



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

Gdańsk, dnia 19 grudnia 2013 r.

Poz. 4655

UCHWAŁA NR 755/XXXV/13 SEJMIKU WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

z dnia 25 listopada 2013 r.

w sprawie określenia programów ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013-2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż linii kolejowych, których eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu LDWN i LN

Na podstawie art. 119 ust. 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity: Dz. U. z 2013r. poz. 1232) w związku z art. 18 ust. 20 Ustawy o samorządzie województwa z dnia 5 czerwca 1998 r. (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r. poz. 596 ze zm.¹⁾)

§ 1. 1. Określa się programy ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013-2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinków linii kolejowych o numerach: 009, 131, 202, 260, których eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{DWN} i L_N , zwane dalej Programami, w brzmieniach określonych załącznikami do niniejszej uchwały oznaczonych numerami od 1 do 4, które są integralną częścią uchwały. 2. Programy określa się w związku z przekroczeniami dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, wykazanymi na mapach akustycznych dla linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie w województwie pomorskim, przekazanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna w Warszawie.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Województwa Pomorskiego

¹⁾Zmiany wymienionego tekstu jednolitego ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2013 r. poz. 645

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

Przewodniczący Sejmiku
Województwa Pomorskiego

Jan Kleinszmidt

*Załącznik nr 1 do Uchwały Nr 755/XXXV/13
Sejmiku Województwa Pomorskiego
z dnia 25 listopada 2013 roku*



Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 009 Pruszcz Gdański – Gdańsk Południe, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{DWN} i L_N



OPRACOWANIE
DOFINANSOWANO
Z WOJEWÓDZKIEGO
FUNDUSZU OCHRONY
ŚRODOWISKA I
GOSPODARKI
WODNEJ W GDAŃSKU

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 009 Pruszcz Gdański – Gdańsk Południe, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dwn} i L_{ni}

Spis treści

1. CZĘŚĆ OPISOWA	3
1.1. Opis obszaru sąsiadującego z linią kolejową nr 009, objętego zakresem programu.....	3
1.2. Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku na terenach sąsiadujących z linią kolejową nr 009 wraz z zakresem naruszenia	3
1.3. Podstawowe kierunki i zakres działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku na terenach sąsiadujących z linią kolejową nr 009	6
1.4. Termin realizacji programu.....	7
1.5. Koszty realizacji programu	7
1.6. Źródła finansowania programu	7
1.7. Informacje i dokumenty wykorzystane do kontroli i dokumentowania realizacji programu.....	7
2. OGRANICZENIA I OBOWIĄZKI WYNIKAJĄCE Z REALIZACJI PROGRAMU	8
2.1. Ograniczenia i obowiązki organów administracji.....	8
2.2. Ograniczenia i obowiązki podmiotów korzystających ze środowiska	8
3. UZASADNIENIE ZAKRESU ZAGADNIENI.....	9
3.1. Dane i wnioski wynikające z map akustycznych sporządzonych dla odcinka linii kolejowej nr 009	9
3.2. Ocena realizacji poprzedniego programu ochrony środowiska przed hałasem dla terenów sąsiadujących z linią kolejową nr 009.....	10
3.3. Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych do opracowania programu.....	10
3.3.1. Istniejące powiatowe lub gminne programy ochrony środowiska	10
3.3.2. Przepisy prawa, w tym prawa miejscowego, mające wpływ na stan akustyczny środowiska	11
4. STRESZCZENIE NIESPECJALISTYCZNE	13
5. LITERATURA	15
6. WYJAŚNIENIE SKRÓTÓW UŻYTYCH W OPRACOWANIU	16
7. CZĘŚĆ GRAFICZNA	16

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 009 Pruszcz Gdański – Gdańsk Południe, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dew} i L_{dn}

1. CZĘŚĆ OPISOWA

1.1. Opis obszaru sąsiadującego z linią kolejową nr 009, objętego zakresem programu

Odcinek linii kolejowej nr 009 stanowiący przedmiot niniejszego opracowania jest zlokalizowany na terenie dwóch powiatów: gdańskiego i m. Gdańsk. Odcinek zaczyna się w km 317+123, a kończy w km 325+848. Linia przebiega głównie przez tereny rolnicze oraz częściowo przez tereny, na których zlokalizowana jest rozproszona zabudowa mieszkaniowa i przemysłowa. Na początku i końcu odcinka występują tereny typowo miejskie z zwartą zabudową mieszkaniową. Na rys. 1.1 przedstawiono lokalizację analizowanego odcinka linii kolejowej.



Rys. 1.1 Lokalizacja odcinka linii kolejowej nr 009 objętego zakresem niniejszego opracowania

1.2. Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku na terenach sąsiadujących z linią kolejową nr 009 wraz z zakresem naruszenia

Zgodnie z ustawą Prawo ochrony środowiska [1], w celu wykonania akustycznego programu ochrony środowiska przed hałasem dla obszarów otaczających odcinki linii kolejowych na terenie województwa pomorskiego, po których przejeżdża ponad 30 000 pociągów rocznie, sporządzone zostały w 2011 r., na zlecenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. mapy akustyczne [8]. Są one istotnym narzędziem wspomagającym prowadzenie polityki ekologicznej na terenie województwa. Mapy te stanowią podstawę do opracowania programu działań ograniczających uciążliwość akustyczne. Umożliwiają również prawidłowe zarządzanie infrastrukturą komunikacyjną oraz wspomagają przy podejmowaniu decyzji dotyczących wykorzystania terenów pod cele inwestycyjne. Dostarczają one również istotnej wiedzy na temat klimatu akustycznego otoczenia przedmiotowych odcinków, poprzez ujęcie poziomów emisji, imisji i wrażliwości akustycznej obszarów, jak również poziomów przekroczeń wartości dopuszczalnych określonych wskaźnikami

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 009 Pruszcz Gdański – Gdańsk Południe, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami L_{DWN} i L_N

L_{DWN} i L_N . W tym kontekście opracowane mapy akustyczne stanowią punkt wyjścia do dalszych prac i analiz, również do prac prowadzonych w perspektywie najbliższej przyszłości.

Bazując na przeprowadzonej analizie przedmiotowych Map akustycznych wykonanych w ramach niniejszego opracowania wskazano tereny o największej wartości naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z podaniem zakresu ich naruszenia w odniesieniu do poszczególnych odcinków linii kolejowych objętych zakresem niniejszego Programu.

Na potrzeby niniejszego opracowania dokonano analizy mapy akustycznej województwa pomorskiego, w ramach której opracowano rozkład przekroczeń długookresowego średniego poziomu dźwięku L_{DWN} , L_N . Analiza wykazała, że zasięgi przekroczeń wskaźnika L_N w przypadku przedmiotowej linii kolejowej są większe od zasięgów wskaźnika L_{DWN} . W związku z powyższym w dalszych analizach brano pod uwagę oddziaływanie akustyczne określone tylko tym wskaźnikiem. Następnie dokonano podziału przekroczeń poziomu dźwięku L_N na dwie grupy. Dla każdej z nich przypisano priorytet, z jakim powinny być podjęte działania mające na celu ograniczenie poziomu hałasu. Podział ten przedstawiono poniżej w tabl. 1.1. Należy dodać, że mapy akustyczne stanowiące materiał bazowy do opracowania Programu zostały opracowane przy uwzględnieniu poziomów dopuszczalnych określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. (Dz. U. z 2007 r. nr 120, poz. 826), natomiast analizy naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu, w ramach niniejszego opracowania, wykonano na podstawie poziomów dopuszczalnych określonych w obowiązującym rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2012 r., poz. 1109) [4].

Tabl. 1.1. Zestawienie priorytetów z jakim powinny być podjęte działania mające na celu ograniczenie poziomu hałasu w stosunku do wartości wskaźnika L_N

Priorytet działań	Wartość przekroczeń długookresowego średniego poziomu dźwięku L_N	
	Od	Do
Wysoki	powyżej 10	
Niski	0	10

W przypadku analizowanego odcinka linii kolejowej nie zidentyfikowano terenów, które należałoby przyporządkować do priorytetu wysokiego. Przekroczenia długookresowego średniego poziomu dźwięku L_N na terenach podlegających ochronie akustycznej, zlokalizowanych w sąsiedztwie analizowanego odcinka występują na 9 odcinkach, ale w każdym przypadku są mniejsze od 10 dB (priorytet niski).

Zakres naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku pochodzącego od ruchu pociągów odbywającego się po analizowanym odcinku linii kolejowej nr 009 przedstawiono poniżej w Tabl. 1.2. W tabeli tej zestawiono opis zakresu przekroczeń wartości dopuszczalnych w przyporządkowaniu do poszczególnych odcinków na podstawie Mapy akustycznej [9]. Do każdego odcinka przypisano również priorytet narażenia na hałas, który określono na podstawie analiz przeprowadzonych w ramach niniejszego Programu.

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 009 Pruszcz Gdański – Gdańsk Południe, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{denn} i L_{N}

Tabl. 1.2. Tereny zagrożone hałasem zlokalizowane w sąsiedztwie analizowanego odcinka linii kolejowej nr 009 na odcinku Pruszcz Gdański – Gdańsk Południe objęte opracowaniem programu ochrony środowiska przed hałasem.

Lp	Nazwa odcinka	Współrzędne początku odcinka		Współrzędne końca odcinka		Strona linii kolejowej	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L_{N}	Nazwa gminy	Priorytet
		Długość geograficzna	Szerokość geograficzna	Długość geograficzna	Szerokość geograficzna				
1	Pruszcz Gdański - Gdańsk Południowy	18°38'48,964	54°15'23,874	18°38'46,557	54°15'56,176	Prawa	5	Pruszcz Gdański	Niski
2	Pruszcz Gdański - Gdańsk Południowy	18°38'46,557	54°15'56,176	18°38'38,296	54°16'28,199	Lewa	5	Pruszcz Gdański	Niski
3	Pruszcz Gdański - Gdańsk Południowy	18°38'38,296	54°16'28,199	18°38'28,997	54°17'0,074	Lewa	10	Pruszcz Gdański	Niski
4	Pruszcz Gdański - Gdańsk Południowy	18°38'38,296	54°16'28,199	18°38'28,997	54°17'0,074	Prawa	10	Pruszcz Gdański	Niski
5	Pruszcz Gdański - Gdańsk Południowy	18°38'19,266	54°17'31,924	18°38'9,786	54°18'3,832	Prawa	10	M. Gdańsk	Niski
6	Pruszcz Gdański - Gdańsk Południowy	18°38'9,786	54°18'3,832	18°38'0,142	54°18'35,701	Lewa	5	M. Gdańsk	Niski
7	Pruszcz Gdański - Gdańsk Południowy	18°38'9,786	54°18'3,832	18°38'0,142	54°18'35,701	Prawa	10	M. Gdańsk	Niski
8	Pruszcz Gdański - Gdańsk Południowy	18°38'0,142	54°18'35,701	18°37'57,913	54°19'7,834	Lewa	5	M. Gdańsk	Niski
9	Pruszcz Gdański - Gdańsk Południowy	18°38'0,142	54°18'35,701	18°37'57,913	54°19'7,834	Prawa	10	M. Gdańsk	Niski
10	Pruszcz Gdański - Gdańsk Południowy	18°37'57,913	54°19'7,834	18°38'7,857	54°19'39,669	Lewa	10	M. Gdańsk	Niski
11	Pruszcz Gdański - Gdańsk Południowy	18°37'57,913	54°19'7,834	18°38'7,857	54°19'39,669	Prawa	10	M. Gdańsk	Niski
12	Pruszcz Gdański - Gdańsk Południowy	18°38'7,857	54°19'39,669	18°38'25,144	54°20'10,316	Lewa	10	M. Gdańsk	Niski
13	Pruszcz Gdański - Gdańsk Południowy	18°38'7,857	54°19'39,669	18°38'25,144	54°20'10,316	Prawa	10	M. Gdańsk	Niski

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 009 Pruszcz Gdański – Gdańsk Południe, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dono} i L_N

Lp	Nazwa odcinka	Współrzędne początku odcinka		Współrzędne końca odcinka		Strona linii kolejowej	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L_N	Nazwa gminy	Priorytet
		Długość geograficzna	Szerokość geograficzna	Długość geograficzna	Szerokość geograficzna				
14	Pruszcz Gdański - Gdańsk Południowy	18°38'39,22	54°20'44,472	18°38'37,826	54°21'16,032	Prawa	5	M. Gdańsk	Niski

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 009 Pruszcz Gdański – Gdańsk Południe, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dwn} i L_{dn}

1.3. Podstawowe kierunki i zakres działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku na terenach sąsiadujących z linią kolejową nr 009

W sąsiedztwie analizowanego odcinka linii kolejowej występują jedynie odcinki o niskim priorytecie narażenia na hałas. W związku z powyższym nie proponowano dla nich żadnych dodatkowych działań ponad te, które są ujęte w planach inwestycyjnych zarządcy infrastruktury kolejowej (w chwili obecnej PKP PLK S.A.). Dodatkowo dla przedmiotowego odcinka linii kolejowej powinny być realizowane działania zawierające się w ramach polityki długookresowej.

Należy natomiast zaznaczyć, że w chwili obecnej analizowany odcinek linii kolejowej nr 009 od km 317+123 do km 325+848 jest objęty projektem „Modernizacji linii kolejowej E 65 Warszawa – Gdynia” w obszarze Lokalnego Centrum Sterowania Gdańsk. Prace modernizacyjne są w trakcie realizacji, a ich zakończenie planowane jest na marzec 2014 r. W celu zapewnienia dotrzymania standardów jakości środowiska na terenach wymagających ochrony przed hałasem oprócz całkowitej przebudowy układu torowego, zastosowania szyn bezстыkowych, podkładów strunobetonowych są również budowane ekrany akustyczne oraz stosowane maty antywibracyjne. Ekrany akustyczne będą zastosowane w następujących lokalizacjach linii kolejowej nr 009:

- od km 324.260 do km 324.500 – strona prawa
- od km 324.290 do km 324.450 – strona lewa
- od km 324.800 do km 325.042 oraz od km 325.080 do km 325.360 – strona prawa
- od km 324.990 do km 325.026 oraz od km 325.082 do km 325.140 – strona lewa.

Wszystkie te działania wpłyną na poprawę klimatu akustycznego w sąsiedztwie analizowanego odcinka linii kolejowej nr 009.

DZIAŁANIA DŁUGOTERMINOWE

Podstawowym działaniem, jakie powinno być realizowane w ramach polityki długookresowej jest konieczność spełnienia prawa w zakresie ochrony przed hałasem w przypadku realizacji nowych inwestycji. Planowanie nowych odcinków linii kolejowych powinno być realizowane w taki sposób, aby przebiegały one (o ile jest to tylko możliwe) po terenach nie podlegających ochronie akustycznej w jak największej odległości od budynków mieszkalnych. W przypadku braku możliwości spełnienia tego warunku, budynki podlegające ochronie akustycznej powinny być zabezpieczone przed oddziaływaniem ruchu pojazdów szynowych przez zastosowanie odpowiednich urządzeń ochrony środowiska. Jeżeli natomiast ich zastosowanie jest niemożliwe np. z uwagi na bezpieczeństwo ruchu kolejowego, powinno się dążyć do zmiany funkcji lub wykupu przez zarządców linii kolejowych budynków, których nie można zabezpieczyć przed działaniem hałasu o poziomie przekraczającym wartości dopuszczalne. Należy zaznaczyć, że wykupy nieruchomości są praktykowane tylko i wyłącznie na wniosek strony po decyzji sądu.

Jednym z najważniejszych aspektów polityki długookresowej jest właściwe planowanie przestrzenne w sąsiedztwie istniejącej linii kolejowych. Nie należy zezwalać na budowanie nowych budynków w strefie oddziaływania hałasu o poziomie przekraczającym wartości dopuszczalne pochodzącego od ruchu pojazdów szynowych. Właściwe pod względem akustycznym planowanie przestrzenne powinno się również charakteryzować lokalizowaniem nowych odcinków linii kolejowych na terenach nie objętych ochroną akustyczną, o czym wspomniano już wcześniej.

W ramach strategii długoterminowej zawierają się również techniczne działania mające na celu poprawę klimatu akustycznego w sąsiedztwie linii kolejowych objętych zakresem Programu, które miałyby być realizowane w ramach kolejnych Programów ochrony środowiska przed hałasem. W zakresie tego elementu polityki długookresowej należy na etapie kolejnego Programu ponownie przeanalizować stan klimatu akustycznego i w przypadku konieczności podjąć działania naprawcze, dla terenów, na których występują przekroczenia poziomów dopuszczalnych.

EDUKACJA SPOŁECZNA

Jednym ze sposobów edukacji ekologicznej mogą być konsultacje społeczne przeprowadzane m.in. w ramach opracowywania programów ochrony środowiska, w tym również niniejszego opracowania. W ramach edukacji należy zwrócić główną uwagę na promocję właściwego planowania przestrzennego uwzględniającego zagrożenia hałasem, w tym m.in. strefowanie funkcji zabudowy i ograniczenie możliwości obudowy nowych odcinków linii kolejowych terenami „wrażliwymi” akustycznie (w tym m.in. o funkcji mieszkaniowej, rekreacyjnej, edukacyjnej czy związanymi z ochroną zdrowia).

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 009 Pruszcz Gdański – Gdańsk Południe, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami L_{dwn} i L_{dn}

Działania te powinny być skoordynowane i finansowane zarówno ze środków zarządcy analizowanych odcinków linii – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., jak i jednostek samorządów terytorialnych oraz organizacji pozarządowych, których statut określa prowadzenie działań edukacyjnych w zakresie ochrony środowiska. Dodatkowo środki na edukację społeczeństwa w zakresie oddziaływania hałasu można pozyskiwać poprzez programy finansowe UE oraz z pomocą sponsorów i mediów. Efekty działań związanych z edukacją społeczeństwa są w chwili obecnej bardzo trudne do oszacowania, jednak przy systematycznym i skoordynowanym działaniu mogą one być znaczące.

1.4. Termin realizacji programu

W ramach Programu ochrony środowiska przed hałasem zaproponowano dwa główne rodzaje zadań:

- I. Działania długoterminowe, których realizacja przewidywana jest w okresie trwania tego jak i kolejnych programów ochrony środowiska przed hałasem,
- II. Działania związane z edukacją społeczną.

Terminy realizacji działań, mających na celu poprawę stanu klimatu akustycznego w sąsiedztwie linii kolejowej nr 009 w granicach województwa pomorskiego, określonych w punkcie I i II są dłuższe od czasu obowiązywania niniejszego opracowania. Edukacja społeczeństwa powinna być konsekwentna i ciągła – tylko wtedy może przynieść wymierne i oczekiwane korzyści. Czasu trwania działań zawierających się w jej zakresie nie można zatem precyzyjnie oszacować. Działania określone w strategii długoterminowej powinny być natomiast realizowane w perspektywie ok. 10 - 15 lat.

W chwili obecnej analizowany odcinek linii kolejowej nr 009 od km 317+123 do km 325+848 jest objęty projektem „Modernizacji linii kolejowej E 65 Warszawa – Gdynia” w obszarze Lokalnego Centrum Sterowania Gdańsk. Prace modernizacyjne są w trakcie realizacji, a ich zakończenie planowane jest na marzec 2014 r.

1.5. Koszty realizacji programu

Na etapie wykonywania niniejszego Programu nie jest możliwe określenie kosztów działań zawierających się w strategii długookresowej oraz edukacji społecznej. Działania zawarte w strategii długookresowej będą wykonywane w czasie trwania tego i kolejnych Programów ochrony środowiska przed hałasem (po roku 2017). Działania zawierające się w ramach edukacji społecznej powinny być wykonywane w sposób ciągły - tylko wtedy przyniosą zamierzony efekt. Jest zatem niemożliwe precyzyjne oszacowanie ich kosztów.

Koszty realizacji działań zawierających się w ramach inwestycji podejmowanych przez zarządcę linii kolejowych, które mają wpływ na stan klimatu akustycznego na analizowanych odcinkach będą ponoszone lub zostały już poniesione przez PKP PLK S.A. niezależnie od realizacji niniejszego Programu. Całkowity koszt inwestycji polegającej na modernizacji linii kolejowej nr 009 (km 317+123 do km 325+848), linii kolejowej nr 202 (od km 0+378 do km 8+300) oraz linii kolejowej nr 260 (od km 12+870 do km 13+614) wynosi około 187.7 mln zł [16].

