

# Raport z konsultacji społecznych

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

Konsultacje społeczne zostały przeprowadzone zgodnie z art. 39 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowiska (tekst jedn.: Dz. U. 2017, poz. 1405 ze zm.) w związku z art. 119 ust. 2a ustawy Prawo ochrony środowiska z dnia 27 kwietnia 2001 r. (Dz. U. z 2017 r., poz. 519 ze zm.).

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

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

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

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

- a) umieszczenie informacji o przebiegu konsultacji społecznych:

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

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

Zgodnie z art. 41. ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*, uwagi lub wnioski złożone po upływie terminu, o którym mowa w art. 39 ust. 1 pkt 4 ww. ustawy, pozostawia się bez rozpatrzenia. Poniżej w tabeli, przedstawiono streszczenie wniosków w okresie trwania konsultacji i odpowiedź wykonawców Programu do danego wniosku. Pełną treść 14 wniosków przedstawiają załączniki o symbolach 2A-2N (oznaczenia podano w kol. 1 tabeli 1).

Tab. 1. Zestawienie wniosków złożonych w trakcie konsultacji społecznych

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

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

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

Lp. (nazwa załącznika)	Data wpływu, nadawca	Przedmiot wniosku	Odpowiedź na wniosek	Sposób uwzględnienia (uwzględniono w całości/częściowo/ nie uwzględniono/ przedstawiono wyjaśnienia)
		<p>proceeds monitoring only in one point in Poznań?</p> <p>f. explanation why most of the data from the noise monitoring is „skipped“</p> <p>3) explanation of the role of the company AkustiX Sp. z o.o. in the implementation of the Program</p> <p>4) change of records regarding implemented solutions reducing noise at the airport Poznań – Ławica</p> <p>5) lack of records on actions against noise that plan to undertake at the airport Poznań – Ławica.</p>	<p>L<sub>AE</sub> is not needed annual monitoring, but sufficient measurement of several noise events (generated by individual flight operations). Results from points indicated in the notice fulfill this condition.</p> <p>b. Measurements at point P20 were not mentioned in ch. 9.4.1, because the goal of the whole ch. 9 is analysis of trends of changes in acoustic climate, in comparison with the acoustic map from 2012. Measurements at P20 are conducted from 2016, so there is no possibility of comparison with 2012.</p> <p>c. According to the program provisions, it is carried out on the basis of the acoustic map. In this case, the acoustic map describes the state of the environment at the end of 2016. For this reason, data from 2017 are not taken into account. They will be taken into account in the next edition of the acoustic map, in 2022.</p> <p>d. The analysis period for airport noise was chosen with regard to the consistency of the available data for the Poznań – Krzesiny airport, where the annual noise monitoring was carried out from the second half of 2015 to the second half of 2016. Thanks to this, on the basis of the results presented in ch. 9 of the program project, a possible comparison of the acoustic sensitivity of both Poznań airports is possible.</p> <p>e. From the available data, it results that it is not true, that continuous noise monitoring around the Poznań – Ławica airport is carried out only in one measurement point.</p> <p>f. Noise monitoring at the airport is carried out in accordance with the methodology contained in the appropriate ministerial regulation. In this regulation, there are also guidelines regarding the measurement conditions of meteorological parameters, during which noise monitoring can be carried out. Noise monitoring around the Poznań – Ławica airport is carried out in accordance with this regulation, also in the scope of monitoring the meteorological conditions. Attention is drawn to the fact that most of the measurement results are (cit.) „skipped“ and are not consistent with the actual state.</p> <p>3) Explanation of this issue will be presented in a separate letter from the territorial self-government body responsible for the implementation of the Program – the Department of Environmental Protection of the City of Poznań</p> <p>4) In section 7.1.1.8 of the program project, possible methods of noise reduction are presented</p>	

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

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



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

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

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

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

**Podsumowanie:**

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

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