednak jeszcze szczegółowego planu jej realizacji. Brak jest również ostatecznej decyzji dotyczącej ilości pasów ruchu po przebudowie. Nie można również wykluczyć, że wymieniona inwestycja zostanie zrealizowana dopiero po roku 2023. Niepewność, co do terminu i sposobu realizacji wspomnianej inwestycji wpłynęła na zmianę zapisu dotyczącego terminu realizacji zabezpieczeń hałasowych. Należy podkreślić, że przedmiotowe zabezpieczenia antyhałasowe pozostają w dalszym ciągu jedną z propozycji aktualizacji POŚPH. Na obecnym etapie nie można jednak podać dokładnego terminu ich realizacji.

#### **Wnioski i uwagi 4. i 5.**

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

#### **Treść zgłoszonych wypowiedzi**

Wniosek dotyczył przyspieszenia realizacji zabezpieczeń antyhałasowych, przewidzianych w POŚPH dla obszaru przy ul. Wiosennej.

#### **Wnioski i uwagi, które zostały złożone na formularzach zgłoszeniowych**

Obydwa wnioski zostały zgłoszone na formularzach zgłoszeniowych w dniu 2018-07-12 i dotyczyły uciążliwości hałasowej od. Trasy Ks Jerzego Popiełuszki w rejonie ulicy Nizinnej. Zostały one zgłoszone przez mieszkankę przy ul. Nizinnej 38 (budynek tuż za istniejącym ekranem) i mieszkańca ul. Nizinnej 67. Wymienione osoby wnioskowały o wydłużenie istniejącego ekranu (mieszkanka przy ul. Nizinnej 38) oraz przedłużenie istniejącego i budowę nowych ekranów po przeciwnej stronie Trasy Ks Jerzego Popiełuszki tzn. od strony budynku ul. Nizinna 67 (mieszkaniec przy ul. Nizinnej 67).

### Wyjaśnienie.

Po sprawdzeniu wielkości poziomów hałasu wyznaczonych na Mapie Akustycznej z roku 2017 nie stwierdzono przekroczeń poziomów dopuszczalnych w rejonie zabudowy mieszkaniowej Osiedla Pradolina Wisły w szczególności na obszarze przy ul. Nizinna 38 oraz Nizinna 67. W związku z powyższym wniosek o rozbudowę i budowę nowych ekranów nie został uwzględniony.

### WNIOSEK 6.

Wniosek zgłoszony został na formularzu zgłoszeniowym w dniu 31.07.2018 przez mieszkankę ul. Sienkiewicza 67 m 9. Wniosek obejmował:

- a) Propozycje ograniczenia prędkości w porze dziennej do 40/km/h na całej długości ul. Sienkiewicza oraz ciągu ulic Kwiatka i Kolegialnej ze względu na podobne obciążenie ruchem a nie tylko na wyodrębnionych odcinkach;
- b) Wniosek o jak najszybsze zastosowanie ograniczenia prędkości w porze nocnej do 30 km/h, jak w propozycji aktualizacji POSPH, na odcinkach ul. Sienkiewicza oraz ciągu ulic Kwiatka i Kolegialnej;
- c) Niezrozumiałe dla osoby składającej wniosek jest przesunięcie ograniczenia prędkości na ul. Sienkiewicza na czas późniejszy, chociaż ul. Sienkiewicza należy do grupy ulic o największym natężeniu ruchu;
- d) Jak najszybsze wprowadzenie komunikacji miejskiej z napędem elektrycznym co zmniejszy hałas i zanieczyszczenia powietrza.

### Wyjaśnienie

Propozycje wprowadzenia komunikacji miejskiej z napędem elektrycznym jest również zalecana w propozycji aktualizacji POŚPH. Została ona wymieniona w działaniach podejmowanych przez władze miasta, niezależnie od POŚPH jako działania spójne z POŚPH, zalecane również w innych opracowaniach strategicznych. Należy podkreślić, że działania te są już w Płocku sukcesywnie realizowane. W roku 2018 miasto planuje zakup 25 nowych autobusów z napędem hybrydowym. W kolejnych latach zakupy autobusów z napędem elektrycznym lub hybrydowym będą kontynuowane. Jednak odczuwalna poprawa w postaci zmniejszenia poziomu hałasu i zanieczyszczeń powietrza nastąpi przy wymianie, co najmniej 50% pojazdów. Szybkość realizacji zależna będzie od możliwości finansowych miasta w kolejnych latach.