1.6. Źródła finansowania programu

Realizacja wszystkich elementów Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa pomorskiego możliwa jest wyłącznie przy współpracy różnych organów. Źródłem finansowania Programu będą środki budżetu województwa, w ramach środków przeznaczonych do realizacji zadań przez jej jednostki organizacyjne oraz zarządcę linii kolejowej (w chwili obecnej PKP PLK S.A.).

Finansowanie działań może być również wsparte ze środków unijnych (m.in. Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i funduszy strukturalnych), Funduszy Ochrony Środowiska, dotacji budżetu państwa, środków zagranicznych nie podlegających zwrotowi, nadwyżki operacyjnej.

1.7. Informacje i dokumenty wykorzystane do kontroli i dokumentowania realizacji programu

W celu dynamicznego i efektywnego postępu realizacji działań wyznaczonych w Programie ochrony środowiska przed hałasem, niezbędnym jest zapewnienie odpowiedniego poziomu monitorowania i kontroli. Odpowiednie przeprowadzanie weryfikacji i dokumentowania postępów pozwoli na ewentualną korektę

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 009 Pruszcz Gdański – Gdańsk Południe, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dwn} i L_{dn}

działań jak również na wykazanie skuteczności i celowości podejmowanych inwestycji. Podstawowymi elementami kontroli są:

- a) raporty z postępu realizacji działań mających na celu poprawę klimatu akustycznego w województwie sporządzane przez zarządcę odcinków linii kolejowych i przekazywane corocznie za rok poprzedni w terminie do 31 marca
- b) końcowe sprawozdanie z realizacji Programu sporządzone przez koordynatora Programu i przekazane Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska.

Elementami kontroli mogą być także dokumenty sporządzane w ramach podejmowanych inwestycji do których można zaliczyć:

- a) raporty oddziaływania na środowisko;
- b) analizy porealizacyjne.

Ponadto, niezbędnym działaniem jest prowadzenie monitoringu podejmowania nowych inwestycji, aby były one realizowane w sposób nie zwiększający ilości osób narażonych na nadmierne oddziaływanie hałasu. Sytuacja ta dotyczy głównie budowy nowych obiektów mieszkalnych, których złe usytuowanie w stosunku do istniejącego źródła hałasu (lokalizacja obiektu, rozkład pomieszczeń) wpływałaby na powiększanie się obszarów objętych przekroczeniami dopuszczalnych poziomów hałasu, a więc odcinków które powinny być objęte Programem ochrony środowiska przed hałasem.

2. OGRANICZENIA I OBOWIĄZKI WYNIKAJĄCE Z REALIZACJI PROGRAMU

2.1. Ograniczenia i obowiązki organów administracji

Organami administracji odpowiedzialnymi za wydawanie aktów prawa miejscowego w zakresie związanym z realizacją Programu są: rady gmin w obszarze których położone są tereny objęte zakresem Programu (miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego), rady powiatów oraz Sejmik Województwa Pomorskiego (ustanawianie obszarów ograniczonego użytkowania). Koordynacja i kontrola realizacji Programu należy do kompetencji samorządu Województwa. Funkcje kontrolne w stosunku do zarządzającego liniami krajowymi pełni Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska.

Organy administracji publicznej są również zobowiązane do prowadzenia odpowiedniej polityki w zakresie planowania przestrzennego.

Odpowiedzialnym za realizację niniejszego Programu ochrony środowiska przed hałasem jest zarządca infrastruktury kolejowej (obecnie PKP PLK S.A.).

Od zarządcy odcinków objętych zakresem Programu wymaga się sporządzania i przedkładania Marszałkowi Województwa Pomorskiego rocznych raportów za rok poprzedni z przebiegu prac nad realizacją Programu. Raporty te, wykonane w wersji papierowej i elektronicznej, powinny zawierać nazwę jednostki odpowiedzialnej za realizację i nadzór działania, rodzaj lub zakres działania, lokalizację lub obszar działania, harmonogram realizacji działania, przewidywany efekt rzeczowy i ekologiczny (jeśli tego dotyczą).

Przekazane do Marszałka Województwa raporty stanowiąc będą podstawę do sporządzenia oceny realizacji działań zaproponowanych w ramach niniejszego opracowania przy sporządzaniu kolejnego Programu ochrony środowiska przed hałasem.

2.2. Ograniczenia i obowiązki podmiotów korzystających ze środowiska

Ustawa Prawo ochrony środowiska [1] określa szereg warunków dotyczących użytkowania instalacji, których funkcjonowanie może mieć wpływ na środowisko, oraz wskazuje obowiązki ciążące na użytkownikach (których należy w tym przypadku utożsamiać z zarządcą) tych instalacji. Należy tu wymienić przede wszystkim postanowienia:

- art. 141, stanowiące o obowiązku dotrzymania standardów emisji hałasu,
- art.144, nakładające obowiązek takiego użytkowania urządzeń, które nie będą powodować przekroczeń w zakresie standardów jakości środowiska,
- art. 147, nakładające obowiązek prowadzenia okresowych (ust. 1) lub ciągłych (ust. 2) pomiarów wartości hałasu, przy zastrzeżeniu, że pomiary te powinny być prowadzone przez odpowiednio przygotowane laboratoria (art. 147a) a wyniki pomiarów winny być ewidencjonowane i przechowywane przez okres co najmniej 5 lat (ust. 6),

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 009 Pruszcz Gdański – Gdańsk Południe, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dwn} i L_{dn}

- art. 149 ust. 1, określające obowiązek przedstawienia wyników przeprowadzonych pomiarów właściwemu organowi ochrony środowiska oraz wojewódzkiemu inspektoratowi ochrony środowiska,
- art. 152, stwierdzające obowiązek zgłoszenia do eksploatacji inwestycji nie wymagającej pozwolenia, mogącej jednak negatywnie oddziaływać na środowisko.

Przestrzeganie wymogów ochrony środowiska w odniesieniu do obiektów infrastruktury kolejowej spoczywa na zarządzających tymi obiektami (art. 139 ustawy Prawo ochrony środowiska). Do obowiązków tych zarządców należy:

- stosowanie zabezpieczeń akustycznych i właściwej organizacji ruchu w celu ochrony środowiska przed zanieczyszczeniem hałasem (art. 173),
- dotrzymanie standardów jakości środowiska, tj. dopuszczalnych poziomów hałasu (art. 174),
- prowadzenie okresowych lub ciągłych pomiarów hałasu (art. 175) oraz przedstawienia wyników przeprowadzonych pomiarów właściwemu organowi ochrony środowiska i wojewódzkiemu inspektoratowi ochrony środowiska (art. 177 ust.1),
- sporządzanie co 5 lat map akustycznych dla terenów położonych w otoczeniu obiektów mogących negatywnie wpływać na środowisko (art. 179 ust. 1 i 3), przy czym obowiązek sporządzenia mapy akustycznej po raz pierwszy winien zostać zrealizowany w terminie 1 roku od dnia, w którym obiekt został zaliczony do obiektów, których eksploatacja może powodować negatywne oddziaływanie akustyczne na znacznych obszarach (art. 179 ust. 5),
- obowiązek niezwłocznego przedłożenia fragmentów map akustycznych obejmujących określony powiat właściwemu marszałkowi województwa i staroście, oraz fragmentów obejmujących określone województwo właściwemu wojewódzkiemu inspektoratowi ochrony środowiska (art. 179 ust. 4).

Zgodnie z wyżej przytoczonymi zapisami Ustawy Prawo ochrony środowiska przyjmuje się, że realizacja zadań składających się na niniejszy Program ochrony środowiska przed hałasem spoczywać będzie w okresie jego realizacji na Zarządcy odcinków objętych zakresem Programu, którym w chwili obecnej jest PKP PLK S.A..

3. UZASADNIENIE ZAKRESU ZAGADNIENI

3.1. Dane i wnioski wynikające z map akustycznych sporządzonych dla odcinka linii kolejowej nr 009

Według szacunków wykonanych w ramach Map akustycznych dla linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów na dobę [9] w zasięgu pasa analizy niekorzystnego oddziaływania hałasu emitowanego przez pociągi poruszające się analizowanym odcinkiem linii kolejowej mieszkało ponad 390 osób w ok. 60 budynkach mieszkalnych (według wskaźnika L_N). Uwarunkowania wynikające z ustaleń planów zagospodarowania przestrzennego, obszarów ograniczonego użytkowania oraz stref ochronnych przedstawiono w rozdziale 3.3 natomiast wartość przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu zamieszczono w tabl. 1.1.

W tabl. 3.1 przedstawiono szczegółowe dane lokalizacyjno - techniczne analizowanego odcinka linii kolejowej.

Tabl. 3.1. Dane lokalizacyjno-techniczne analizowanego ciągu linii kolejowej Nr 009 na odcinku Pruszcz Gdański – Gdańsk Południe [9]

Nr linii	Nazwa linii	Nazwa odcinka	Kilometraż		Długość odcinka	Liczba pociągów rocznie		
			początku odcinka	końca odcinka		pasaż.	tow.	ogółem
9	Warszawa Wschodnia Osobowa – Gdańsk Główny	Pruszcz Gdański – Gdańsk Południowy	317+123	325+848	8.725	43 300	6 574	49 874

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 009 Pruszcz Gdański – Gdańsk Południe, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu $L_{dewn} i L_{dn}$

Tabl. 3.2. Dane demograficzne analizowanych jednostek podziału administracyjnego z dnia 31.12.2011 r.(województwo, powiaty)

	2010 r.	2011 r.	Gęstość zaludnienia w 2011 r.
Województwo Pomorskie	2275494	2283500	125
Powiat gdański	98434	100912	127
Powiat M. Gdańsk	460509	460517	1758

3.2. Ocena realizacji poprzedniego programu ochrony środowiska przed hałasem dla terenów sąsiadujących z linią kolejową nr 009

Program ochrony środowiska przed hałasem dla przedmiotowego odcinka linii kolejowej nr 009 jest wykonywany w chwili obecnej po raz pierwszy. Rozdział ten nie dotyczy zatem niniejszego opracowania.

3.3. Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych do opracowania programu

3.3.1. Istniejące powiatowe lub gminne programy ochrony środowiska

W ramach niniejszego Programu wykonano analizy szeregu opracowań obejmujących swym zakresem tereny, na których zlokalizowany jest analizowany odcinek linii kolejowej. Poniżej przedstawiono główne ustalenia powiatowych i gminnych programów ochrony środowiska oraz opracowań pokrewnych w przypadku analizowanego odcinka linii kolejowej:

- Program Ochrony Środowiska dla Województwa Pomorskiego na lata 2013-2016 z perspektywą do roku 2020 [12]
- Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Gdańskiego na lata 2012-2015 – aktualizacja [13];
- Program Ochrony Środowiska dla Miasta Gdańska 2011 z uwzględnieniem perspektywy 2012-2014 [14],
- Program Ochrony Środowiska przed hałasem dla Miasta Gdańska [15].

„Program Ochrony Środowiska dla Województwa Pomorskiego na lata 2013-2016 z perspektywą do roku 2020” [12] wskazuje, iż w województwie pomorskim pogarszanie klimatu akustycznego spowodowane jest głównie stałym wzrostem natężenia ruchu pojazdów. Wzrost natężenia ruchu na wszystkich typach dróg, przy jednoczesnej ekspansji zabudowy mieszkaniowej na tereny zagrożone hałasem, przyczynia się do zwiększania się ilości zabudowy mieszkaniowej zagrożonej hałasem, wydłuża czas ekspozycji na ponadnormatywny hałas - szczególnie w porze nocnej, zwiększając dyskomfort wypoczynku. Ponadto tempo poprawy stanu dróg, ulic i linii kolejowych jest niskie, co przekłada się na poziom hałasu w środowisku. Wzrasta natężenie ruchu lotniczego i związanych z tym uciążliwości. Do pogorszenia klimatu akustycznego przyczynia się przyrost liczby obiektów o charakterze usługowym i handlowym (markety, stacje benzynowe, działalność rozrywkowa, rzemieślnicza, warsztaty itp.) w pobliżu zabudowy chronionej (mieszkalnej). Sprzyja to przekraczaniu norm akustycznych, także z uwagi na coraz szerzej stosowane urządzenia klimatyzacyjne i powoduje rosnącą uciążliwość dla mieszkańców.

Jednocześnie Program przedstawia działania służące poprawie warunków akustycznych na terenie województwa pomorskiego, m.in.:

- promowanie i wspieranie rozwiązań pozwalających na ograniczenie wielkości emisji zanieczyszczeń pochodzących z transportu oraz hałasu komunikacyjnego;
- tworzenie obszarów ograniczonego użytkowania w otoczeniu obiektów, instalacji i infrastruktury transportowej, gdzie mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska w zakresie uciążliwości akustycznej.

W „Programie Ochrony Środowiska dla Miasta Gdańska” [14] jako główne źródła hałasu kolejowego wymieniono:

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 009 Pruszcz Gdański – Gdańsk Południe, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dwn} i L_{dn}

- dwa magistralne połączenia kolejowe: linia E 65 Gdańsk/Gdynia – Tczew – Malbork - Warszawa i dalej centralna magistrala kolejowa;
- linia C-E 65 Gdańsk/Gdynia – Tczew – Bydgoszcz – Śląsk w skład, których wchodzi linie 202 i 009;
- linia 227 biegnąca od stacji Gdańsk Zaspas Towarowa i jej odnoga – linia 722;
- linia 201 Gdynia Główna – Kościerzyna (niezelektryfikowana, przewidziana do remontu);
- linia 250 obsługująca Szybką Kolej Miejską (SKM) na trasie Gdańsk Główny – Rumia.

Jako jeden z celów średniookresowych wyszczególniono konieczność ochrony mieszkańców przed narażeniem na ponadnormatywny hałas poprzez:

- Kontynuację oceny stanu akustycznego Miasta,
- Podejmowanie przedsięwzięć zmierzających do ograniczenia uciążliwości hałasowych z różnych źródeł w tym szczególnie w obszarach zamieszkałych, a także podejmowanie innych działań zapisanych w Programie ochrony przed hałasem, dla zapewnienia ich skutecznego wdrożenia

Program Ochrony Środowiska przed hałasem dla Miasta Gdańska [15] kierunki realizacji programu ochrony przed hałasem zawarł w trzech grupach zagadnień – priorytetach:

- PRIORYTET I - Modernizacja linii E65 Warszawa – Gdynia (w realizacji – efekty wielkoskalowe),
- PRIORYTET II - SKM – poprawa jakości torowisk,
- PRIORYTET III - Przedsięwzięcia krótkookresowe.

W Programie uznano, że mniej uciążliwym źródłem hałasu - w stosunku do ruchu drogowego - w skali całego miasta, jest hałas kolejowy z uwagi na jego lokalny charakter. Uciążliwość spowodowana ruchem pociągów ogranicza się do obszarów położonych w sąsiedztwie linii kolejowych. Przez Gdańsk przebiegają dwa magistralne połączenia kolejowe: linia E 65 Gdańsk/Gdynia-Tczew-Malbork-Warszawa (i dalej centralna magistrala kolejowa) oraz linia CE 65 Gdańsk/Gdynia-Tczew-Bydgoszcz-Śląsk. Połączenie towarowe z Portem Północnym zapewnia linia 226, natomiast połączenie z terenami przemysłowymi położonymi po zachodniej stronie Martwej Wisły zapewnia towarowa linia 227. System bocznic zdawczo-zbiornych zapewnia płynny ruch pociągów towarowych. Hałas kolejowy jest najbardziej odczuwalny w dzielnicy Wrzeszcz. Spowodowane jest to umiejscowieniem zabudowy mieszkalnej w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowej, która na tym odcinku biegnie na nasypie. Tam też obserwuje się największe przekroczenia wartości dopuszczalnych. Na pozostałych odcinkach uciążliwość hałasu kolejowego występuje maksymalnie do drugiej linii zabudowy.

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

Podstawowymi aktami prawa miejscowego określającymi warunki ochrony akustycznej są miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. W ramach wykonywania niniejszego Programu dokonano szczegółowej analizy wszystkich miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, obowiązujących w chwili wykonywania niniejszego Programu. Wyniki analizy zostały przedstawione poniżej w tabl. 3.1, w której zawarto m.in.:

- Nazwę dokumentu planistycznego (miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, a także studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego)
- Akt powołujący zawierający numer uchwały i datę jej podjęcia.

Tabl. 3.1 Zestawienie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego

Nazwa dokumentu	Akt powołujący	Uwarunkowania dotyczące klimatu akustycznego
Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Pruszcz Gdański	Uchwała Nr XLIX/490/2010 Rady Miasta Pruszcz Gdański z dnia 9 listopada 2010 r.	Studium zaleca wprowadzanie elementów izolacji technicznej i biologicznej ograniczającej rozprzestrzenianie hałasu wzdłuż ciągów komunikacyjnych w obszarach zabudowy mieszkaniowej.
Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego miasta Pruszcz Gdański „Rejon ul. Grunwaldzkiej”	Uchwała nr XXI/225/2012 Rady Miasta Pruszcz Gdański z dnia 26 września 2012 r.	-

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 009 Pruszcz Gdański – Gdańsk Południe, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dewn} i L_{dn}

Nazwa dokumentu	Akt powołujący	Uwarunkowania dotyczące klimatu akustycznego
Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego miasta Pruszcz Gdański „Centrum”	Uchwała nr XXI/226/2012 Rady Miasta Pruszcz Gdański z dnia 26 września 2012 r.	-
Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Pruszcz Gdański	Uchwała Nr XLIX/30/2010 z dnia 2 czerwca 2010 r. Rady Gminy Pruszcz Gdański (zmiana: uchwała Nr LII/50/2010 z dnia 6 sierpnia 2010 r.)	Studium określa obowiązek ustalenia prognozowanego poziomu hałasu dla nowych terenów zabudowy przeznaczonej na stały pobyt ludzi przy drogach krajowych i wojewódzkich. Obowiązek dostosowania ochrony akustycznej dla nowej zabudowy ciąży na właścicielu i jego następcach prawnych. Ustala potrzebę działań minimalizujących negatywny wpływ tras komunikacyjnych poprzez zwiększenie odległości nowej zabudowy od pasów drogowych oraz realizację stosownych ekranów - głównie z zieleni i wkomponowanych w krajobraz nasypów.
Miejscowy Plan zagospodarowania przestrzennego gminy Pruszcz Gdański – część wyżynna	Uchwała Nr XXXII/178/2005 Rady Gminy Pruszcz Gdański z dnia 10 sierpnia 2005 r.	W odniesieniu do ulic oraz linii kolejowych, dla których stwierdzone zostanie przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu, obowiązuje podjęcie działań zmniejszających tą uciążliwość w stosunku do zabudowy mieszkaniowej i obiektów użyteczności publicznej. Realizację zabudowy wzdłuż dróg krajowych i krajowej linii kolejowej należy poprzedzić oceną prognozowanego hałasu emitowanego przez ruch pojazdów lub pociągów zwiększając stosownie do jej wyników nieprzekraczalną linię zabudowy. W sytuacjach dużych uciążliwości funkcji, oprócz zieleni izolacyjnej, należy za zgodą stron zrealizować niezbędne ekrany osłony przed hałasem i innymi uciążliwościami.
Miejscowy Plan zagospodarowania przestrzennego gminy Pruszcz Gdański – część nizinna A	Uchwała Nr XXXIV/190/2005 Rady Gminy Pruszcz Gdański z dnia 27 października 2005 r.	W odniesieniu do ulic i linii kolejowych, dla których stwierdzone zostanie przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu, obowiązuje podjęcie działań zmniejszających tą uciążliwość w stosunku do zabudowy mieszkaniowej i obiektów użyteczności publicznej. Realizację zabudowy wzdłuż dróg krajowych i krajowej linii kolejowej, należy poprzedzić oceną prognozowanego hałasu emitowanego przez ruch pojazdów lub pociągowa, zwiększając stosownie do jej wyników nieprzekraczalną linię zabudowy. W sytuacjach dużych uciążliwości funkcji dróg i kolei, oprócz zieleni izolacyjnej, należy za zgodą stron zrealizować niezbędne ekrany jako osłony przed hałasem i innymi

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 009 Pruszcz Gdański – Gdańsk Południe, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dewn} i L_{dn}

Nazwa dokumentu	Akt powołujący	Uwarunkowania dotyczące klimatu akustycznego
		uciążliwościami. Z lokalizacji nowych zagród wyłącza się następujące tereny: 1) korytarze ekologiczne, 2) międzywala rzek, pasy szerokości po 100 m od granic pasa drogi krajowej i po 50 m od granic pasa drogi wojewódzkiej z uwzględnieniem ustaleń § 17 ust. 5 i 6 w zakresie uciążliwości hałasu od dróg krajowych oraz krajowej linii kolejowej.
Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Orunia Dolna rejon ul. Trakt Św. Wojciecha 213 w mieście Gdańsku.	Uchwała Nr XII/314/2003 Rady Miasta Gdańska z dnia 28 sierpnia 2003 roku	W pomieszczeniach przewidzianych na stały pobyt ludzi położonych w strefie uciążliwości komunikacyjnych Traktu św. Wojciecha i linii kolejowej Gdańsk – Warszawa zastosowanie zabezpieczeń technicznych doprowadzających poziom hałasu i wibracji do wartości zgodnych z obowiązującymi normami.
Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Orunia rejon ulicy Trakt Św. Wojciecha i ulicy Gościnniej w mieście Gdańsku	Uchwała Nr XXXVII/1067/09 Rady Miasta Gdańska z dnia 25 czerwca 2009 roku	Z uwagi na utrudnienia związane z hałasem drogowym i kolejowym należy zapewnić odpowiednie zabezpieczenia akustyczne.

W miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego tematyka związana z problem hałasu komunikacyjnego w środowisku poruszana jest z reguły w sposób bardzo ogólny. Z reguły w dokumentach tych podnoszone są następujące kwestie:

- tereny zieleni (urządzonej/nieurządzonej) mogą być wykorzystywane jako miejsce posadowienia ekranów akustycznych w sąsiedztwie tras komunikacyjnych lub do zasadzenia zieleni izolacyjnej,
- nowe obiekty budowlane przeznaczone na pobyt ludzi należy lokalizować w odległości zgodnej z obowiązującymi aktualnie przepisami, poza zasięgiem uciążliwości od dróg i kolei, takimi jak np. hałas z uwagi na prawdopodobne występowanie przekroczeń dopuszczalnego poziomu dźwięku, ewentualnie jeśli zajdzie konieczność lokalizacji takiej zabudowy w strefie oddziaływania należy przewidzieć wykonanie zabezpieczeń akustycznych,
- wyspecyfikowanie terenów opisanych w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego kwalifikujących się pod względem wartości dopuszczalnych hałasu do terenów opisanych w Rozporządzeniu [3],
- na terenach objętych planem ustalono zakazy lokalizacji źródeł hałasu, które mogłyby pogorszyć klimat akustyczny na terenach przeznaczonych na obiekty budowlane przeznaczone na pobyt ludzi lub związanych z wypoczynkiem.

4. STRESZCZENIE NIESPECJALISTYCZNE

Odcinek linii kolejowej nr 009 stanowiący zakres opracowania zlokalizowany jest na terenie dwóch powiatów: gdańskiego i m. Gdańsk. Odcinek ten rozpoczyna się w km 317+123, a kończy w km 325+848. Linia kolejowa przebiega głównie przez tereny rolnicze oraz częściowo przez tereny na których zlokalizowana jest rozproszona zabudowa mieszkaniowa i przemysłowa. Na początku i końcu odcinka występują tereny typowo miejskie ze zwartą zabudową mieszkaniową.

W sąsiedztwie analizowanego odcinka linii kolejowej występują jedynie odcinki o niskim priorytecie narażenia na hałas. W związku z powyższym nie proponowano dla nich żadnych dodatkowych działań ponad te, które są ujęte w planach inwestycyjnych zarządcy infrastruktury kolejowej (w chwili obecnej PKP PLK

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 009 Pruszcz Gdański – Gdańsk Południe, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dwn} i L_{dn}

S.A.). Dodatkowo dla przedmiotowego odcinka linii kolejowej powinny być realizowane działania zawierające się w ramach polityki długookresowej.

Podstawowym działaniem, jakie powinno być realizowane w ramach polityki długookresowej jest konieczność spełniania prawa w zakresie ochrony przed hałasem w przypadku realizacji nowych inwestycji. Planowanie nowych odcinków linii kolejowych powinno być realizowane w taki sposób, aby przebiegały one (o ile jest to tylko możliwe) po terenach nie podlegających ochronie akustycznej w jak największej odległości od budynków mieszkalnych. W przypadku braku możliwości spełnienia tego warunku, budynki podlegające ochronie akustycznej powinny być zabezpieczone przed oddziaływaniem ruchu pojazdów szynowych przez zastosowanie odpowiednich urządzeń ochrony środowiska. Jeżeli natomiast ich zastosowanie jest niemożliwe np. z uwagi na bezpieczeństwo ruchu kolejowego, powinno się dążyć do zmiany funkcji lub wykupu przez zarządców linii kolejowych budynków, których nie można zabezpieczyć przed działaniem hałasu o poziomie przekraczającym wartości dopuszczalne. Należy zaznaczyć, że wykupy nieruchomości są praktykowane tylko i wyłącznie na wniosek strony po decyzji sądu.

Jednym z najważniejszych aspektów polityki długookresowej jest właściwe planowanie przestrzenne w sąsiedztwie istniejącej linii kolejowych. Nie należy zezwalać na budowanie nowych budynków w strefie oddziaływania hałasu o poziomie przekraczającym wartości dopuszczalne pochodzącego od ruchu pojazdów szynowych. Właściwe pod względem akustycznym planowanie przestrzenne powinno się również charakteryzować lokalizowaniem nowych odcinków linii kolejowych na terenach nie objętych ochroną akustyczną, o czym wspomniano już wcześniej.

W ramach strategii długoterminowej zawierają się również techniczne działania mające na celu poprawę klimatu akustycznego w sąsiedztwie linii kolejowych objętych zakresem Programu, które miałyby być realizowane w ramach kolejnych Programów ochrony środowiska przed hałasem. W zakresie tego elementu polityki długookresowej należy na etapie kolejnego Programu ponownie przeanalizować stan klimatu akustycznego i w przypadku konieczności podjąć działania naprawcze dla terenów, na których występują przekroczenia poziomów dopuszczalnych.

Jednym ze sposobów edukacji ekologicznej mogą być konsultacje społeczne przeprowadzane m.in. w ramach opracowywania programów ochrony środowiska, w tym również niniejszego opracowania. W ramach edukacji należy zwrócić główną uwagę na promocję właściwego planowania przestrzennego uwzględniającego zagrożenia hałasem, w tym m.in. strefowanie funkcji zabudowy i ograniczenie możliwości obudowy nowych odcinków linii kolejowych terenami „wrażliwymi” akustycznie (w tym m.in. o funkcji mieszkaniowej, rekreacyjnej, edukacyjnej czy związanymi z ochroną zdrowia).

Działania te powinny być skoordynowane i finansowane zarówno ze środków Zarządcy analizowanych odcinków linii – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., jak i jednostek samorządów terytorialnych oraz organizacji pozarządowych, których statut określa prowadzenie działań edukacyjnych w zakresie ochrony środowiska. Dodatkowo środki na edukację społeczeństwa w zakresie oddziaływania hałasu można pozyskiwać poprzez programy finansowe UE oraz z pomocą sponsorów i mediów. Efekty działań związanych z edukacją społeczeństwa są w chwili obecnej bardzo trudne do oszacowania, jednak przy systematycznym i skoordynowanym działaniu mogą one być znaczące.

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 009 Pruszcz Gdański – Gdańsk Południe, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dwn} i L_n

5. LITERATURA

- [1] Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150 z późniejszymi zmianami)
- [2] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 października 2002 r. w sprawie szczegółowych wymagań, jakim powinien odpowiadać program ochrony środowiska przed hałasem (Dz. U. z 2002 r. nr 179, poz. 1498)
- [3] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 10 listopada 2010 r. w sprawie ustalania wartości wskaźnika hałasu L_{dwn} (Dz. U. z 2010 r. nr 215, poz. 1414)
- [4] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2007 r. nr 120, poz. 826) wraz z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2012 r., poz. 1109)
- [5] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. 2012, poz. 1109)
- [6] 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 (Dz. U. 2008 Nr 199, poz. 1227 z późniejszymi zmianami)
- [7] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie dróg, linii kolejowych, i lotnisk, których eksploatacja może powodować negatywne oddziaływanie akustyczne na znacznych obszarach, dla których jest wymagane sporządzanie map akustycznych oraz sposobów określania granic terenów objętych tymi mapami (Dz. U. z 2007 r. nr 1, poz. 8)
- [8] Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku.
- [9] Mapa akustyczna dla odcinków linii kolejowych, po których przejeżdża ponad 30 000 pociągów rocznie, opracowana dla potrzeb programów ochrony środowiska przed hałasem – województwo pomorskie. EKKOM, Kraków 2011 r.
- [10] <http://mapa.kolej.one.pl/> (stan na 31.01.2013 r.),
- [11] Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2010-2013 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinków linii kolejowych, których eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dwn} i L_n .
- [12] Program Ochrony Środowiska dla Województwa Pomorskiego na lata 2013-2016 z perspektywą do roku 2020
- [13] Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Gdańskiego na lata 2012-2015 – aktualizacja
- [14] Program Ochrony Środowiska dla Miasta Gdańska 2011 z uwzględnieniem perspektywy 2012-2014. Na podstawie opracowania wykonanego w sierpniu 2009 roku przez Zespół Autorski Pomorskiego Centrum Badań i Technologii Środowiska, POMCERT,
- [15] Program Ochrony Środowiska przed hałasem dla Miasta Gdańska. *Instytut Ochrony Środowiska oraz BMT Cordah Sp. z o.o. Gdańsk - Warszawa, 2009*
- [16] Pismo znak IOS3-443-2.3/13 z Biura Ochrony Środowiska PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., luty 2013r.
- [17] Tracz M., Bohatkiewicz J. Postępowanie w sprawie ocen oddziaływania na środowisko. Część I – wydanie trzecie rozszerzone i uaktualnione (wydanie nie zostało wydrukowane i nie było rozpowszechniane przez GDDP). Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych. Warszawa, 2001 r.
- [18] www.stat.gov.pl - Dane demograficzne analizowanych jednostek podziału administracyjnego z dnia 31.12.2012 r. (państwo, województwo, powiaty).

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 009 Pruszcz Gdański – Gdańsk Południe, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{DWN} i L_N

6. WYJAŚNIENIE SKRÓTÓW UŻYTYCH W OPRACOWANIU

- L_{Aeq} – Równoważny poziom dźwięku
- L_{DWN} – Długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w decybelach (dB)
(wskaźnik hałasu dla pory dziennej, wieczornej i nocnej)
- L_N – Długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony w ciągu wszystkich pór nocy w roku, rozumianych jako przedział czasu od godz. 22.00 do godz. 6.00
(wskaźnik hałasu dla pory nocnej)
- L_D – Długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony w ciągu wszystkich pór dnia w roku (rozumianych jako przedział czasu od godz. 6:00 do godz. 18:00)
- L_W – Długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony w ciągu wszystkich pór wieczoru w roku (rozumianych jako przedział czasu od godz. 18:00 do godz. 22:00)
- ŚDR[p/d] – Średnioroczny Dobowy Ruch [pojazdów/dobę]
- POŚ – Ustawa Prawo ochrony środowiska
- Dz. U. – Dziennik Ustaw

7. CZĘŚĆ GRAFICZNA

Rysunki z mapami priorytetów działań naprawczych przedstawiono na kolejnych stronach.

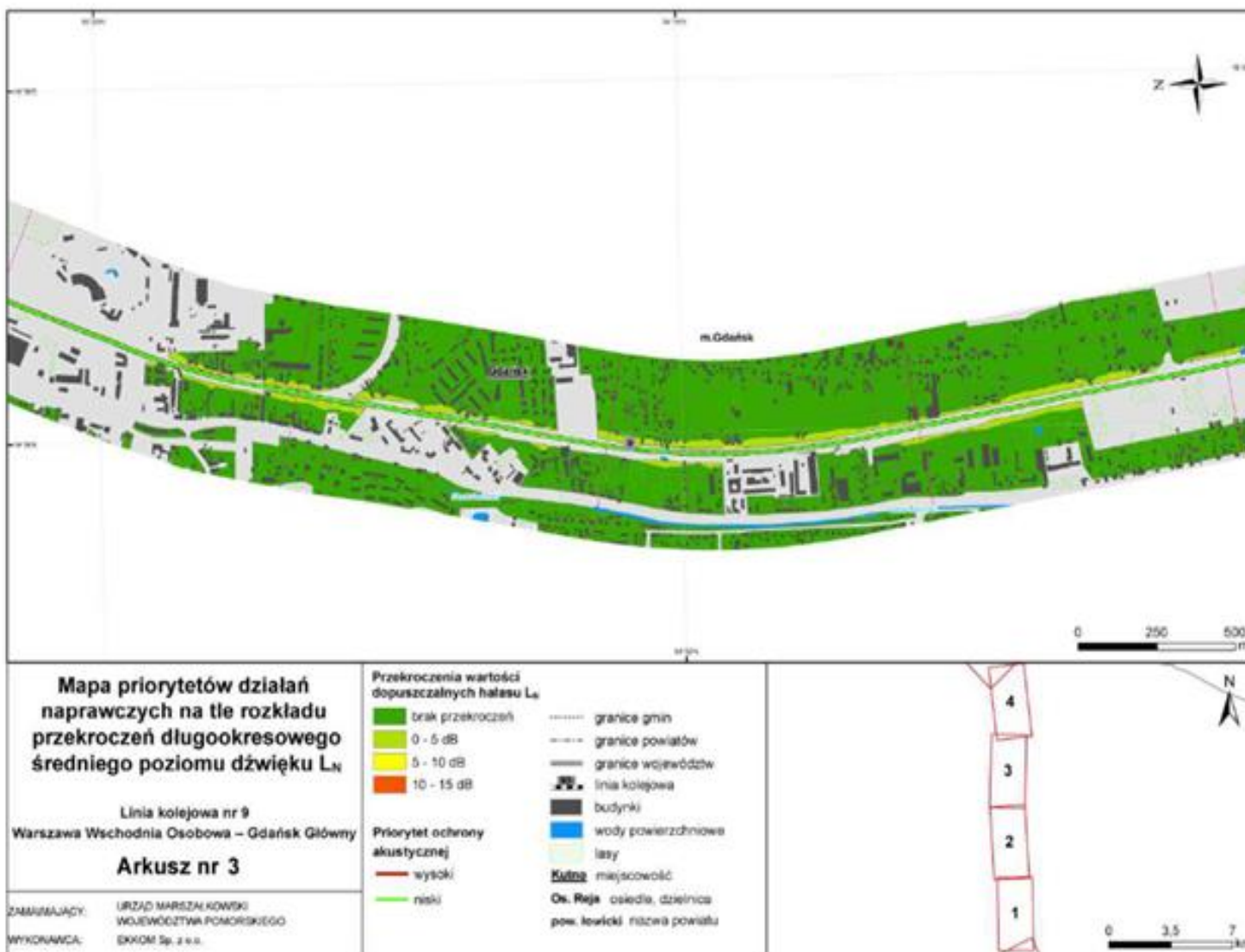
Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 009 Pruszcz Gdański – Gdańsk Południe, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dow} i L_n



Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 009 Pruszcz Gdański – Gdańsk Południe, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dwn} i L_n



Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 009 Pruszcz Gdański – Gdańsk Południe, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{den} i L_n



Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 009 Pruszcz Gdański – Gdańsk Południe, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dew} i L_{dn}



*Załącznik nr 2 do Uchwały Nr 755/XXXV/13
Sejmiku Województwa Pomorskiego
z dnia 25 listopada 2013 roku*



Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 131 Laskowice Pomorskie – Górki, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{DWN} i L_N



**OPRACOWANIE
DOFINANSOWANO
Z WOJEWÓDZKIEGO
FUNDUSZU OCHRONY
ŚRODOWISKA I
GOSPODARKI
WODNEJ W GDAŃSKU**

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 131 Laskowice Pomorskie – Górkki, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dwni} i L_{dn}

Spis treści

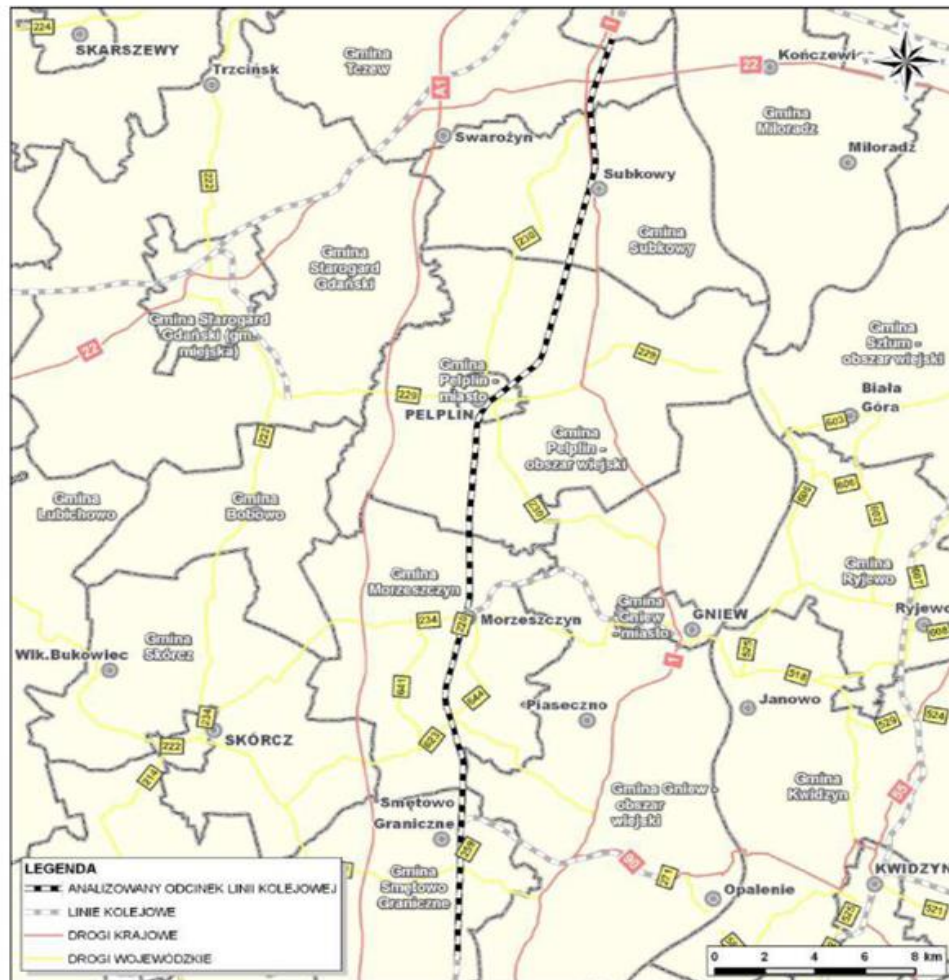
1. CZĘŚĆ OPISOWA	3
1.1. Opis obszaru sąsiadującego z linią kolejową nr 131, objętego zakresem programu.....	3
1.2. Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku na terenach sąsiadujących z linią kolejową nr 131 wraz z zakresem naruszenia	4
1.3. Podstawowe kierunki i zakres działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku na terenach sąsiadujących z linią kolejową nr 131	8
1.4. Termin realizacji programu.....	9
1.5. Koszty realizacji programu	10
1.6. Źródła finansowania programu	10
1.7. Informacje i dokumenty wykorzystane do kontroli i dokumentowania realizacji programu.....	10
2. OGRANICZENIA I OBOWIĄZKI WYNIKAJĄCE Z REALIZACJI PROGRAMU	11
2.1. Ograniczenia i obowiązki organów administracji.....	11
2.2. Ograniczenia i obowiązki podmiotów korzystających ze środowiska	11
3. UZASADNIENIE ZAKRESU ZAGADNIENÍ.....	12
3.1. Dane i wnioski wynikające z map akustycznych sporządzonych dla odcinka linii kolejowej nr 131	12
3.2. Ocena realizacji poprzedniego programu ochrony środowiska przed hałasem dla terenów sąsiadujących z linią kolejową nr 131	12
3.3. Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych do opracowania programu.....	12
3.3.1. Istniejące powiatowe lub gminne programy ochrony środowiska	12
3.3.2. Przepisy prawa, w tym prawa miejscowego, mające wpływ na stan akustyczny środowiska	14
4. STRESZCZENIE NIESPECJALISTYCZNE	17
5. LITERATURA	20
6. WYJAŚNIENIE SKRÓTÓW UŻYTYCH W OPRACOWANIU	21
7. CZĘŚĆ GRAFICZNA	21

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 131 Laskowice Pomorskie – Górkę, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami L_{dmi} i L_{dn}

1. CZĘŚĆ OPISOWA

1.1. Opis obszaru sąsiadującego z linią kolejową nr 131, objętego zakresem programu

Odcinek linii kolejowej nr 131 stanowiący przedmiot niniejszego opracowania jest zlokalizowany na terenie dwóch powiatów: starogardzkiego i tczewskiego. rozpoczyna się on w km 452+885, a kończy w km 494+077. Linia przebiega głównie przez tereny rolnicze oraz częściowo przez tereny na których zlokalizowana jest rozproszona zabudowa zagrodowa. Na rys. 1.1 przedstawiono orientacyjną lokalizację analizowanego odcinka linii kolejowej.