Tańszym i skuteczniejszym sposobem ograniczenia hałasu i zanieczyszczeń powietrza byłaby realizacja zgłoszonej przez mieszkankę przy ul. Sienkiewicza 67 propozycji dotyczącej ograniczeń prędkości ruchu. Propozycje takie zostały również przedstawione w proponowanej aktualizacji POŚPH. Dotyczyły one również odcinków ulic wymienionych przez składającą wniosek. Jak podkreślono w tekście aktualizacji POŚPH w wielu wypadkach ograniczenie prędkości ruchu jest jedynym racjonalnym sposobem ograniczenia hałasu. W przypadku, gdy nie jest to możliwe w okresie całej doby, należy zastosować takie ograniczenia tylko w porze nocnej. Niestety proponowane działania nie spotykają się ze pozytywną oceną odpowiedzialnych za zarządzanie ruchem. ~~Pomimo, że o~~Ograniczenia prędkości do 30 km/h dla całej doby lub tylko w porze nocnej stosowane są powszechnie w innych krajach oraz coraz częściej również w innych miastach w Polsce (Białystok, Elbląg) ~~zarządzający ruchem w dalszym ciągu uważają, że w Polsce nie ma ku temu podstaw prawnych. Zarządzający ruchem uważają, że w Polsce nie ma podstaw prawnych, natomiast~~ Autorzy aktualizacji POŚPH, powołując się na przykłady innych miast w Polsce uważają, że jest inaczej. Dla wyjaśnienia sprawy skierowane zostało pismo do Ministerstwa Środowiska z prośbą o jednoznaczną interpretację prawną przedstawionego problemu. W odpowiedzi MŚ popiera i potwierdza słuszność stosowania ograniczeń prędkości do ograniczenia hałasu szczególnie w porze nocnej, dodając jednocześnie, że ich wprowadzenie zależy od decyzji zarządzających drogami, tzn. w przypadku miast na prawach powiatu od ~~P~~prezydenta.

Przyjęcie lub odrzucenie proponowanych ograniczeń prędkości zależy więc od decyzji Władz Miasta. Autorzy aktualizacji POŚPH mogą jedynie propozycje ograniczeń przygotować. Ich zakres w proponowanej aktualizacji POSPH ograniczony został, z podanych wyżej powodów, do minimum. Należy je traktować jako propozycje pilotażowe. Dopiero ewentualne pozytywne doświadczenia i opinie mieszkańców pozwoliłyby na ich dalsze rozszerzenie tak jak proponuje mieszkanka ul. Sienkiewicza 67.

Poniżej załączona została korespondencja z MŚ dotycząca propozycji ograniczenia prędkości ze względu na nadmierny hałas, która wyjaśniają istotę problemu.



**Treści pisma do MŚ:**

Ministerstwo Środowiska  
ul. Wawelska 52/54  
00-922 Warszawa  
e-mail: info@mos.gov.pl  
e-mail: Departament.Prawny@mos.gov.pl

Dotyczy: Interpretacji przepisów o znakach drogowych

Sopot, 02.06.2018

Szanowni Państwo.

Jesteśmy wykonawcami tzw. Programów ochrony środowiska przed hałasem dla aglomeracji miejskich. W wielu wypadkach jedyną realną możliwością redukcji hałasu samochodowego w warunkach miejskich jest ograniczenie prędkości ruchu np. do 30 km/h. Takie ograniczenie prędkości w okresie całej doby nie jest możliwe do wprowadzenia na odcinkach ulic o dużym natężeniu ruchu, gdyż w porze dziennej może powodować zakłócenia w ruchu. Jest natomiast możliwe, bez ryzyka wywołania zakłóceń, w porze nocnej, kiedy natężenie ruchu jest znacznie mniejsze.

Okres nocy to czas przeznaczony na regenerację i odpoczynek. Ochrona przed hałasem w porze nocnej ma więc szczególne znaczenie. Przy obowiązującej w Polsce prędkości dopuszczalnej **60 km/h w godz. 23:00 - 5:00**, można w ten sposób ograniczyć hałas w porze nocnej, nawet o ponad 4 dB.