Rys. 1.1 Orientacyjna lokalizacja odcinka linii kolejowej nr 131 objętego zakresem niniejszego opracowania

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 131 Laskowice Pomorskie – Górkki, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{DWN} i L_N

1.2. Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku na terenach sąsiadujących z linią kolejową nr 131 wraz z zakresem naruszenia

Zgodnie z ustawą Prawo ochrony środowiska [1], w celu wykonania akustycznego programu ochrony środowiska przed hałasem dla obszarów otaczających odcinki linii kolejowych na terenie województwa pomorskiego, po których przejeżdża ponad 30 000 pociągów rocznie, sporządzone zostały w 2011 r. na zlecenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. mapy akustyczne [8], które są istotnym narzędziem wspomagającym prowadzenie polityki ekologicznej na terenie województwa. Mapy te stanowią podstawę do opracowania programu działań ograniczających uciążliwości akustyczne. Umożliwiają również prawidłowe zarządzanie infrastrukturą komunikacyjną oraz wspomagają przy podejmowaniu decyzji dotyczących wykorzystania terenów pod cele inwestycyjne. Dostarczają one również istotnej wiedzy na temat klimatu akustycznego otoczenia przedmiotowych odcinków, poprzez ujęcie poziomów emisji, imisji i wrażliwości akustycznej obszarów, jak również poziomów przekroczeń wartości dopuszczalnych określonych wskaźnikami L_{DWN} i L_N . W tym kontekście opracowane mapy akustyczne stanowią punkt wyjścia do dalszych prac i analiz, również do prac prowadzonych w perspektywie najbliższej przyszłości.

Bazując na przeprowadzonej analizie przedmiotowych Map akustycznych wykonanych w ramach niniejszego opracowania wskazano tereny o największej wartości naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z podaniem zakresu ich naruszenia w odniesieniu do poszczególnych odcinków linii kolejowych objętych zakresem niniejszego Programu.

Na potrzeby niniejszego opracowania dokonano analizy mapy akustycznej województwa pomorskiego, w ramach której opracowano rozkład przekroczeń długookresowego średniego poziomu dźwięku L_{DWN} , L_N . Analiza wykazała, że zasięgi przekroczeń wskaźnika L_N w przypadku przedmiotowej linii kolejowej są większe od zasięgów wskaźnika L_{DWN} . W związku z powyższym w dalszych analizach brano pod uwagę oddziaływanie akustyczne określone tylko tym wskaźnikiem. Następnie dokonano podziału przekroczeń poziomu dźwięku L_N na dwie grupy. Dla każdej z nich przypisano priorytet, z jakim powinny być podjęte działania mające na celu ograniczenie poziomu hałasu. Podział ten przedstawiono poniżej w tabl. 1.1. Należy dodać, że mapy akustyczne stanowiące materiał bazowy do opracowania Programu zostały opracowane przy uwzględnieniu poziomów dopuszczalnych określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. (Dz. U. z 2007 r. nr 120, poz. 826), natomiast analizy naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu, w ramach niniejszego opracowania, wykonano na podstawie poziomów dopuszczalnych określonych w obowiązującym rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2012 r., poz. 1109) [4].

Tabl. 1.1. Zestawienie priorytetów z jakim powinny być podjęte działania mające na celu ograniczenie poziomu hałasu w stosunku do wartości wskaźnika L_N

Priorytet działań	Wartość przekroczeń długookresowego średniego poziomu dźwięku L_N	
	Od	Do
Wysoki	powyżej 10	
Niski	0	10

Przekroczenia długookresowego średniego poziomu dźwięku L_N na terenach podlegających ochronie akustycznej, zlokalizowanych w sąsiedztwie analizowanej linii kolejowej nr 131 występują łącznie na 29 odcinkach. Niektóre budynki mieszkalne zlokalizowane w pobliżu analizowanego odcinka zlokalizowane są w zasięgu oddziaływania hałasu o poziomie przekraczającym wartości dopuszczalne. Zakres naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku pochodzącego od ruchu pociągów odbywającego się po analizowanym odcinku linii kolejowej nr 131 przedstawiono poniżej w tabl. 1.2. W tabeli tej zestawiono opis zakresu przekroczeń wartości dopuszczalnych w przyporządkowaniu do poszczególnych odcinków na podstawie Mapy akustycznej [9]. Do każdego odcinka przypisano również priorytet narażenia na hałas, który określono na podstawie analiz przeprowadzonych w ramach niniejszego Programu.

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 131 Laskowice Pomorskie – Górki, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dov} / L_N

Tabl. 1.2. Tereny zagrożone hałasem zlokalizowane w sąsiedztwie analizowanego odcinka linii kolejowej nr 131 na odcinku Laskowice Pomorskie – Górki objęte opracowaniem programu ochrony środowiska przed hałasem.

Lp	Nazwa odcinka	Współrzędne początku odcinka		Współrzędne końca odcinka		Strona linii kolejowej	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L_N	Nazwa gminy	Priorytet
		Długość geograficzna	Szerokość geograficzna	Długość geograficzna	Szerokość geograficzna				
1	Laskowice Pomorskie - Górki	18°41'3,698	53°42'25,985	18°41'5,127	53°42'58,351	Prawa	10	Smętowo Graniczne	Niski
2	Laskowice Pomorskie - Górki	18°41'3,698	53°42'25,985	18°41'5,127	53°42'58,351	Lewa	5	Smętowo Graniczne	Niski
3	Laskowice Pomorskie - Górki	18°41'7,682	53°44'3,068	18°41'9,019	53°44'35,42	Prawa	10	Smętowo Graniczne	Niski
4	Laskowice Pomorskie - Górki	18°41'9,019	53°44'35,42	18°41'9,819	53°45'7,771	Prawa	10	Smętowo Graniczne	Niski
5	Laskowice Pomorskie - Górki	18°41'9,019	53°44'35,42	18°41'9,819	53°45'7,771	Lewa	5	Smętowo Graniczne	Niski
6	Laskowice Pomorskie - Górki	18°41'9,819	53°45'7,771	18°41'11,556	53°45'40,121	Prawa	5	Smętowo Graniczne	Niski
7	Laskowice Pomorskie - Górki	18°41'9,819	53°45'7,771	18°41'11,556	53°45'40,121	Lewa	15	Smętowo Graniczne	Wysoki
8	Laskowice Pomorskie - Górki	18°41'11,556	53°45'40,121	18°41'12,895	53°46'12,486	Prawa	15	Smętowo Graniczne	Wysoki
9	Laskowice Pomorskie - Górki	18°41'11,556	53°45'40,121	18°41'12,895	53°46'12,486	Lewa	15	Smętowo Graniczne	Wysoki
10	Laskowice Pomorskie - Górki	18°41'14,116	53°46'44,837	18°41'11,778	53°47'16,97	Prawa	10	Morzyszczyn	Niski
11	Laskowice Pomorskie - Górki	18°41'11,778	53°47'16,97	18°40'55,835	53°47'47,977	Prawa	10	Morzyszczyn	Niski
12	Laskowice Pomorskie - Górki	18°40'55,835	53°47'47,977	18°40'39,839	53°48'18,913	Prawa	5	Morzyszczyn	Niski
13	Laskowice Pomorskie - Górki	18°40'55,835	53°47'47,977	18°40'39,839	53°48'18,913	Lewa	10	Morzyszczyn	Niski

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 131 Laskowice Pomorskie – Górki, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dow} / L_n

Lp	Nazwa odcinka	Współrzędne początku odcinka		Współrzędne końca odcinka		Strona linii kolejowej	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L_n	Nazwa gminy	Priorytet
		Długość geograficzna	Szerokość geograficzna	Długość geograficzna	Szerokość geograficzna				
14	Laskowice Pomorskie - Górki	18°40'39,839	53°48'18,913	18°40'36,219	53°48'50,832	Lewa	10	Morzeszczyn	Niski
15	Laskowice Pomorskie - Górki	18°41'2,499	53°49'53,685	18°41'15,724	53°50'25,076	Prawa	5	Morzeszczyn	Niski
16	Laskowice Pomorskie - Górki	18°41'2,499	53°49'53,685	18°41'15,724	53°50'25,076	Lewa	10	Morzeszczyn	Niski
17	Laskowice Pomorskie - Górki	18°41'15,724	53°50'25,076	18°41'26,378	53°50'56,753	Prawa	5	Morzeszczyn	Niski
18	Laskowice Pomorskie - Górki	18°41'26,378	53°50'56,753	18°41'25,95	53°51'29,141	Prawa	5	Morzeszczyn	Niski
19	Laskowice Pomorskie - Górki	18°41'25,95	53°51'29,141	18°41'25,357	53°52'1,501	Prawa	5	Morzeszczyn	Niski
20	Laskowice Pomorskie - Górki	18°41'24,786	53°52'33,889	18°41'28,212	53°53'6,161	Prawa	10	Pelplin	Niski
21	Laskowice Pomorskie - Górki	18°41'28,212	53°53'6,161	18°41'32,16	53°53'38,421	Prawa	10	Pelplin	Niski
22	Laskowice Pomorskie - Górki	18°41'32,16	53°53'38,421	18°41'36,109	53°54'10,709	Prawa	10	Pelplin	Niski
23	Laskowice Pomorskie - Górki	18°41'32,16	53°53'38,421	18°41'36,109	53°54'10,709	Lewa	10	Pelplin	Niski
24	Laskowice Pomorskie - Górki	18°41'36,109	53°54'10,709	18°41'40,083	53°54'43,01	Prawa	10	Pelplin	Niski
25	Laskowice Pomorskie - Górki	18°41'36,109	53°54'10,709	18°41'40,083	53°54'43,01	Lewa	10	Pelplin	Niski
26	Laskowice Pomorskie - Górki	18°41'40,083	53°54'43,01	18°41'53,083	53°55'13,994	Lewa	10	Pelplin	Niski
27	Laskowice Pomorskie - Górki	18°41'53,083	53°55'13,994	18°42'28,686	53°55'38,05	Lewa	15	Pelplin	Wysoki

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 131 Laskowice Pomorskie – Górki, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dow} / L_{w}

Lp	Nazwa odcinka	Współrzędne początku odcinka		Współrzędne końca odcinka		Strona linii kolejowej	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L_{w}	Nazwa gminy	Priorytet
		Długość geograficzna	Szerokość geograficzna	Długość geograficzna	Szerokość geograficzna				
28	Laskowice Pomorskie - Górki	18°42'28,686	53°55'38,05	18°43'10,417	53°55'59,044	Lewa	10	Pelplin	Niski
29	Laskowice Pomorskie - Górki	18°43'10,417	53°55'59,044	18°43'51,113	53°56'20,683	Prawa	10	Pelplin	Niski
30	Laskowice Pomorskie - Górki	18°43'51,113	53°56'20,683	18°44'12,011	53°56'50,246	Prawa	10	Pelplin	Niski
31	Laskowice Pomorskie - Górki	18°44'52,861	53°58'24,32	18°45'6,258	53°58'55,708	Lewa	15	Pelplin	Wysoki
32	Laskowice Pomorskie - Górki	18°44'52,861	53°58'24,32	18°45'6,258	53°58'55,708	Prawa	15	Pelplin	Wysoki
33	Laskowice Pomorskie - Górki	18°45'6,258	53°58'55,708	18°45'20,292	53°59'27,022	Lewa	10	Subkowy	Niski
34	Laskowice Pomorskie - Górki	18°45'6,258	53°58'55,708	18°45'20,292	53°59'27,022	Prawa	15	Subkowy	Wysoki
35	Laskowice Pomorskie - Górki	18°45'33,985	53°59'58,335	18°45'47,619	54°0'29,703	Lewa	5	Subkowy	Niski
36	Laskowice Pomorskie - Górki	18°45'47,619	54°0'29,703	18°45'57,993	54°1'1,404	Prawa	10	Subkowy	Niski
37	Laskowice Pomorskie - Górki	18°45'57,993	54°1'1,404	18°45'53,242	54°1'33,611	Prawa	15	Subkowy	Wysoki
38	Laskowice Pomorskie - Górki	18°45'57,993	54°1'1,404	18°45'53,242	54°1'33,611	Lewa	15	Subkowy	Wysoki
39	Laskowice Pomorskie - Górki	18°45'53,242	54°1'33,611	18°45'47,588	54°2'5,798	Lewa	15	Subkowy	Wysoki
40	Laskowice Pomorskie - Górki	18°45'53,242	54°1'33,611	18°45'47,588	54°2'5,798	Prawa	15	Subkowy	Wysoki
41	Laskowice Pomorskie - Górki	18°45'47,588	54°2'5,779	18°46'9,639	54°3'8,355	Lewa	5	Tczew	Niski

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 131 Laskowice Pomorskie – Górki, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dovm} i L_N

1.3. Podstawowe kierunki i zakres działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku na terenach sąsiadujących z linią kolejową nr 131

W ramach opracowywania niniejszego Programu ochrony środowiska przed hałasem zaproponowano działania, których realizacja powinna doprowadzić do poprawy stanu akustycznego. Działania podzielono na następujące grupy:

- I. Działania krótkookresowe, które stanowią faktyczny zakres Programu ochrony środowiska przed hałasem (będą realizowane głównie dla odcinków o wysokim priorytecie narażenia na hałas).
- II. Działania długoterminowe, których realizacja przewidywana jest w okresie trwania tego oraz kolejnych programów ochrony przed hałasem,
- III. Działania związane z edukacją społeczną, które powinny być prowadzone w sposób ciągły, zarówno w zakresie działań długoterminowych, jak i krótkoterminowych.

DZIAŁANIA KRÓTKOTERMINOWE

Strategia krótkookresowa stanowi faktyczny zakres niniejszego Programu. W jej ramach zawarte są działania, których celem jest spowodowanie poprawy klimatu akustycznego w tych miejscach, gdzie przekroczenia dopuszczalnych wartości hałasu w środowisku są w chwili obecnej największe.

W ramach priorytetu wysokiego znalazły się tereny położone w sąsiedztwie odcinków linii kolejowej o długości ok. 7 km. Orientacyjną lokalizację odcinków w podziale na poszczególne priorytety przedstawiono w części graficznej. Na obszarach sąsiadujących z nimi należy w pierwszej kolejności podjąć działania, które będą miały na celu redukcję poziomu hałasu.

W ramach strategii krótkookresowej zakłada się spełnienie następującego celu kierunkowego niniejszego programu:

Ograniczenie uciążliwości akustycznych dla odcinków linii kolejowych o priorytecie wysokim (obniżenie wartości przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu na przedmiotowych obszarach do poziomu co najmniej niskiego priorytetu ochrony akustycznej – tj. osiągnięcia w ich otoczeniu wartości przekroczeń długookresowego średniego poziomu L_N niższego od 10 dB).

Dla osiągnięcia powyższego celu zakłada się realizację w perspektywie strategii krótkookresowej następujących działań:

- konsekwentna realizacja planów inwestycyjnych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. polegająca przede wszystkim na wykonywaniu modernizacji i remontów nawierzchni analizowanych odcinków linii kolejowych,
- konsekwentna realizacja zapisów raportów oddziaływania na środowisko, analiz porealizacyjnych oraz innych opracowań środowiskowych, które będą wykonane dla przebudowywanych lub modernizowanych w przyszłości odcinków linii kolejowych. Wykonanie niezbędnych zabezpieczeń przeciwdźwiękowych, mających na celu poprawę klimatu akustycznego w otoczeniu budynków podlegających ochronie akustycznej.

Głównym działaniem zawierającym się w strategii krótkoterminowej dla analizowanego odcinka linii kolejowej jest prowadzony w chwili obecnej remont analizowanego odcinka linii kolejowej nr 131. Prace remontowe są prowadzone na odcinku od km 452+885 do km 494+077. Poprawa stanu torowiska powinna wpłynąć na obniżenie poziomu dźwięku generowanego na styku kół pociągów i nawierzchni torowej. Spowoduje to poprawę stanu klimatu akustycznego na terenach sąsiadujących z analizowanym odcinkiem linii kolejowej. Wskazane byłoby przeprowadzenie kontrolnych pomiarów hałasu po wykonaniu remontu i w razie istnienia w dalszym ciągu przekroczeń poziomów dopuszczalnych, podjęcie kolejnych działań naprawczych. Powinny być one szczegółowo określone na podstawie takich opracowań środowiskowych jak analiza porealizacyjna lub przegląd ekologiczny.

W ramach strategii krótkoterminowej należy również dążyć do objęcia miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego całego obszaru sąsiadującego z analizowanym odcinkiem linii kolejowej. Pozwoli to m.in. na wygizekowanie od inwestorów właściwej lokalizacji przyszłych inwestycji budowlanych, zapewniającej odpowiedni komfort akustyczny dla użytkowników obiektów. Dzięki właściwemu planowaniu przestrzennemu będzie można uniknąć powstawania części nowych obszarów, dla których przekroczenia poziomu dźwięku będą największe.

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 131 Laskowice Pomorskie – Górkki, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dovm} i L_{dn}

DZIAŁANIA DŁUGOTERMINOWE

Podstawowym działaniem, jakie powinno być realizowane w ramach polityki długookresowej jest konieczność spełniania prawa w zakresie ochrony przed hałasem w przypadku realizacji nowych inwestycji. Planowanie nowych odcinków linii kolejowych powinno być realizowane w taki sposób, aby przebiegały one (o ile jest to tylko możliwe) po terenach nie podlegających ochronie akustycznej, w jak największej odległości od budynków mieszkalnych. W przypadku braku możliwości spełnienia tego warunku, budynki podlegające ochronie akustycznej powinny być zabezpieczone przed oddziaływaniem ruchu pojazdów szynowych przez zastosowanie odpowiednich urządzeń ochrony środowiska. Jeżeli natomiast ich zastosowanie jest niemożliwe np. z uwagi na bezpieczeństwo ruchu kolejowego, powinno się dążyć do zmiany funkcji lub wykupu przez zarządców linii kolejowych budynków, których nie można zabezpieczyć przed działaniem hałasu o poziomie przekraczającym wartości dopuszczalne. Należy zaznaczyć, że wykupy nieruchomości są praktykowane tylko i wyłącznie na wniosek strony po decyzji sądu.

Jednym z najważniejszych aspektów polityki długookresowej jest właściwe planowanie przestrzenne w sąsiedztwie istniejącej linii kolejowych. Nie należy zezwalać na budowanie nowych budynków w strefie oddziaływania hałasu o poziomie przekraczającym wartości dopuszczalne pochodzącego od ruchu pojazdów szynowych. Właściwe pod względem akustycznym planowanie przestrzenne powinno się również charakteryzować lokalizowaniem nowych odcinków linii kolejowych na terenach nieobjętych ochroną akustyczną, o czym wspomniano już wcześniej.

W ramach strategii długoterminowej zawierają się również techniczne działania mające na celu poprawę klimatu akustycznego w sąsiedztwie linii kolejowych objętych zakresem Programu, które miałyby być realizowane w ramach kolejnych Programów ochrony środowiska przed hałasem. W zakresie tego elementu polityki długookresowej należy na etapie kolejnego Programu ponownie przeanalizować stan klimatu akustycznego i w przypadku konieczności podjąć działania naprawcze, dla terenów, na których występują przekroczenia poziomów dopuszczalnych.

EDUKACJA SPOŁECZNA

Jednym ze sposobów edukacji ekologicznej mogą być konsultacje społeczne przeprowadzane m.in. w ramach opracowywania programów ochrony środowiska, w tym również niniejszego opracowania. W ramach edukacji należy zwrócić główną uwagę na promocję właściwego planowania przestrzennego uwzględniającego zagrożenia hałasem, w tym m.in. strefowanie funkcji zabudowy i ograniczenie możliwości obudowy nowych odcinków linii kolejowych terenami „wrażliwymi” akustycznie (w tym m.in. o funkcji mieszkaniowej, rekreacyjnej, edukacyjnej czy związanymi z ochroną zdrowia).

Działania te powinny być skoordynowane i finansowane zarówno ze środków Zarządcy analizowanych odcinków linii – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., jak i jednostek samorządów terytorialnych oraz organizacji pozarządowych, których statut określa prowadzenie działań edukacyjnych w zakresie ochrony środowiska. Dodatkowo środki na edukację społeczeństwa w zakresie oddziaływania hałasu można pozyskiwać poprzez programy finansowe UE oraz z pomocą sponsorów i mediów. Efekty działań związanych z edukacją społeczeństwa są w chwili obecnej bardzo trudne do oszacowania, jednak przy systematycznym i skoordynowanym działaniu mogą one być znaczące.

1.4. Termin realizacji programu

W ramach Programu ochrony środowiska przed hałasem zaproponowano trzy główne rodzaje zadań:

- I. Działania krótkoterminowe, które stanowią faktyczny zakres niniejszego Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa pomorskiego na lata 2013 - 2017.
- II. Działania długoterminowe, których realizacja przewidywana jest w okresie trwania tego oraz kolejnych programów ochrony przed hałasem,
- III. Działania związane z edukacją społeczną.

Terminy realizacji działań, mających na celu poprawę stanu klimatu akustycznego województwa pomorskiego, określonych w punkcie II i III są dłuższe od czasu obowiązywania niniejszego opracowania. Edukacja społeczeństwa powinna być konsekwentna i ciągła – tylko wtedy może przynieść wymierne i oczekiwane korzyści. Czasu trwania działań zawierających się w jej zakresie nie można zatem nawet

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 131 Laskowice Pomorskie – Górkę, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dovm} i L_{dn}

orientacyjnie oszacować. Działania określone w strategii długoterminowej powinny być natomiast realizowane w perspektywie ok. 10 - 15 lat.

Działania określone w ramach strategii krótkoterminowej powinny zostać zrealizowane w czasie trwania niniejszego Programu, czyli do 31 grudnia 2017 r.

Należy zaznaczyć, iż w ramach analizowanego odcinka linii kolejowej nr 131 w chwili obecnej prowadzone są prace remontowe. Prace prowadzone są na odcinku od km 452+885 do km 494+077.

1.5. Koszty realizacji programu

Zbiornicze koszty realizacji działań zawierających się w ramach strategii krótkookresowej, stanowiącej faktyczny zakres opracowania są związane z inwestycjami podjętymi przez Zarządcę linii kolejowej, które mają wpływ na stan klimatu akustycznego na analizowanym odcinku. Będą one ponoszone lub zostały już poniesione przez zarządcę niezależnie od realizacji niniejszego Programu. Całkowity koszt realizacji inwestycji polegającej na remoncie analizowanej linii kolejowej wyniesie około 51.3 mln zł.

Na etapie wykonywania niniejszego Programu nie jest możliwe określenie kosztów działań zawierających się w strategii długookresowej oraz edukacji społecznej. Działania zawarte w strategii długookresowej będą wykonywane w czasie trwania kolejnych Programów ochrony środowiska przed hałasem (po roku 2017). Działania zawierające się w ramach edukacji społecznej powinny być wykonywane w sposób ciągły - tylko wtedy przyniosą zamierzony efekt. Jest zatem niemożliwe precyzyjne oszacowanie ich kosztów.

1.6. Źródła finansowania programu

Realizacja wszystkich elementów Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa pomorskiego możliwa jest wyłącznie przy współpracy różnych organów. Źródłem finansowania Programu będą środki budżetu województwa, w ramach środków przeznaczonych do realizacji zadań przez jej jednostki organizacyjne oraz zarządcę linii kolejowej (w chwili obecnej PKP PLK S.A.).

Finansowanie działań może być również wsparte ze środków unijnych (m.in. Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i funduszy strukturalnych), Funduszy Ochrony Środowiska, dotacji budżetu państwa, środków zagranicznych nie podlegających zwrotowi, nadwyżki operacyjnej.

1.7. Informacje i dokumenty wykorzystane do kontroli i dokumentowania realizacji programu

W celu dynamicznego i efektywnego postępu realizacji działań wyznaczonych w Programie ochrony środowiska przed hałasem, niezbędnym jest zapewnienie odpowiedniego poziomu monitorowania i kontroli. Odpowiednie przeprowadzanie weryfikacji i dokumentowania postępów pozwoli na ewentualną korektę działań jak również na wykazanie skuteczności i celowości podejmowanych inwestycji. Podstawowymi elementami kontroli są:

- a) raporty z postępu realizacji działań mających na celu poprawę klimatu akustycznego w województwie sporządzane przez zarządcę odcinków linii kolejowych i przekazywane corocznie za rok poprzedni w terminie do 31 marca,
- b) końcowe sprawozdanie z realizacji Programu sporządzone przez koordynatora Programu i przekazane Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska.

Elementami kontroli mogą być także dokumenty sporządzane w ramach podejmowanych inwestycji do których można zaliczyć:

- a) raporty oddziaływania na środowisko;
- b) analizy porealizacyjne.

Ponadto, niezbędnym działaniem jest prowadzenie monitoringu podejmowania nowych inwestycji, aby były one realizowane w sposób nie zwiększający ilości osób narażonych na nadmierne oddziaływanie hałasu. Sytuacja ta dotyczy głównie budowy nowych obiektów mieszkalnych, których złe usytuowanie w stosunku do istniejącego źródła hałasu (lokalizacja obiektu, rozkład pomieszczeń) wpływałaby na powiększenie się obszarów objętych przekroczeniami dopuszczalnych poziomów hałasu, a więc odcinków, które powinny być objęte Programem ochrony środowiska przed hałasem.

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 131 Laskowice Pomorskie – Górkę, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dovm} i L_{dn}

2. OGRANICZENIA I OBOWIĄZKI WYNIKAJĄCE Z REALIZACJI PROGRAMU

2.1. Ograniczenia i obowiązki organów administracji

Organami administracji odpowiedzialnymi za wydawanie aktów prawa miejscowego w zakresie związanym z realizacją Programu są: rady gmin w obszarze których położone są tereny objęte zakresem Programu (miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego), rady powiatów oraz Sejmik Województwa Pomorskiego (ustanawianie obszarów ograniczonego użytkowania). Koordynacja i kontrola realizacji Programu należy do kompetencji samorządu Województwa. Funkcje kontrolne w stosunku do zarządzającego liniami krajowymi pełni Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska.

Organy administracji publicznej są również zobowiązane do prowadzenia odpowiedniej polityki w zakresie planowania przestrzennego.

Odpowiedzialnym za realizację niniejszego Programu ochrony środowiska przed hałasem jest zarządca infrastruktury kolejowej (obecnie PKP PLK S.A.).

Od zarządcy odcinków objętych zakresem Programu wymaga się sporządzania i przedkładania Marszałkowi Województwa Pomorskiego rocznych raportów za rok poprzedni z przebiegu prac nad realizacją Programu. Raporty te, wykonane w wersji papierowej i elektronicznej, powinny zawierać nazwę jednostki odpowiedzialnej za realizację i nadzór działania, rodzaj lub zakres działania, lokalizację lub obszar działania, harmonogram realizacji działania, przewidywany efekt rzeczowy i ekologiczny (jeśli tego dotyczą).

Przekazane do Marszałka Województwa raporty stanowiąc będą podstawę do sporządzenia oceny realizacji działań zaproponowanych w ramach niniejszego opracowania przy sporządzaniu kolejnego Programu ochrony środowiska przed hałasem.

2.2. Ograniczenia i obowiązki podmiotów korzystających ze środowiska

Ustawa Prawo ochrony środowiska [1] określa szereg warunków dotyczących użytkowania instalacji, których funkcjonowanie może mieć wpływ na środowisko, oraz wskazuje obowiązki ciążące na użytkownikach (których należy w tym przypadku utożsamiać z zarządcą) tych instalacji. Należy tu wymienić przede wszystkim postanowienia:

- art. 141, stanowiące o obowiązku dotrzymania standardów emisji hałasu,
- art. 144, nakładające obowiązek takiego użytkowania urządzeń, które nie będą powodować przekroczeń w zakresie standardów jakości środowiska,
- art. 147, nakładające obowiązek prowadzenia okresowych (ust. 1) lub ciągłych (ust. 2) pomiarów wartości hałasu, przy zastrzeżeniu, że pomiary te powinny być prowadzone przez odpowiednio przygotowane laboratoria (art. 147a) a wyniki pomiarów winny być ewidencjonowane i przechowywane przez okres co najmniej 5 lat (ust. 6),
- art. 149 ust. 1, określające obowiązek przedstawienia wyników przeprowadzonych pomiarów właściwemu organowi ochrony środowiska oraz wojewódzkiemu inspektoratowi ochrony środowiska,
- art. 152, stwierdzające obowiązek zgłoszenia do eksploatacji inwestycji nie wymagającej pozwolenia, mogącej jednak negatywnie oddziaływać na środowisko.

Przestrzeganie wymogów ochrony środowiska w odniesieniu do obiektów infrastruktury kolejowej spoczywa na zarządzających tymi obiektami (art. 139 ustawy Prawo ochrony środowiska). Do obowiązków tych zarządców należy:

- stosowanie zabezpieczeń akustycznych i właściwej organizacji ruchu w celu ochrony środowiska przed zanieczyszczeniem hałasem (art. 173),
- dotrzymanie standardów jakości środowiska, tj. dopuszczalnych poziomów hałasu (art. 174),
- prowadzenie okresowych lub ciągłych pomiarów hałasu (art. 175) oraz przedstawienia wyników przeprowadzonych pomiarów właściwemu organowi ochrony środowiska i wojewódzkiemu inspektoratowi ochrony środowiska (art. 177 ust. 1),
- sporządzanie co 5 lat map akustycznych dla terenów położonych w otoczeniu obiektów mogących negatywnie wpływać na środowisko (art. 179 ust. 1 i 3), przy czym obowiązek sporządzenia mapy akustycznej po raz pierwszy winien zostać zrealizowany w terminie 1 roku od dnia, w którym obiekt został zaliczony do obiektów, których eksploatacja może powodować negatywne oddziaływanie akustyczne na znacznych obszarach (art. 179 ust. 5),
- obowiązek niezwłocznego przedłożenia fragmentów map akustycznych obejmujących określony powiat właściwemu marszałkowi województwa i staroście, oraz fragmentów obejmujących

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 131 Laskowice Pomorskie – Górki, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dmi} i L_{d}

określone województwo właściwemu wojewódzkiemu inspektoratowi ochrony środowiska (art. 179 ust. 4).

Zgodnie z wyżej przytoczonymi zapisami Ustawy Prawo ochrony środowiska przyjmuje się, że realizacja zadań składających się na niniejszy Program ochrony środowiska przed hałasem spoczywać będzie w okresie jego realizacji na zarządcy odcinków objętych zakresem Programu, którym w chwili obecnej jest PKP PLK S.A..

3. UZASADNIENIE ZAKRESU ZAGADNIENI

3.1. Dane i wnioski wynikające z map akustycznych sporządzonych dla odcinka linii kolejowej nr 131

Według szacunków wykonanych w ramach Map akustycznych dla linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów na dobę [9] w zasięgu pasa analizy niekorzystnego oddziaływania hałasu emitowanego przez pociągi poruszające się analizowanym odcinkiem linii kolejowej mieszkało około 120 osób w ok. 20 budynkach mieszkalnych (według wskaźnika L_{N}). Uwarunkowania wynikające z ustaleń planów zagospodarowania przestrzennego, obszarów ograniczonego użytkowania oraz stref ochronnych przedstawiono w rozdziale 3.3 natomiast wartość przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu zamieszczono w tabl. 1.1.

W tabl. 3.1 przedstawiono szczegółowe dane lokalizacyjno - techniczne analizowanego odcinka linii kolejowej.

Tabl. 3.1. Dane lokalizacyjno-techniczne analizowanego ciągu linii kolejowej Nr 131 na odcinku Laskowice Pomorskie – Górki [9]

Nr linii	Nazwa linii	Nazwa odcinka	Kilometraż		Długość odcinka	Liczba pociągów rocznie		
			początku odcinka	końca odcinka		pasaż.	tow.	ogółem
131	Chorzów Batory – Tczew	Laskowice Pomorskie – Górki	452+885	494+077	41.192	15 450	15 772	31 222

Tabl. 3.2. Dane demograficzne analizowanych jednostek podziału administracyjnego z dnia 31.12.2011 r.(województwo, powiaty)

	2010 r.	2011 r.	Gęstość zaludnienia w 2011 r.
Województwo Pomorskie	2275494	2283500	125
Powiat starogardzki	126538	126816	94
Powiat tczewski	115689	115768	166

3.2. Ocena realizacji poprzedniego programu ochrony środowiska przed hałasem dla terenów sąsiadujących z linią kolejową nr 131

Program ochrony środowiska przed hałasem dla przedmiotowego odcinka linii kolejowej nr 131 jest wykonywany w chwili obecnej po raz pierwszy. Rozdział ten nie dotyczy zatem niniejszego opracowania.

3.3. Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych do opracowania programu

3.3.1. Istniejące powiatowe lub gminne programy ochrony środowiska

W ramach niniejszego Programu wykonano analizy szeregu opracowań obejmujących swym zakresem tereny, na których zlokalizowany jest analizowany odcinek linii kolejowej. Poniżej przedstawiono główne ustalenia powiatowych i gminnych programów ochrony środowiska oraz opracowań pokrewnych w przypadku analizowanego odcinka linii kolejowej:

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 131 Laskowice Pomorskie – Górkę, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dovm} i L_{d}

- Program Ochrony Środowiska dla Województwa Pomorskiego na lata 2013-2016 z perspektywą do roku 2020 [12]
- Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Starogardzkiego i Gmin Powiatu na lata 2003 – 2010 [13]
- Aktualizacja Programu Ochrony Środowiska Dla Powiatu Tczewskiego na lata 2012 – 2015 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2016-2019 [14];
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Tczew na lata 2004 – 2011 [15]
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Subkowy na lata 2004 – 2011 [16]

„Program Ochrony Środowiska dla Województwa Pomorskiego na lata 2013-2016 z perspektywą do roku 2020” [12] wskazuje, iż w województwie pomorskim pogarszanie klimatu akustycznego spowodowane jest głównie stałym wzrostem natężenia ruchu pojazdów. Wzrost natężenia ruchu na wszystkich typach dróg, przy jednoczesnej ekspansji zabudowy mieszkaniowej na tereny zagrożone hałasem, przyczynia się do zwiększenia się ilości zabudowy mieszkaniowej zagrożonej hałasem, wydłuża czas ekspozycji na ponadnormatywny hałas - szczególnie w porze nocnej, zwiększając dyskomfort wypoczynku. Ponadto tempo poprawy stanu dróg, ulic i linii kolejowych jest niskie, co przekłada się na poziom hałasu w środowisku. Wzrasta natężenie ruchu lotniczego i związanych z tym uciążliwości. Do pogorszenia klimatu akustycznego przyczynia się przyrost liczby obiektów o charakterze usługowym i handlowym (markety, stacje benzynowe, działalność rozrywkowa, rzemieślnicza, warsztaty itp.) w pobliżu zabudowy chronionej (mieszkalnej). Sprzyja to przekraczaniu norm akustycznych, także z uwagi na coraz szerzej stosowane urządzenia klimatyzacyjne i powoduje rosnącą uciążliwość dla mieszkańców.

Jednocześnie Program przedstawia działania służące poprawie warunków akustycznych na terenie województwa pomorskiego, m.in.:

- promowanie i wspieranie rozwiązań pozwalających na ograniczenie wielkości emisji zanieczyszczeń pochodzących z transportu oraz hałasu komunikacyjnego;
- tworzenie obszarów ograniczonego użytkowania w otoczeniu obiektów, instalacji i infrastruktury transportowej, gdzie mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska w zakresie uciążliwości akustycznej.

„Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Starogardzkiego i Gmin Powiatu” [13] wskazuje, iż obszar Starogardu Gdańskiego charakteryzuje się zdecydowanie najniekorzystniejszym klimatem akustycznym na obszarze powiatu. Szacuje się, że ponad 10 % populacji tego miasta jest narażona na ponadnormatywny hałas. Program wymienia również kierunki działań w zakresie polepszania klimatu akustycznego, wymieniając takie działania jak:

- monitoring hałasu drogowego w wyznaczonych punktach, dokonanie oceny akustycznej wybranych miejsc;
- inwentaryzacja miejsc o największym natężeniu ruchu drogowego;
- budowa ekranów akustycznych, zwłaszcza na odcinkach planowanej autostrady, nowych tras obwodnicowych i odcinkach istniejących tras o nadmiernym ruchu;
- wprowadzanie do miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego zapisów odnośnie standardów akustycznych dla poszczególnych terenów.

„Program ochrony środowiska dla Powiatu Tczewskiego” [14] podobnie jak pozostałe dokumenty wymienia hałas drogowy jako podstawowe źródło hałasu, decydujące o klimacie akustycznym. Jako główną przyczynę tego stanu wskazuje rosnące natężenie komunikacji samochodowej, na którą składa się rosnąca liczba samochodów zarejestrowanych na terenie powiatu. Obserwowana w ostatnich latach tendencja w zakresie transportu polegająca na wzroście znaczenia transportu kołowego w porównaniu z transportem kolejowym dodatkowo przyczynia się do wzrostu hałasu komunikacyjnego. Uciążliwość ta potęgowana jest poprzez powszechność jego występowania oraz czas oddziaływania. Program wskazuje zatem cele strategiczne - zmniejszanie uciążliwości hałasu dla mieszkańców powiatu i spełnienie obowiązujących standardów w zakresie poziomu hałasu i cele długoterminowe. Cele długoterminowe realizowane będą poprzez:

- utrzymanie aktualnego poziomu hałasu w obszarach, gdzie sytuacja akustyczna jest korzystna (Zarządcy dróg),

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 131 Laskowice Pomorskie – Górkki, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dovm} i L_{d}

- usprawnienie systemu komunikacyjnego: poprawa nawierzchni i warunków bezpieczeństwa ruchu, modernizacja i rozbudowa dróg,
- prowadzenie polityki przestrzennej pozwalającej na zróżnicowanie lokalizacji obiektów w zależności od jego uciążliwości hałasowej,
- zintegrowanie działań w zakresie ochrony przed hałasem z planami zagospodarowania przestrzennego - mapowanie cyfrowe, strefy ograniczonego użytkowania, lokalizacja obiektów, przebieg szlaków transportu drogowego i szynowego itp.,
- systematyczna kontrola zakładów przemysłowych - zwłaszcza zlokalizowanych w pobliżu zabudowy mieszkalnej;
- prowadzenie działalności edukacyjnej o zagrożeniu środowiska i zdrowia ludzkiego hałasem;
- prowadzenie monitoringu poziomu hałasu wzdłuż głównych szlaków komunikacyjnych przechodzących przez teren powiatu.

Program Ochrony Środowiska dla Gminy Subkowy” [16] wskazuje, iż najpowszechniejszym i najbardziej uciążliwym źródłem hałasu jest komunikacja drogowa. W gminie Subkowy nie przeprowadzono badań hałasu (z wyjątkiem badań przeprowadzonych wzdłuż drogi krajowej nr 1). Z uwagi na wzrastającą liczbę pojazdów i zwiększające się natężenie ich ruchu można przyjąć, że na terenie gminy utrzymywać się będzie tendencja wzrostowa natężenia hałasu związanego z ruchem kołowym. Przyczyną wzrostu uciążliwości jest również zła jakość nawierzchni dróg.

Na obszarze gminy Subkowy w 2002 roku WIOS prowadził pomiary hałasu drogowego wzdłuż trasy nr 1. Badania przeprowadzono tylko w miejscowości Subkowy.