Takie rozwiązanie jest powszechnie stosowane np. w Niemczech. Wprowadzane jest za pomocą znaku jak na zdjęciu poniżej:



Do znaku B-33 dodana jest tablica z okresem obowiązywania zakazu i podany jest powód ograniczenia prędkości „Ochrona przed hałasem”.

Podobny sposób walki z hałasem stosowany jest nawet na drogach ekspresowych i autostradach (zdjęcie poniżej).



Do znaków B-33 dodana jest informacja z okresem obowiązywania zakazu, jakich pojazdów dotyczy oraz podany jest powód ograniczenia prędkości.

Działania takie stosowane są na stosunkowo krótkich odcinkach dróg i ulic przebiegających w pobliżu obszarów z zabudową mieszkaniową, która w powyższy sposób jest chroniona przed hałasem w porze nocnej.

Jest oczywiste, że w przypadku dróg ekspresowych i autostrad wymieniony sposób ograniczenia hałasu pozwala na uniknięcie w wielu wypadkach budowy kosztownych ekranów akustycznych lub, co najmniej, zmniejszenia ich rozmiarów, a tym samym również zmniejszenia kosztów budowy. W skali całego kraju są to zapewne miliony złotych, które można zaoszczędzić.

W przypadku aglomeracji miejskich przeszkodą wprowadzenia takich tanich i prostych działań ograniczających hałas są organa odpowiedzialne za organizację ruchu. Wg ich interpretacji rozporządzeń Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych „brak jest fizycznej możliwości wprowadzenia ograniczeń prędkości w określonych przedziałach czasowych”. Innymi słowy polskie przepisy prawne, wg wymienionych organów, nie dopuszczają możliwości ograniczenia prędkości ze względu na hałas tylko w określonym okresie doby.

Naszym zdaniem jest inaczej. Kluczowym aktem prawnym w sprawie jest tutaj „Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Stan prawny aktualny na 2018-06-24). W Rozporządzeniu w § 15 punkt 6 jest zapisane (w odniesieniu do wszystkich znaków zakazu):

**„6. Umieszczony na znaku zakazu albo tabliczce napis określający dni lub okres doby oznacza, że zakaz obowiązuje w tym czasie”.**

W wymienionym Rozporządzeniu nie jest podane, że nie można wymienionego zapisu stosować do znaku ograniczenia prędkości ruchu (jest to również znaki zakazu).

Znaczenie ma również Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. 2003 r., nr 220.2181 z dnia 2003.12.23). Zgodnie z sekcją 3.2.34.2:

**„W razie potrzeby ograniczenia prędkości, np. ze względu na stan nawierzchni, nośność obiektu mostowego, nadmierny hałas, geometrię drogi itp. tylko dla określonych rodzajów pojazdów, np. motocykli, samochodów ciężarowych, ciągników rolniczych, pojazdów silnikowych z przyczepą, pojazdów z przyczepą kempingową, autobusów, trolejbusów, pojazdów z towarami niebezpiecznymi, pojazdów z towarami wybuchowymi lub łatwo zapalnymi, pojazdów z towarami, które mogą skazić wodę - pod znakiem B-33 należy umieścić tabliczkę z symbolem takiego pojazdu”**

Ponadto w całej Europie zastosowany jest ujednolicony system znaków, zgodny z Konwencją o znakach i sygnałach drogowych uchwaloną w 1968 roku w Wiedniu. A więc obowiązują u nas takie same znaki, jak w innych krajach europejskich.