Program wymienia również kierunki działań w zakresie polepszania klimatu akustycznego, określając takie cele jak:

- Cele średnioterminowe i kierunki działań do roku 2011:
 - Utrzymanie aktualnego poziomu hałasu w obszarach, gdzie sytuacja akustyczna jest korzystna.
 - Ograniczenie poziomu hałasu emitowanego przez środki transportu w obszarach intensywnej zabudowy i wzdłuż głównych dróg.
- Cele krótkoterminowe do roku 2007 i kierunki działań:
 - Prowadzenie polityki przestrzennej pozwalającej na zróżnicowanie lokalizacji obiektów w zależności od jego uciążliwości hałasowej
 - Ograniczenie narażenia ludności na ponadnormatywny hałas

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

Podstawowymi aktami prawa miejscowego określającymi warunki ochrony akustycznej są miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. W ramach wykonywania niniejszego Programu dokonano szczegółowej analizy wszystkich miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, obowiązujących w chwili wykonywania niniejszego Programu. Wyniki analizy zostały przedstawione poniżej w tabl. 3.1, w której zawarto m.in.:

- Nazwę dokumentu planistycznego (miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, a także studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego)
- Akt powołujący zawierający numer uchwały i datę jej podjęcia.

Tabl. 3.1 Zestawienie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego

Nazwa dokumentu	Akt powołujący	Uwarunkowania dotyczące klimatu akustycznego
Zmiana miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru na terenie wsi Bałdowo, gmina Tczew	Uchwała nr XVII/109/2012 Rady Gminy Tczew z dnia 27 czerwca 2012r.	Budynki przeznaczone na pobyt ludzi znajdujące się w strefie oddziaływania akustycznego drogi krajowej nr 22 należy zabezpieczyć przed uciążliwością związaną z hałasem od dróg przez stosowanie zabezpieczeń tj. zieleni izolacyjna, ekrany akustyczne, w postaci budynków nie przeznaczonych na pobyt ludzi

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 131 Laskowice Pomorskie – Górkę, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dow} i L_{dn}

Nazwa dokumentu	Akt powołujący	Uwarunkowania dotyczące klimatu akustycznego
		lokalizowanych od strony drogi oraz stosowanie materiałów budowlanych o podwyższonej izolacyjności akustycznej (przegrody budowlane, okna itp.). W/w zabezpieczenia winny zapewnić dopuszczalny poziom hałasu określony w przepisach i normach odrębnych. Ochrona obiektów z pomieszczeniami przeznaczonymi na pobyt ludzi przed uciążliwościami wynikającymi z sąsiedztwa z drogą krajową nr 22, należy do zadań własnych inwestora i jego zastępców prawnych.
Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Subkowy zmiana	Uchwała Nr XXI/18209 Rady Gminy Subkowy z dnia 26 sierpnia 2009.	-
Zmiana miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla działek nr 234/13, 317, 326, 412/4 i części działek nr 232, 318/1, 318/2, 320, 321/2, 322/2, 330/6, 411, 437/2 położonych w Subkowach, gmina Subkowy	Uchwała Nr XII/94/11 Rady Gminy Subkowy z dnia 23 grudnia 2011 r.	W pomieszczeniach przewidzianych na stały pobyt ludzi położonych w strefie uciążliwości drogi krajowej nr 91, o której mowa w pkt 16.3 – zastosowanie zabezpieczeń gwarantujących ochronę przed ponadnormatywnym hałasem oraz drganiami akustycznymi doprowadzających poziom hałasu oraz drgań do wartości zgodnych z obowiązującymi normami
Zmiana miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla działki nr 198/8 położonej w Subkowach, gmina Subkowy	Uchwała Nr VII/49/11 Rady Gminy Subkowy z dnia 16 czerwca 2011 r.	-
Zmiana miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w gminie Subkowy, obejmującego obszar wsi Subkowy	Uchwała Nr XXX/274/10 Rady Gminy Subkowy z dnia 9 listopada 2010 r.	-
Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla Gminy Morzeszczyn	Uchwały Nr VII/42/2011 Rady Gminy Morzeszczyn z dnia 29 czerwca 2011 r.	-
Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Smętowo Graniczne” dla fragmentu wsi Kopytkowo- dz. geod. 95, 98 i fragmentu wsi Smętówko- dz. geod. 29/2	Uchwała numer: XVIII/151/2012 z dnia: 2012.12.28	-
Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla fragmentu	Uchwała Nr XI/87/2012 Rady Gminy w Smętowie Granicznym	Na terenach w sąsiedztwie drogi krajowej – autostrady A1, oznaczonych na rysunku planu jako strefa oddziaływania tej drogi, mogą występować przekroczenia

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 131 Laskowice Pomorskie – Górkę, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dovm} i L_{d}

Nazwa dokumentu	Akt powołujący	Uwarunkowania dotyczące klimatu akustycznego
wsi Kopytkowo, gmina Smętowo Graniczne	z dnia 3 lutego 2012 roku	<p>dopuszczalnych norm hałasu i zanieczyszczeń dla zabudowy z przeznaczeniem na pobyt ludzi, dla zagospodarowania w strefie oddziaływania drogi ustala się:</p> <p>1) obiekty budowlane wraz ze związanymi z nimi urządzeniami budowlanymi należy, biorąc pod uwagę przewidywany okres użytkowania, projektować i budować w sposób zapewniający spełnienie wymagań dotyczących ochrony przed hałasem i drganiami;</p> <p>2) dopuszcza się sytuowanie pomieszczeń przeznaczonych na stały pobyt ludzi pod warunkiem zastosowania środków technicznych zmniejszających uciążliwość poniżej poziomu ustalonego w przepisach odrębnych; w przypadku zlokalizowania obiektów przeznaczonych na pobyt ludzi w strefie oddziaływania hałasu i innych uciążliwości z tytułu sąsiedztwa drogi krajowej do obowiązków inwestora i jego następców prawnych będzie poniesienie kosztów związanych z budową urządzeń zabezpieczających przed wymienionymi powyżej uciążliwościami</p> <p>Dla całego terenu należy przyjąć poziom hałasu w środowisku jak w przepisach odrębnych. W przypadku wystąpienia przekroczenia akustycznych standardów jakości środowiska, na terenach wymagających ochrony akustycznej ustala się zastosowanie środków ograniczających hałas, co najmniej do poziomów dopuszczalnych np. poprzez nasadzenie pasa zieleni o charakterze izolacyjnym lub zastosowanie sztucznych ekranów akustycznych z możliwością obsadzenia ich zielenią.</p>

W miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego tematyka związana z problem hałasu komunikacyjnego w środowisku poruszana jest z reguły w sposób bardzo ogólny. Z reguły w dokumentach tych podnoszone są następujące kwestie:

- tereny zieleni (urządzonej/nieurządzonej) mogą być wykorzystywane jako miejsce posadwienia ekranów akustycznych w sąsiedztwie tras komunikacyjnych lub do zasadzenia zieleni izolacyjnej,
- nowe obiekty budowlane przeznaczone na pobyt ludzi należy lokalizować w odległości zgodnej z obowiązującymi aktualnie przepisami, poza zasięgiem uciążliwości od dróg i kolei, takimi jak np. hałas z uwagi na prawdopodobne występowanie przekroczeń dopuszczalnego poziomu dźwięku, ewentualnie jeśli zajdzie konieczność lokalizacji takiej zabudowy w strefie oddziaływania należy przewidzieć wykonanie zabezpieczeń akustycznych,
- wyspecyfikowanie terenów opisanych w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego kwalifikujących się pod względem wartości dopuszczalnych hałasu do terenów opisanych w Rozporządzeniu [3],

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 131 Laskowice Pomorskie – Górkę, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{DWN} i L_N

- na terenach objętych planem ustalono zakazy lokalizacji źródeł hałasu, które mogłyby pogorszyć klimat akustyczny na terenach przeznaczonych na obiekty budowlane przeznaczone na pobyt ludzi lub związanych z wypoczynkiem.

4. STRESZCZENIE NIESPECJALISTYCZNE

Odcinek linii kolejowej nr 131 stanowiący zakres opracowania zlokalizowany jest na terenie dwóch powiatów: starogardzkiego i tczewskiego. Odcinek ten rozpoczyna się w km 452+885, a kończy w km 494+077. Linia kolejowa przebiega głównie przez tereny rolnicze oraz częściowo przez tereny na których zlokalizowana jest rozproszona zabudowa zagrodowa.

Ograniczenie równoważnego poziomu dźwięku do wartości dopuszczalnych, określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska na obszarze sąsiadującym z liniami kolejowymi o obciążeniu ruchem większym niż 30 000 przejazdów na rok jest często bardzo trudne lub wręcz niemożliwe. Należy jednak podejmować działania, których celem będzie poprawa klimatu akustycznego na tych obszarach, w takim stopniu, w jakim jest to możliwe. W ramach opracowywania niniejszego Programu ochrony środowiska przed hałasem zaproponowano działania, których realizacja powinna spowodować poprawę stanu akustycznego. Działania podzielono na następujące grupy:

- Działania krótkookresowe, które stanowią faktyczny zakres Programu ochrony środowiska przed hałasem,
- Działania długoterminowe, których realizacja przewidywana jest w okresie trwania tego oraz kolejnych programów ochrony przed hałasem,
- Działania związane z edukacją społeczną, które powinny być prowadzone w sposób ciągły, zarówno w zakresie działań długoterminowych, jak i krótkoterminowych.

Strategia krótkookresowa stanowi faktyczny zakres niniejszego Programu. W jej ramach zawarte są działania, których celem jest spowodowanie poprawy klimatu akustycznego w tych miejscach, gdzie przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku są w chwili obecnej największe. Na potrzeby niniejszego opracowania dokonano analizy mapy akustycznej województwa pomorskiego, w ramach której opracowano rozkład przekroczeń wskaźnika L_{DWN} , L_N . Analiza wykazała, że zasięgi przekroczeń wskaźnika L_N w przypadku przedmiotowej linii kolejowej są większe od zasięgów wskaźnika L_{DWN} . W związku z tym do dalszych rozważań zdecydowano się wziąć pod uwagę jedynie oddziaływanie w porze nocy (wskaźnik L_N) jako dominujące. Następnie dokonano podziału przekroczeń wskaźnika L_N na dwie grupy: niski priorytet działań dla wartości przekroczeń od 0 do 10 dB oraz wysoki priorytet działań w przypadku istnienia przekroczeń poziomu dźwięku powyżej 10 dB.

W ramach priorytetu wysokiego znalazły się tereny położone w sąsiedztwie odcinków linii kolejowej o długości ponad 7 km. Na obszarach sąsiadujących z nimi należy w pierwszej kolejności podjąć działania, które będą miały na celu redukcję poziomu hałasu. Orientacyjną lokalizację odcinków w podziale na poszczególne priorytety przedstawiono w części graficznej.

W ramach strategii krótkookresowej zakłada się spełnienie następującego celu kierunkowego niniejszego programu:

Ograniczenie uciążliwości akustycznych dla odcinków linii kolejowych o priorytecie wysokim (obniżenie wartości przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu na przedmiotowych obszarach do poziomu co najmniej niskiego priorytetu ochrony akustycznej – tj. osiągnięcia w ich otoczeniu wartości przekroczeń długookresowego średniego poziomu L_N niższego od 10 dB).

Dla osiągnięcia powyższego celu zakłada się realizację w perspektywie strategii krótkookresowej następujących działań:

- konsekwentna realizacja planów inwestycyjnych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. polegająca przede wszystkim na wykonywaniu modernizacji i remontów nawierzchni analizowanych odcinków linii kolejowych,
- konsekwentna realizacja zapisów raportów oddziaływania na środowisko, analiz porealizacyjnych oraz innych opracowań środowiskowych, które będą wykonane dla przebudowywanych lub modernizowanych w przyszłości odcinków linii kolejowych. Wykonanie niezbędnych zabezpieczeń przeciwdźwiękowych, mających na celu poprawę klimatu akustycznego w otoczeniu budynków podlegających ochronie akustycznej,

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 131 Laskowice Pomorskie – Górki, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dovm} i L_{dn}

Głównym działaniem zawierającym się w strategii krótkoterminowej dla analizowanego odcinka linii kolejowej jest prowadzony w chwili obecnej remont analizowanego odcinka linii kolejowej nr 131. Prace remontowe są prowadzone na odcinku od km 452+885 do km 494+077. Poprawa stanu torowiska powinna wpłynąć na obniżenie poziomu dźwięku generowanego na styku kół pociągów i nawierzchni torowej. Spowoduje to poprawę stanu klimatu akustycznego na terenach sąsiadujących z analizowanym odcinkiem linii kolejowej. Wskazane byłoby przeprowadzenie kontrolnych pomiarów hałasu po wykonaniu remontu i w razie istnienia w dalszym ciągu przekroczeń poziomów dopuszczalnych, podjęcie kolejnych działań naprawczych. Powinny być one szczegółowo określone na podstawie takich opracowań środowiskowych jak analiza porealizacyjna lub przegląd ekologiczny.

W ramach strategii krótkoterminowej należy również dążyć do objęcia miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego całego obszaru sąsiadującego z analizowanym odcinkiem linii kolejowej. Pozwoli to m.in. na wyegzekwowanie od inwestorów właściwej lokalizacji przyszłych inwestycji budowlanych, zapewniającej odpowiedni komfort akustyczny dla użytkowników obiektów. Dzięki właściwemu planowaniu przestrzennemu będzie można uniknąć powstawania części nowych obszarów, dla których przekroczenia poziomu dźwięku będą największe.

W ramach strategii długoterminowej zawierają się również techniczne działania mające na celu poprawę klimatu akustycznego w sąsiedztwie linii kolejowych objętych zakresem Programu, które miałyby być realizowane w ramach kolejnych Programów ochrony środowiska przed hałasem. W zakresie tego elementu polityki długookresowej należy na etapie kolejnego Programu ponownie przeanalizować stan klimatu akustycznego i w przypadku konieczności podjąć działania naprawcze, dla terenów, którym w ramach niniejszego opracowania przypisano priorytet niski (ze względów ekonomicznych zdecydowano, że działania naprawcze na tych terenach będą musiały być zrealizowane w późniejszym czasie). Możliwe jest natomiast nakładanie na zarządcę (w ramach przeglądów ekologicznych lub analiz porealizacyjnych) obowiązku tworzenia obszarów ograniczonego użytkowania w przypadku braku możliwości zastosowania innych form ochrony akustycznej dla odcinków linii kolejowych posiadających niski priorytet.

Podstawowym działaniem, jakie powinno być realizowane w ramach polityki długookresowej jest konieczność spełniania prawa w zakresie ochrony przed hałasem w przypadku realizacji nowych inwestycji. Planowanie nowych odcinków linii kolejowych powinno być realizowane w taki sposób, aby przebiegały one (o ile jest to tylko możliwe) po terenach niepodlegających ochronie akustycznej w jak największej odległości od budynków mieszkalnych. W przypadku braku możliwości spełnienia tego warunku, budynki podlegające ochronie akustycznej powinny być zabezpieczone przed oddziaływaniem ruchu pojazdów szynowych przez zastosowanie odpowiednich urządzeń ochrony środowiska. Jeżeli natomiast ich zastosowanie jest niemożliwe np. z uwagi na bezpieczeństwo ruchu kolejowego, powinno się dążyć do zmiany funkcji lub wykupu przez zarządców linii kolejowych budynków, których nie można zabezpieczyć przed działaniem hałasu o poziomie przekraczającym wartości dopuszczalne. Należy zaznaczyć, że wykupy nieruchomości są praktykowane tylko i wyłącznie na wniosek strony po decyzji sądu.

Jednym z najważniejszych aspektów polityki długookresowej jest właściwe planowanie przestrzenne w sąsiedztwie istniejącej linii kolejowych. Nie należy zezwalać na budowanie nowych budynków w strefie oddziaływania hałasu o poziomie przekraczającym wartości dopuszczalne pochodzącego od ruchu pojazdów szynowych. Właściwe pod względem akustycznym planowanie przestrzenne powinno się również charakteryzować lokalizowaniem nowych odcinków linii kolejowych na terenach nie objętych ochroną akustyczną, o czym wspomniano już wcześniej.

W ramach strategii długoterminowej zawierają się również techniczne działania mające na celu poprawę klimatu akustycznego w sąsiedztwie linii kolejowych objętych zakresem Programu, które miałyby być realizowane w ramach kolejnych Programów ochrony środowiska przed hałasem. W zakresie tego elementu polityki długookresowej należy na etapie kolejnego Programu ponownie przeanalizować stan klimatu akustycznego i w przypadku konieczności podjąć działania naprawcze, dla terenów, na których występują przekroczenia poziomów dopuszczalnych.

Jednym ze sposobów edukacji ekologicznej mogą być konsultacje społeczne przeprowadzane m.in. w ramach opracowywania programów ochrony środowiska, w tym również niniejszego opracowania. W ramach edukacji należy zwrócić główną uwagę na promocję właściwego planowania przestrzennego uwzględniającego zagrożenia hałasem, w tym m.in. strefowanie funkcji zabudowy i ograniczenie możliwości obudowy nowych odcinków linii kolejowych terenami „wrażliwymi” akustycznie (w tym m.in. o funkcji mieszkaniowej, rekreacyjnej, edukacyjnej czy związanymi z ochroną zdrowia).

Działania te powinny być skoordynowane i finansowane zarówno ze środków zarządcy analizowanych odcinków linii – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., jak i jednostek samorządów terytorialnych oraz organizacji

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 131 Laskowice Pomorskie – Górkki, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dwn} i L_n

pozarządowych, których statut określa prowadzenie działań edukacyjnych w zakresie ochrony środowiska. Dodatkowo środki na edukację społeczeństwa w zakresie oddziaływania hałasu można pozyskiwać poprzez programy finansowe UE oraz z pomocą sponsorów i mediów. Efekty działań związanych z edukacją społeczeństwa są w chwili obecnej bardzo trudne do oszacowania, jednak przy systematycznym i skoordynowanym działaniu mogą one być znaczące.

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 131 Laskowice Pomorskie – Górki, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{DWN} i L_n

5. LITERATURA

- [1] Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150 z późniejszymi zmianami)
- [2] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 października 2002 r. w sprawie szczegółowych wymagań, jakim powinien odpowiadać program ochrony środowiska przed hałasem (Dz. U. z 2002 r. nr 179, poz. 1498)
- [3] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 10 listopada 2010 r. w sprawie ustalania wartości wskaźnika hałasu L_{DWN} (Dz. U. z 2010 r. nr 215, poz. 1414)
- [4] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2007 r. nr 120, poz. 826) wraz z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2012 r., poz. 1109)
- [5] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. 2012, poz. 1109)
- [6] 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 (Dz. U. 2008 Nr 199, poz. 1227 z późniejszymi zmianami)
- [7] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie dróg, linii kolejowych, i lotnisk, których eksploatacja może powodować negatywne oddziaływanie akustyczne na znacznych obszarach, dla których jest wymagane sporządzanie map akustycznych oraz sposobów określania granic terenów objętych tymi mapami (Dz. U. z 2007 r. nr 1, poz. 8)
- [8] Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku.
- [9] Mapa akustyczna dla odcinków linii kolejowych, po których przejeżdża ponad 30 000 pociągów rocznie, opracowana dla potrzeb programów ochrony środowiska przed hałasem – województwo pomorskie. EKKOM, Kraków 2011 r.
- [10] <http://mapa.kolej.one.pl/> (stan na 31.01.2013 r.),
- [11] Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2010-2013 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinków linii kolejowych, których eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{DWN} i L_n ,
- [12] Program Ochrony Środowiska dla Województwa Pomorskiego na lata 2013-2016 z perspektywą do roku 2020
- [13] Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Starogardzkiego i Gmin Powiatu na lata 2003 – 2010
- [14] Aktualizacja Programu Ochrony Środowiska Dla Powiatu Tczewskiego na lata 2012 – 2015 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2016-2019
- [15] Program Ochrony Środowiska dla Gminy Tczew na lata 2004 – 2011
- [16] Program Ochrony Środowiska dla Gminy Subkowy na lata 2004 – 2011
- [17] Tracz M., Bohatkiewicz J. Postępowanie w sprawie ocen oddziaływania na środowisko. Część I – wydanie trzecie rozszerzone i uaktualnione (wydanie nie zostało wydrukowane i nie było rozpowszechniane przez GDDP). Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych. Warszawa, 2001 r.
- [18] www.stat.gov.pl - Dane demograficzne analizowanych jednostek podziału administracyjnego z dnia 31.12.2012 r. (państwo, województwo, powiaty).

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 131 Laskowice Pomorskie – Górki, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{DWN} i L_N

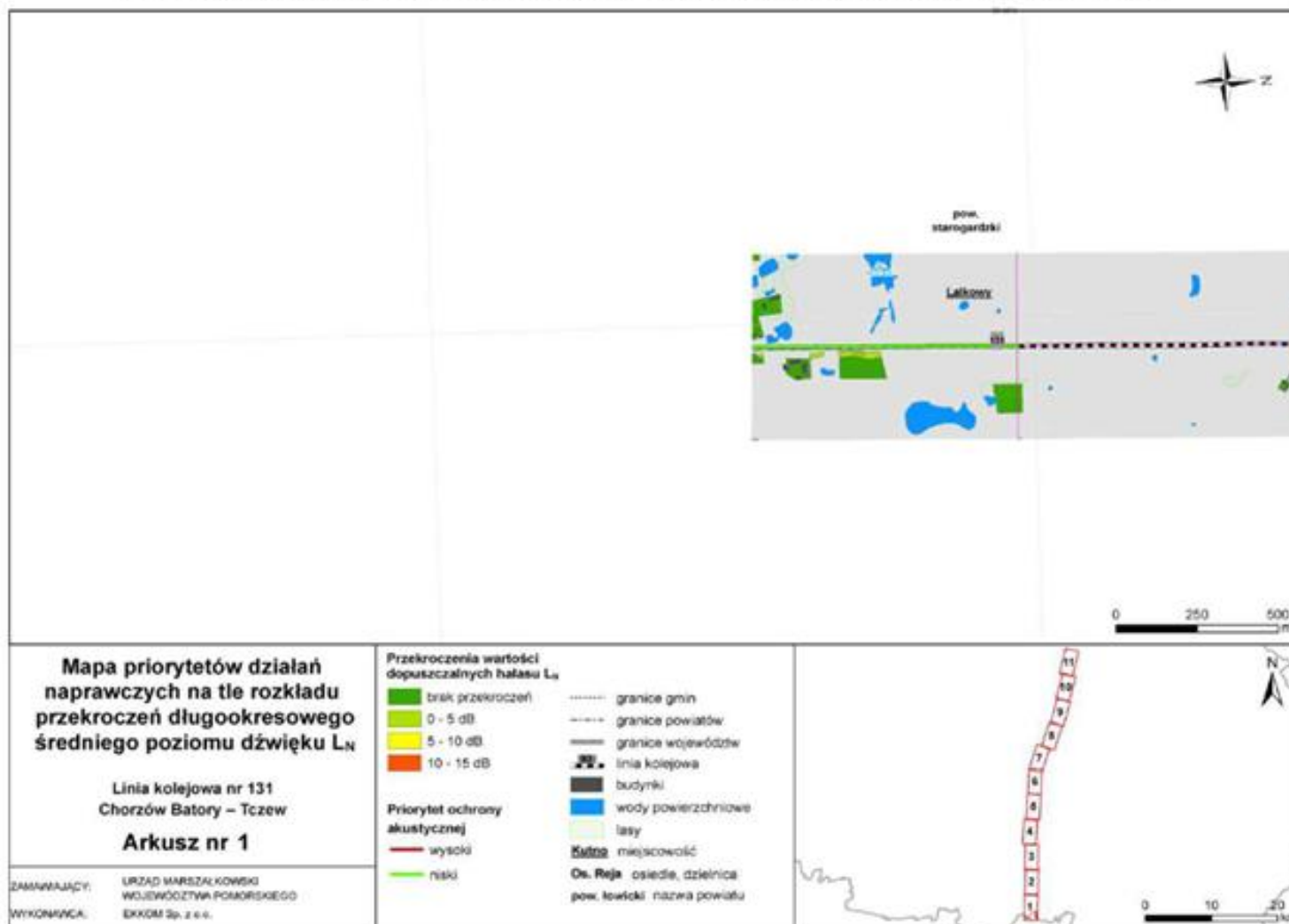
6. WYJAŚNIENIE SKRÓTÓW UŻYTYCH W OPRACOWANIU

- L_{Aeq} – Równoważny poziom dźwięku
- L_{DWN} – Długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w decybelach (dB) (wskaźnik hałasu dla pory dziennej, wieczornej i nocnej)
- L_N – Długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony w ciągu wszystkich pór nocy w roku, rozumianych jako przedział czasu od godz. 22.00 do godz. 6.00 (wskaźnik hałasu dla pory nocnej)
- L_D – Długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony w ciągu wszystkich pór dnia w roku (rozumianych jako przedział czasu od godz. 6:00 do godz. 18:00)
- L_w – Długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony w ciągu wszystkich pór wieczoru w roku (rozumianych jako przedział czasu od godz. 18:00 do godz. 22:00)
- ŚDR[p/d] – Średnioroczny Dobowy Ruch [pojazdów/dobę]
- POŚ – Ustawa Prawo ochrony środowiska
- Dz. U. – Dziennik Ustaw

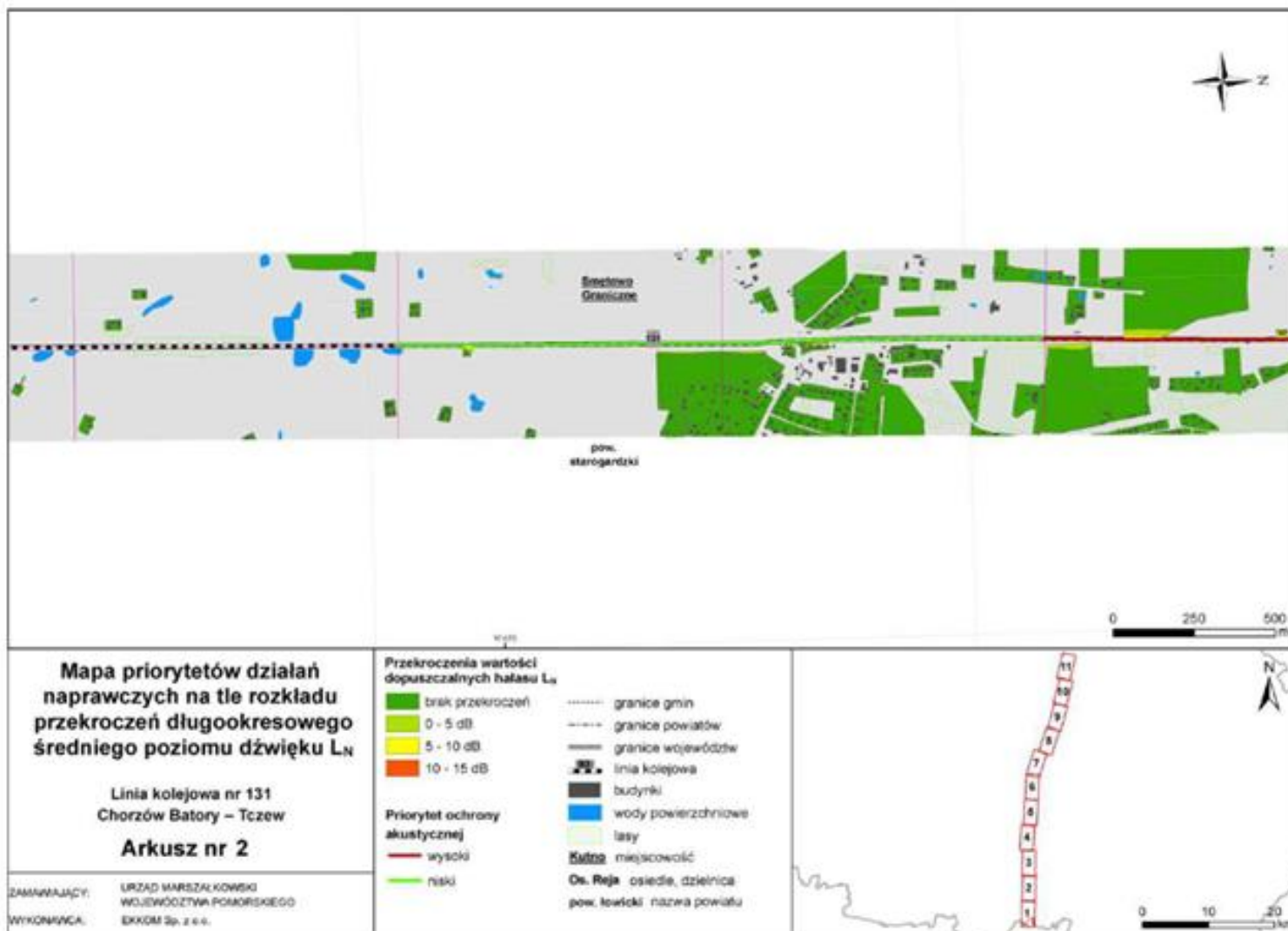
7. CZĘŚĆ GRAFICZNA

Rysunki z mapami priorytetów działań naprawczych przedstawiono na kolejnych stronach.

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 131 Łaskowice Pomorskie – Górkę, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{den} i L_{night}



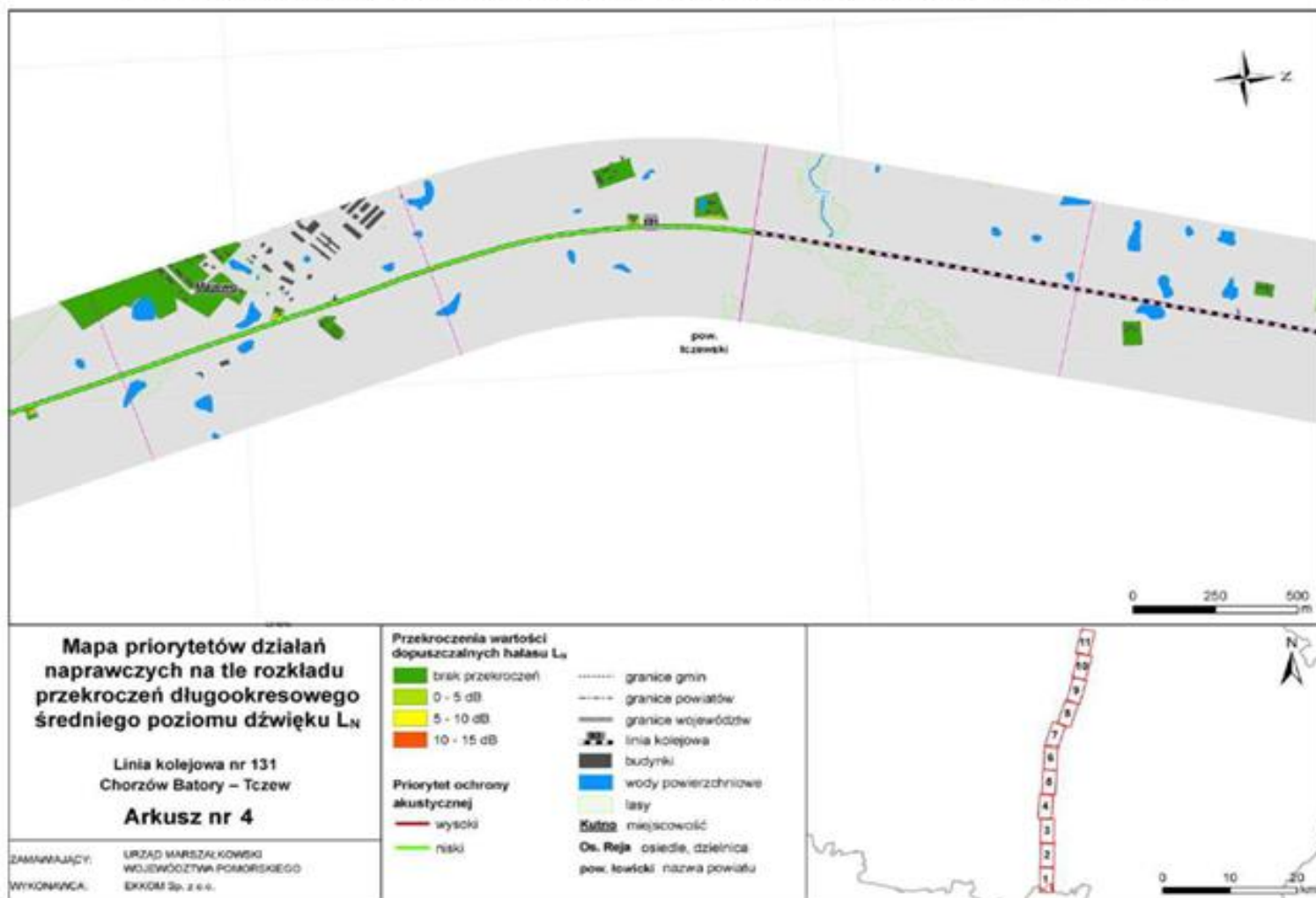
Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 131 Laskowice Pomorskie – Górkę, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{den} i L_{night}



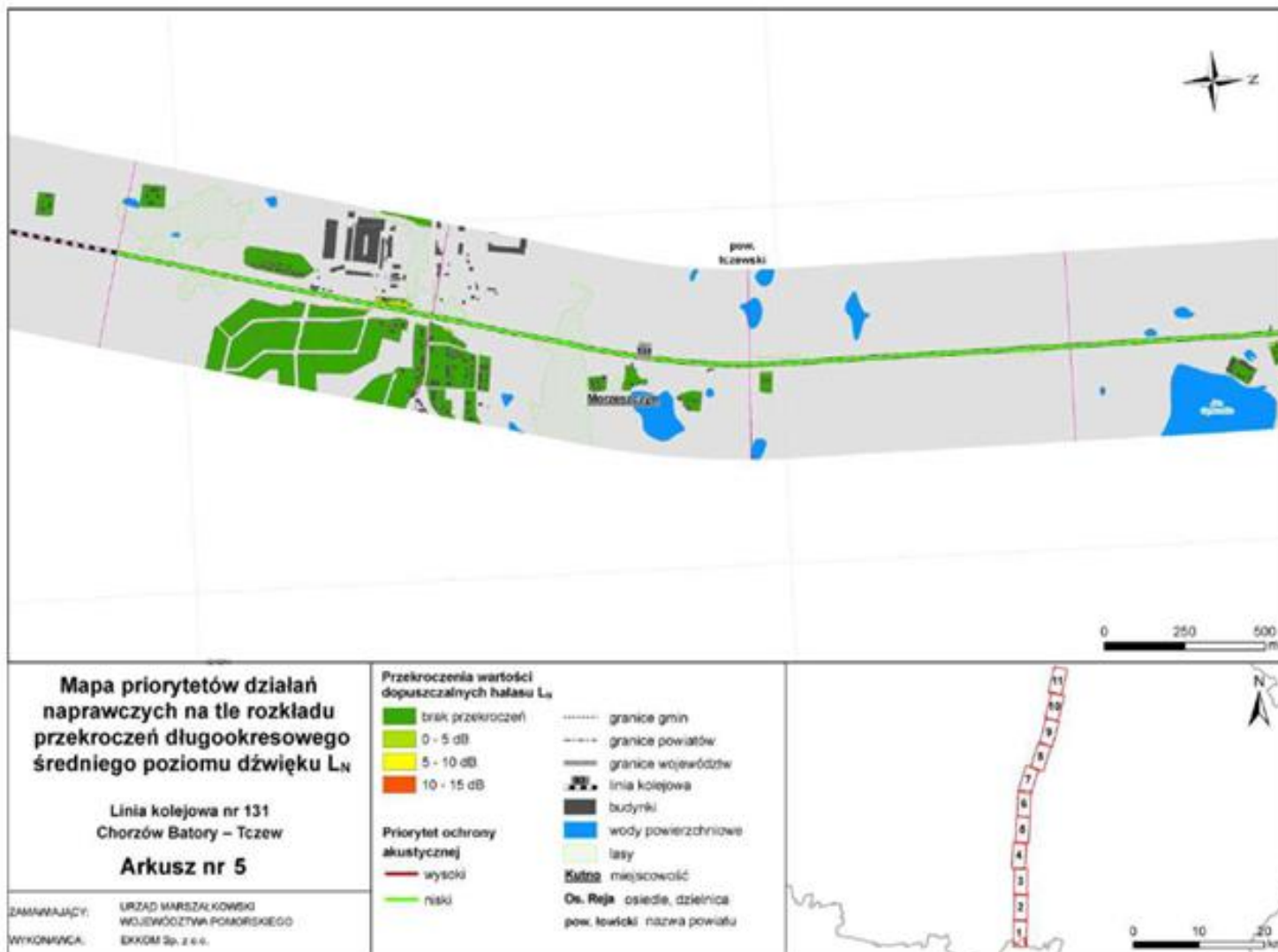
Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 131 Laskowice Pomorskie – Górkę, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{eq} i L_{dn}



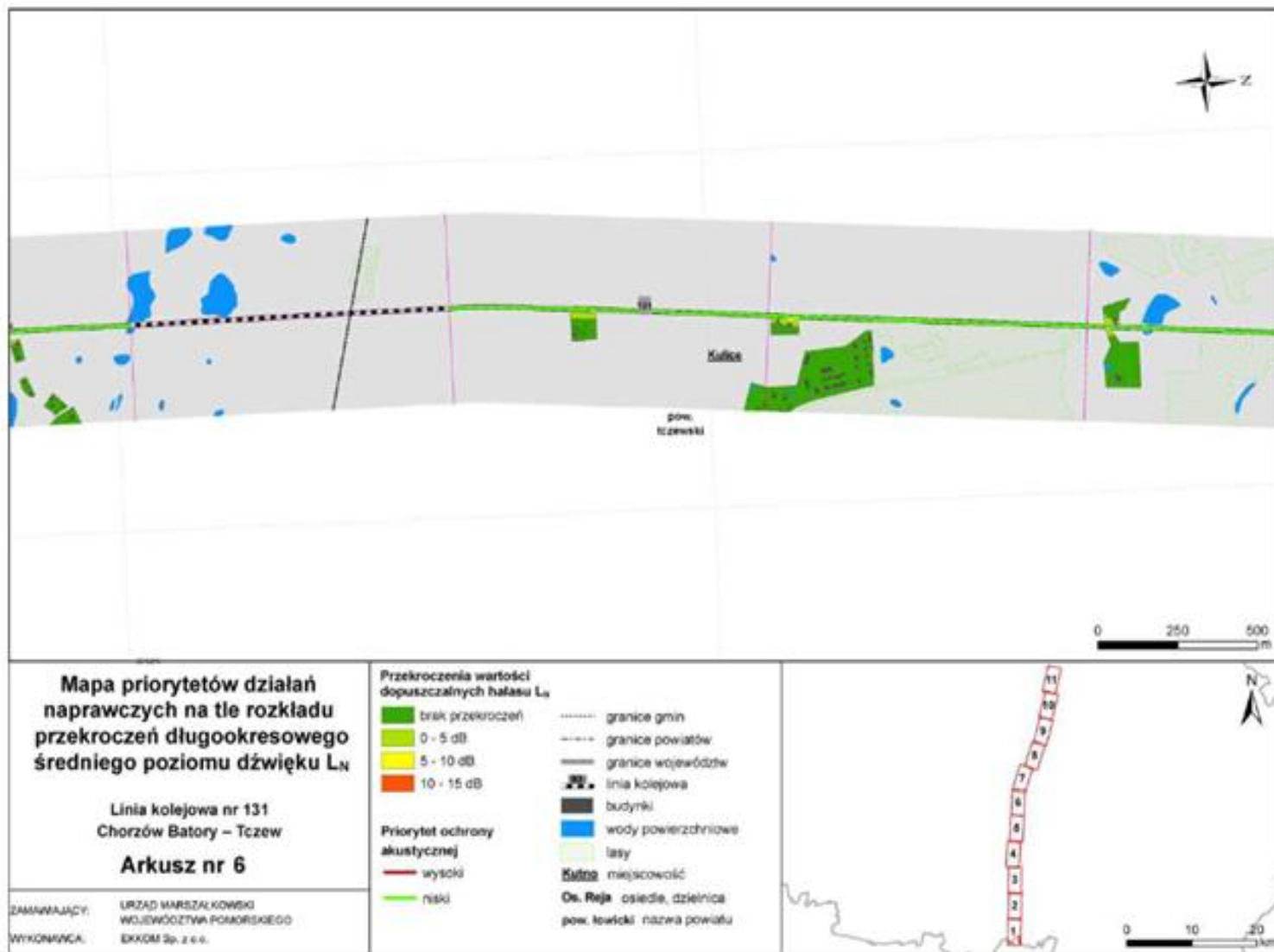
Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 131 Łaskowice Pomorskie – Górkki, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dewn} / L_{dn}



Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 131 Łaskowice Pomorskie – Górki, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{max} i L_A



Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 131 Łaskowice Pomorskie – Górkki, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dewn} i L_{dn}