**Czy możliwe jest więc stosowanie w Polsce ograniczeń prędkości tylko w określonych okresie doby ze względu na nadmierny hałas, wykorzystując znak B-33 z tabliczką informującą o okresie doby, w której ten znak obowiązuje?**

Opisany problem dotyczy dużej ilości miast w Polsce, zobowiązanych ustawowo do opracowywania Programów ochrony środowiska przed hałasem i ich realizacji. Zalecenia Programów, polegające na ograniczeniu prędkości ruchu tylko w porze nocnej są negatywnie opiniowane przez zarządzających ruchem drogowym, pod pretekstem braku podstaw prawnych do takich działań. W tej sytuacji wykonawcy Programów ochrony środowiska przed hałasem, pod naciskiem zarządzających ruchem, rezygnują z reguły z uwzględniania w Programach propozycji ograniczeń prędkości ruchu tylko w porze nocnej, **choć działanie takie, w wielu wypadkach byłoby jedynym racjonalnym sposobem ograniczenia hałasu, przynajmniej w porze nocnej.** W rezultacie powstają Programy, które nie uwzględniają opisanego wyżej prostego i taniego sposobu ograniczenia hałasu, chociaż sposób ten jest powszechnie stosowany w innych krajach.

Nie wszystkie miasta w Polsce przyjmują ograniczenia prędkości tylko w porze nocnej jako



niezgodne z obowiązującymi przepisami. Niektóre z nich stosują rozwiązania na podstawie § 15 ust. 6 rozporządzenia w sprawie znaków. Np. działania takie podjęto m.in. w Białymstoku na ul. Baranowickiej (zdjęcie poniżej).



Również w Elblągu uchwalony został Program ochrony środowiska przed hałasem zawierający jako działania antyhałasowe m.in. ograniczenie prędkości ruchu w godz. 22:00 – 6:00 do 30 km/godz. na wyodrębnionych odcinkach ulic.

Powyższe przykłady wskazują, że polskie przepisy pozwalają na takie rozwiązania, wymagają jednak „dobrej woli” urzędów wzgl. organów zarządzających ruchem. Nie brak podstaw prawnych – naszym zdaniem takie podstawy istnieją - ale brak szczegółowych wytycznych w tym zakresie jest przyczyną blokowania tych działań.

Ze względu na dobro w postaci ograniczenia hałasu oraz dla uniezależnienia się od „dobrej woli” zarządzających ruchem, wymagana jest pilna regulacja w tym zakresie taka, aby wymieniony sposób ograniczenia hałasu można było stosować jednolicie w całym kraju, bez obawy wywoływania konfliktów wynikających z różnej interpretacji przepisów.

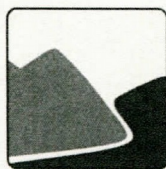
Wystarczającym rozwiązaniem tej konfliktowej kwestii byłaby jednoznaczna i wiążąca interpretacja istniejących przepisów prawnych, rozstrzygająca o możliwości (wzgl. o braku możliwości) stosowania ograniczenia prędkości tylko w określonej porze doby ze względu na nadmierny hałas.

W związku z powyższym bardzo proszę o interpretację prawną opisanego problemu.

Z poważaniem

Dr Jan Czuchaj  
ACESOFT SP. z o.o  
Ul. Kasprowicza 12  
81-852 Sopot

**Odpowiedź MŚ:**



MINISTERSTWO  
ŚRODOWISKA

Departament Zarządzania  
Środowiskiem

DZŚ-III.404.56.2018.MW

Warszawa, dnia 04.07.18.

**Pan**  
**Jan Czuchaj**  
**ul. Jana Kasprowicza 12**  
**81-852 Sopot**

Odpowiadając na przekazane pocztą elektroniczną w dniu 02.07.2018 r., pismo wnoszące o interpretację przepisów prawa, na mocy której możliwe byłoby, ze względu na ochronę środowiska przed hałasem, ograniczenie prędkości odbywającego się na drogach publicznych ruchu pojazdów, przedkładam, co następuje.

Departament Zarządzania Środowiskiem Ministerstwa Środowiska w pełni podziela stanowisko w sprawie korzyści jakie niesie dla akustycznego stanu środowiska, obniżenie prędkości pojazdów poruszających się po drogach oraz w sprawie relatywnie niskich kosztów tego rozwiązania w porównaniu np. z ekranami akustycznymi, czy tzw. cichymi nawierzchniami, które poza tym nie w każdej sytuacji architektoniczno – urbanistycznej można, z różnych powodów, zastosować.

W szczególności ograniczenie prędkości ruchu pojazdów jest istotne w porze nocy. Pora nocy, ze względu na konieczność zapewnienia stosownych warunków do regeneracji sił i wypoczynku ludzi, jest bowiem objęta bardziej rygorystycznymi akustycznymi wymaganiami niż pora dnia.

Niemniej należy wskazać, że o możliwości ograniczenia akustycznych oddziaływań na środowisko poprzez ograniczenie prędkości ruchu pojazdów, decydują organy zarządzające poszczególnymi drogami, tj. organy, o których mowa w przepisie art. 19 ust. 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2222, z późn. zm.).

Zatem w przypadku uznania, że na rzecz ograniczenia akustycznych oddziaływań na środowisko danej drogi, zasadne jest ograniczenie prędkości ruchu pojazdów poruszających się po tej drodze, należy wystąpić do zarządzającego niniejszą drogą o konkretne ograniczenie tej prędkości.

Zastępca Dyrektora  
Departamentu  
Zarządzania Środowiskiem

*M. Tybko*  
Małgorzata Tybko



Nizinna 67 zlokalizowany ok. 750 m od Popieluszki

~~Nizinna 38 bezpośrednio za ekranem 4,5 m~~

~~Zgłoszono dwa wnioski, które dotyczyły hałasu powodowanego w okolicy ul. Nieziennej przez ruch samochodowy na ul. Popieluszki.~~

~~odpowiedź i komentarz autorów pośph~~

~~Częściowy brak aktualnych (w maju 2018) informacji dot. taboru i infrastruktury tramwajowej wynikał z faktu, że Część Opisowa aktualizacji POŚPH bazuje na informacjach z opracowanej w roku 2017 Mapie Akustycznej, która z kolei, zgodnie z ustawą Prawo ochrony środowiska z dnia 27 kwietnia 2001 r. (Dz. U. 2008 r. nr 25, poz. 150 z późn. zm.), opiera się na danych aktualnych na rok poprzedzający realizację, tzn. na rok 2016~~

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

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

~~Uwagi dotyczące zastrzeżeń co do możliwości wprowadzenia proponowanego w POŚPH ograniczeń prędkości do 30 km/godz. tylko w porze nocnej na niektórych odcinkach ulic jako środka ochrony przed hałasem.~~

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

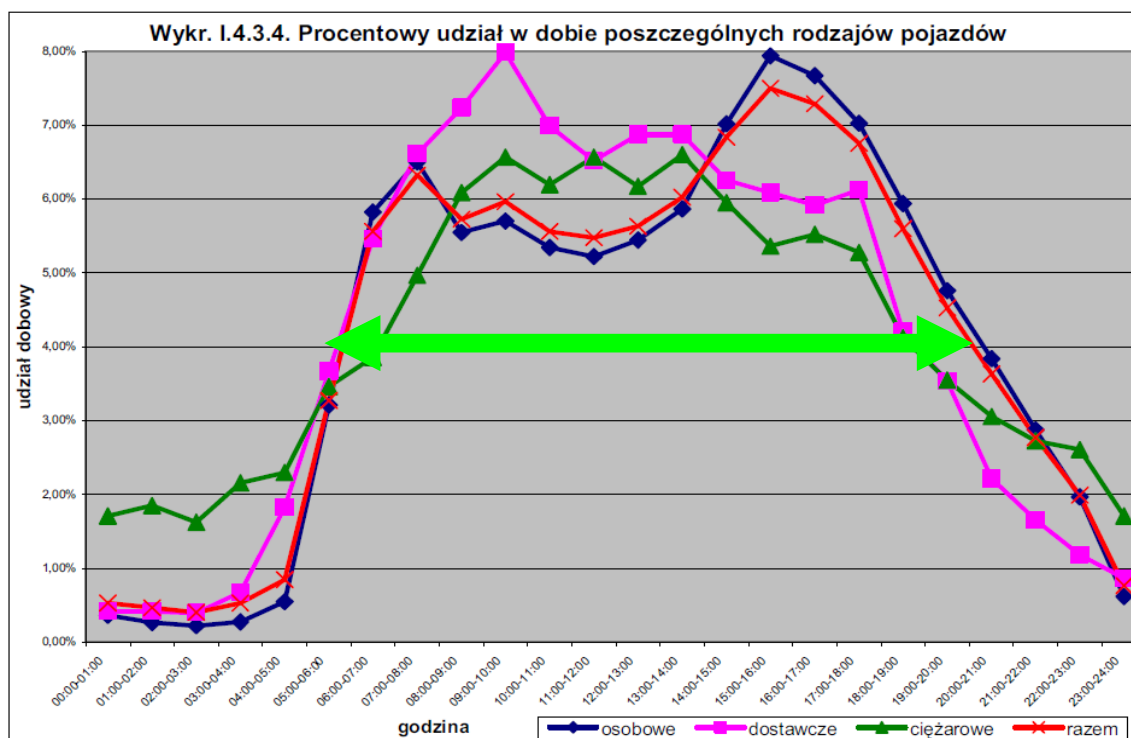
~~Ograniczenie prędkości w warunkach miejskich jest w wielu przypadkach jedynym sposobem zmniejszenia uciążliwości hałasowej. (Np. ekran można proponować tylko w wyjątkowych sytuacjach na obrzeżach miasta, tzw. „ciche” nawierzchnie drenowe nie są skuteczne dla prędkości ruchu 30-50 km/godz., nasadzenia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

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

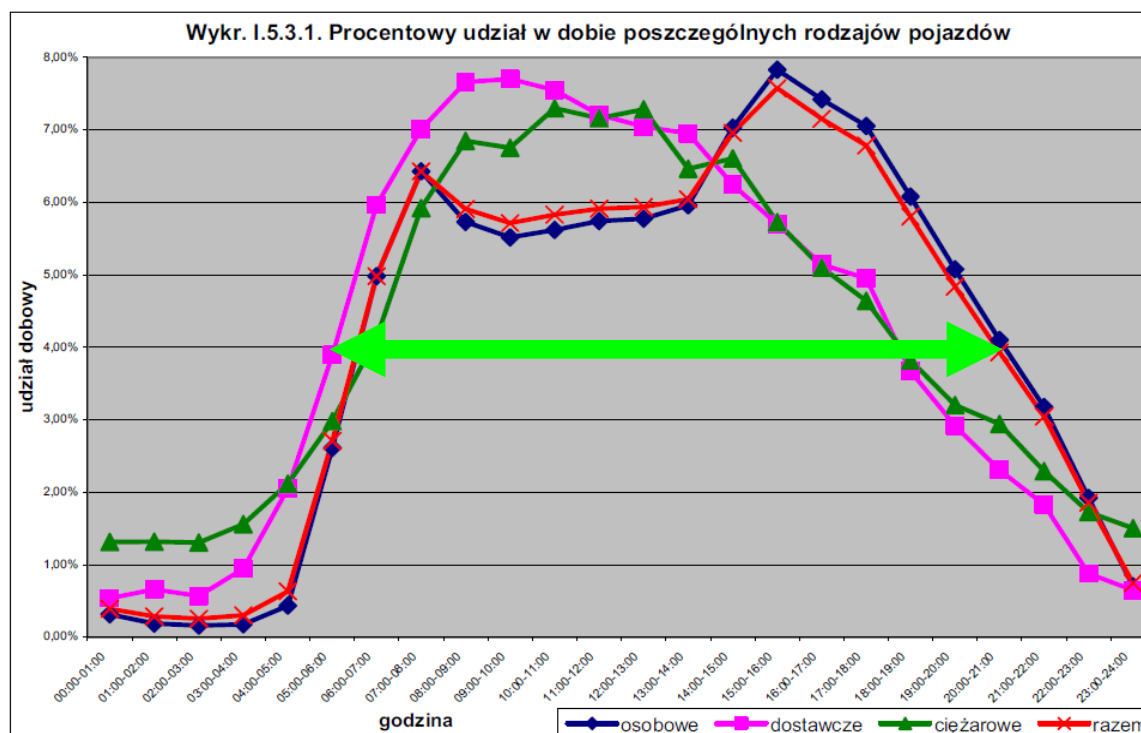
~~Diagram 1. Redukcja hałasu pojazdów lekkich i ciężkich, w zależności od zmiany  
prędkości ruchu (patrz również POŚPH, rys. 9.5)~~

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

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



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



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

Z powyższych powodów proponujemy ograniczenia prędkości ruchu wprowadzać etapowo:



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

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

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

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

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

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

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

---

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