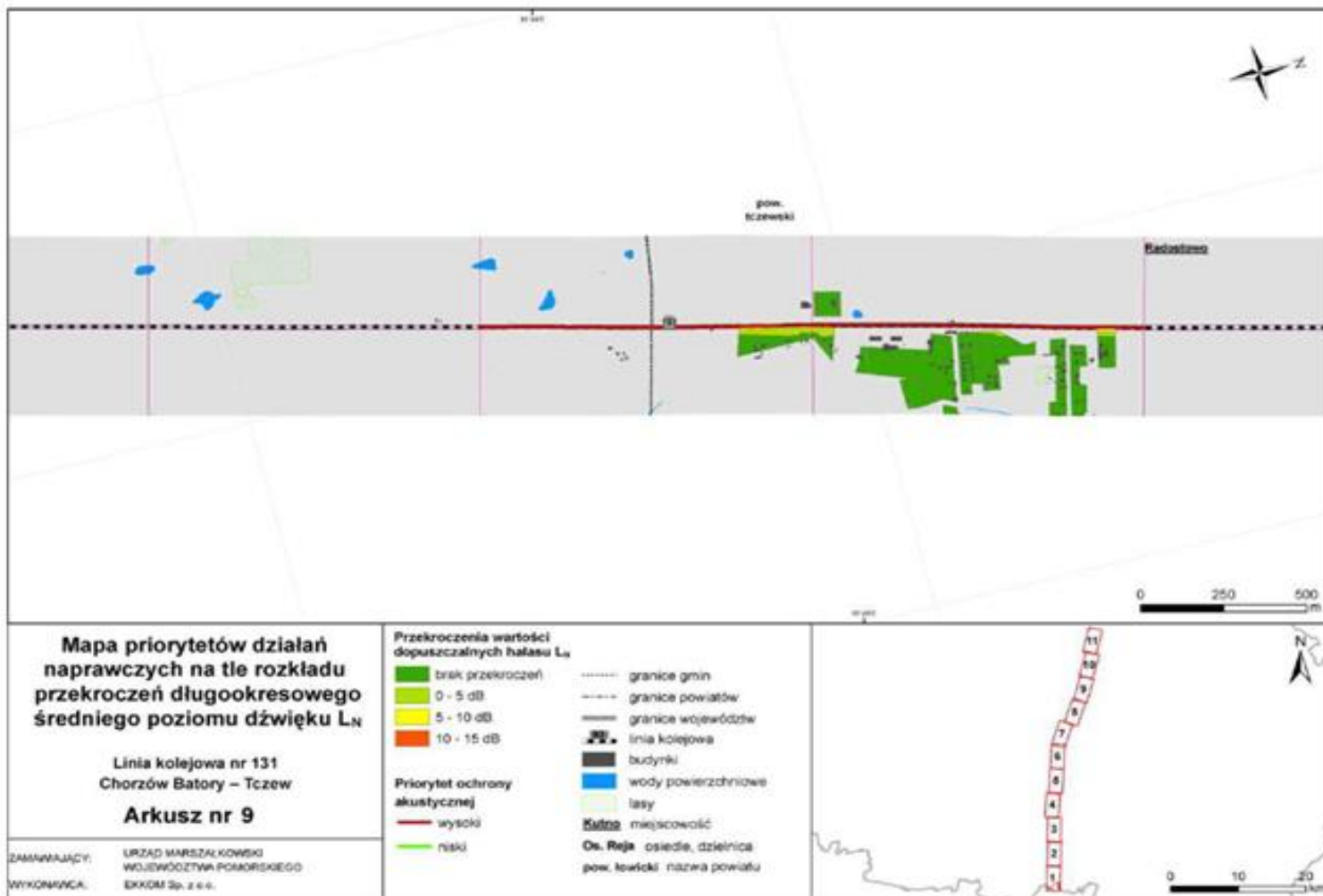
Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 131 Łaskowice Pomorskie – Górkę, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{eqn} i L_{dn}



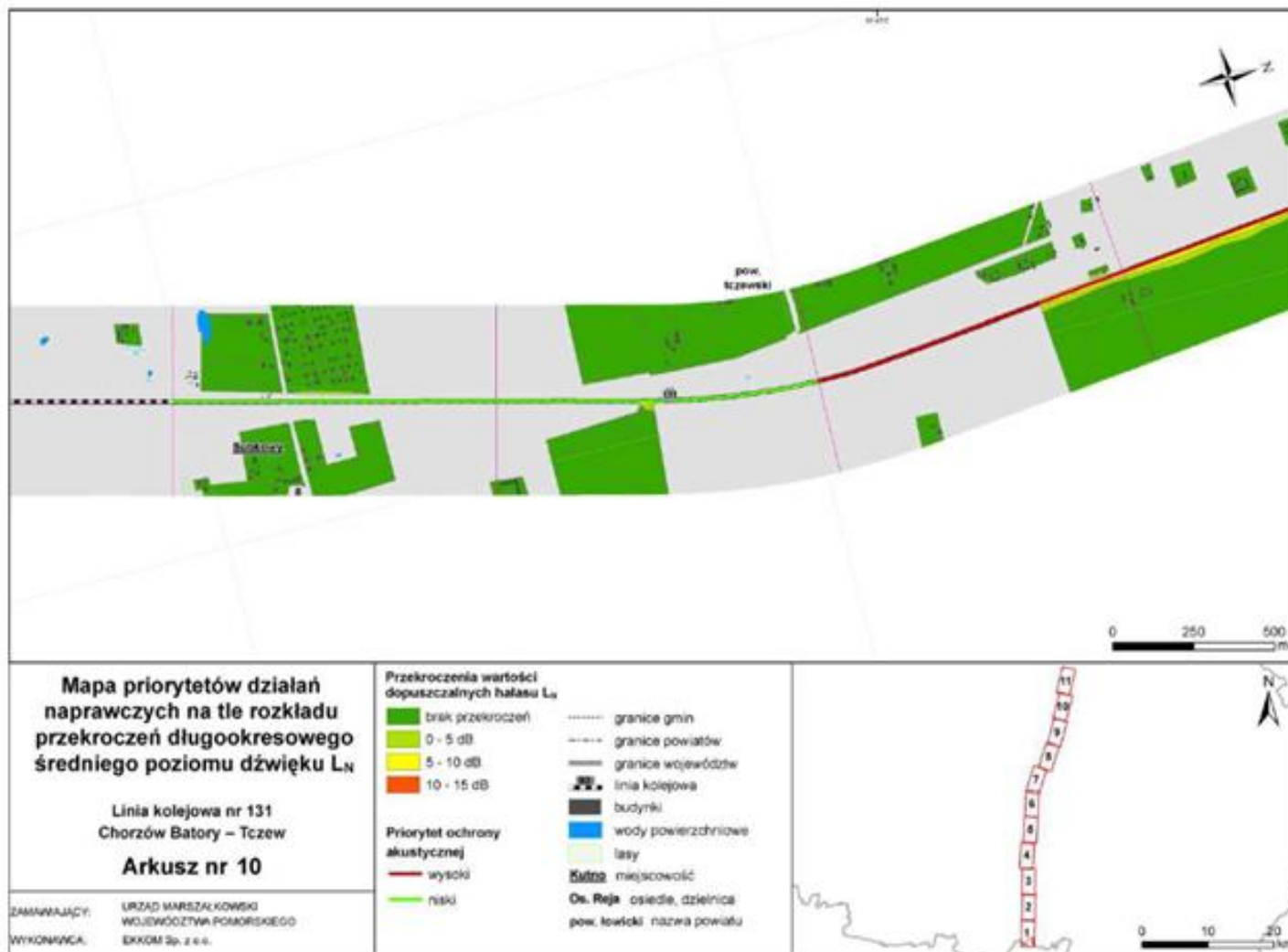
Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 131 Laskowice Pomorskie – Górkę, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dow} i L_{dn}



Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 131 Łaskowice Pomorskie – Górkę, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{max} i L_N



Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 131 Laskowice Pomorskie – Górki, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dewn} i L_{dn}



Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 131 Laskowice Pomorskie – Górkę, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{den} i L_{night}



*Załącznik nr 3 do Uchwały Nr 755/XXXV/13
Sejmiku Województwa Pomorskiego
z dnia 25 listopada 2013 roku*



Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 202 Gdańsk Główny – Wejherowo, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{DWN} i L_N



OPRACOWANIE
DOFINANSOWANO
Z WOJEWÓDZKIEGO
FUNDUSZU OCHRONY
ŚRODOWISKA I
GOSPODARKI
WODNEJ W GDAŃSKU

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 202 Gdańsk Główny – Wejherowo, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dwn1} i L_{dn}

Spis treści

1. CZĘŚĆ OPISOWA	3
1.1. Opis obszaru sąsiadującego z linią kolejową nr 202, objętego zakresem programu.....	3
1.2. Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku na terenach sąsiadujących z linią kolejową nr 202 wraz z zakresem naruszenia	3
1.3. Podstawowe kierunki i zakres działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku na terenach sąsiadujących z linią kolejową nr 202	9
1.4. Termin realizacji programu	11
1.5. Koszty realizacji programu	11
1.6. Źródła finansowania programu	11
1.7. Informacje i dokumenty wykorzystane do kontroli i dokumentowania realizacji programu.....	11
2. OGRANICZENIA I OBOWIĄZKI WYNIKAJĄCE Z REALIZACJI PROGRAMU	12
2.1. Ograniczenia i obowiązki organów administracji.....	12
2.2. Ograniczenia i obowiązki podmiotów korzystających ze środowiska	12
3. UZASADNIENIE ZAKRESU ZAGADNIENIA.....	13
3.1. Dane i wnioski wynikające z map akustycznych sporządzonych dla odcinka linii kolejowej nr 202.....	13
3.2. Ocena realizacji poprzedniego programu ochrony środowiska przed hałasem dla terenów sąsiadujących z linią kolejową nr 202.....	14
3.3. Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych do opracowania programu.....	14
3.3.1. Istniejące powiatowe lub gminne programy ochrony środowiska	14
3.3.2. Przepisy prawa, w tym prawa miejscowego, mające wpływ na stan akustyczny środowiska	16
4. STRESZCZENIE NIESPECJALISTYCZNE	20
5. LITERATURA	23
6. WYJAŚNIENIE SKRÓTÓW UŻYTYCH W OPRACOWANIU	24
7. CZĘŚĆ GRAFICZNA	24

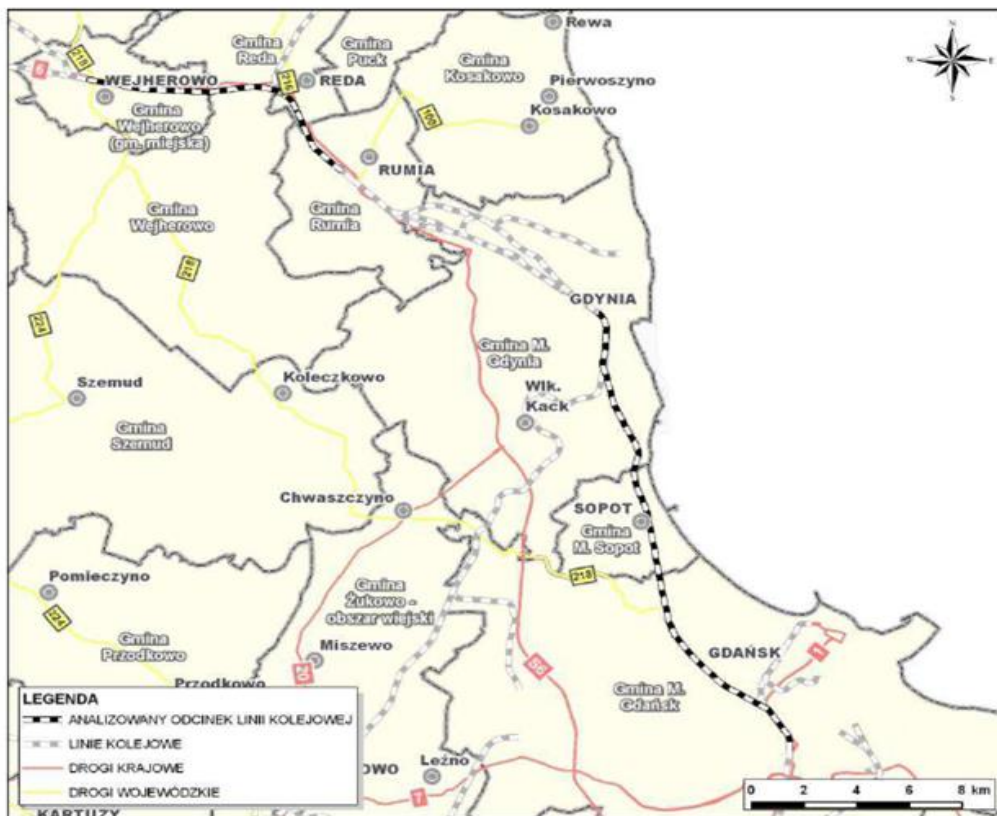
Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 202 Gdańsk Główny – Wejherowo, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dwn} i L_n

1. CZĘŚĆ OPISOWA

1.1. Opis obszaru sąsiadującego z linią kolejową nr 202, objętego zakresem programu

Odcinek linii kolejowej nr 202 stanowiący przedmiot niniejszego opracowania jest zlokalizowany na terenie czterech powiatów: m. Gdańsk, m. Sopot, m. Gdynia i powiecie wejherowskim. Obejmuje on dwa odcinki: od km 0+378 do km 20+992 oraz od km 32+402 do km 43+995. Linia kolejowa przebiega przez tereny silnie zurbanizowane – miasto Gdańsk, Sopot, Gdynia Rumia, Reda i Wejherowo. Na większości terenów sąsiadujących z analizowanymi odcinkami linii występuje zabudowa mieszkaniowa śródmiejska lub rozproszona, a także (poza centrami miast) zabudowa produkcyjno-usługowa.

Na rys. 1.1 przedstawiono orientacyjną lokalizację analizowanego odcinka linii kolejowej.



Rys. 1.1 Orientacyjna lokalizacja odcinka linii kolejowej nr 202 objętego zakresem niniejszego opracowania

1.2. Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku na terenach sąsiadujących z linią kolejową nr 202 wraz z zakresem naruszenia

Zgodnie z ustawą Prawo ochrony środowiska [1], w celu wykonania programu ochrony środowiska przed hałasem dla obszarów otaczających odcinki linii kolejowych na terenie województwa pomorskiego, po których przejeżdża ponad 30 000 pociągów rocznie, sporządzone zostały w 2011 r., na zlecenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. mapy akustyczne [8]. Są one istotnym narzędziem wspomagającym prowadzenie polityki ekologicznej na terenie województwa. Mapy te stanowią podstawę do opracowania programu działań ograniczających uciążliwość akustyczną. Umożliwiają również prawidłowe zarządzanie infrastrukturą komunikacyjną oraz wspomagają przy podejmowaniu decyzji dotyczących wykorzystania terenów pod cele inwestycyjne. Dostarczają one również istotnej wiedzy na temat klimatu akustycznego otoczenia

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 202 Gdańsk Główny – Wejherowo, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{DWN} i L_N

przedmiotowych odcinków, poprzez ujęcie poziomów emisji, imisji i wrażliwości akustycznej obszarów, jak również poziomów przekroczeń wartości dopuszczalnych określonych wskaźnikami L_{DWN} i L_N . W tym kontekście opracowane mapy akustyczne stanowią punkt wyjścia do dalszych prac i analiz, również do prac prowadzonych w perspektywie najbliższej przyszłości.

Bazując na przeprowadzonej analizie przedmiotowych Map akustycznych wykonanych w ramach niniejszego opracowania wskazano tereny o największej wartości naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z podaniem zakresu ich naruszenia w odniesieniu do poszczególnych odcinków linii kolejowych objętych zakresem niniejszego Programu.

Na potrzeby niniejszego opracowania dokonano analizy mapy akustycznej województwa pomorskiego, w ramach której opracowano rozkład przekroczeń długookresowego średniego poziomu dźwięku L_{DWN} i L_N . Analiza wykazała, że zasięgi przekroczeń wskaźnika L_N w przypadku przedmiotowej linii kolejowej są większe od zasięgów wskaźnika L_{DWN} . W związku z powyższym w dalszych analizach brano pod uwagę oddziaływanie akustyczne określone tylko tym wskaźnikiem. Następnie dokonano podziału przekroczeń poziomu dźwięku L_N na dwie grupy. Dla każdej z nich przypisano priorytet, z jakim powinny być podjęte działania mające na celu ograniczenie poziomu hałasu. Podział ten przedstawiono poniżej w tabl. 1.1. Należy dodać, że mapy akustyczne stanowiące materiał bazowy do opracowania Programu zostały opracowane przy uwzględnieniu poziomów dopuszczalnych określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. (Dz. U. z 2007 r. nr 120, poz. 826), natomiast analizy naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu, w ramach niniejszego opracowania, wykonano na podstawie poziomów dopuszczalnych określonych w obowiązującym rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2012 r., poz. 1109) [4].

Tabl. 1.1. Zestawienie priorytetów z jakim powinny być podjęte działania mające na celu ograniczenie poziomu hałasu w stosunku do wartości wskaźnika L_N

Priorytet działań	Wartość przekroczeń długookresowego średniego poziomu dźwięku L_N	
	Od	Do
Wysoki	powyżej 10	
Niski	0	10

Przekroczenia długookresowego średniego poziomu dźwięku L_N na terenach podlegających ochronie akustycznej, zlokalizowanych w sąsiedztwie analizowanej linii kolejowej nr 202 występują łącznie na 25 odcinkach. Niektóre budynki mieszkalne zlokalizowane w pobliżu linii kolejowej znajdują się w zasięgu oddziaływania hałasu o poziomie przekraczającym wartości dopuszczalne. Zakres naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku pochodzącego od ruchu pociągów odbywającego się po analizowanym odcinku linii kolejowej nr 202 przedstawiono poniżej w tabl. 1.2. W tabeli tej zestawiono opis zakresu przekroczeń wartości dopuszczalnych w przyporządkowaniu do poszczególnych odcinków na podstawie Mapy akustycznej [9]. Do każdego odcinka przypisano również priorytet narażenia na hałas, który określono na podstawie analiz przeprowadzonych w ramach niniejszego Programu.

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 202 Gdańsk Główny – Wejherowo, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{DIN} / L_N

Tabl. 1.2. Tereny zagrożone hałasem zlokalizowane w sąsiedztwie analizowanego odcinka linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdańsk Główny – Wejherowo objęte opracowaniem programu ochrony środowiska przed hałasem.

Lp	Nazwa odcinka	Współrzędne początku odcinka		Współrzędne końca odcinka		Strona linii kolejowej	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L_N	Nazwa gminy	Priorytet
		Długość geograficzna	Szerokość geograficzna	Długość geograficzna	Szerokość geograficzna				
1	Gdańsk Główny - Gdynia Główna Osobowa	18°37'52,332	54°22'21,878	18°37'4,792	54°22'38,486	Lewa	5	M. Gdańsk	Niski
2	Gdańsk Główny - Gdynia Główna Osobowa	18°37'52,332	54°22'21,878	18°37'4,792	54°22'38,486	Prawa	5	M. Gdańsk	Niski
3	Gdańsk Główny - Gdynia Główna Osobowa	18°37'4,792	54°22'38,486	18°36'17,762	54°22'55,61	Lewa	10	M. Gdańsk	Niski
4	Gdańsk Główny - Gdynia Główna Osobowa	18°37'4,792	54°22'38,486	18°36'17,762	54°22'55,61	Prawa	5	M. Gdańsk	Niski
5	Gdańsk Główny - Gdynia Główna Osobowa	18°35'0,967	54°23'42,096	18°34'31,035	54°24'9,071	Prawa	5	M. Gdańsk	Niski
6	Gdańsk Główny - Gdynia Główna Osobowa	18°34'16,945	54°24'40,291	18°34'6,914	54°25'12,125	Lewa	10	M. Gdańsk	Niski
7	Gdańsk Główny - Gdynia Główna Osobowa	18°34'6,914	54°25'12,125	18°33'56,783	54°25'43,931	Prawa	5	M. Sopot	Niski
8	Gdańsk Główny - Gdynia Główna Osobowa	18°34'6,914	54°25'12,125	18°33'56,783	54°25'43,931	Lewa	5	M. Sopot	Niski
9	Gdańsk Główny - Gdynia Główna Osobowa	18°33'56,783	54°25'43,931	18°33'46,671	54°26'15,764	Prawa	5	M. Sopot	Niski

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 202 Gdańsk Główny – Wejherowo, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dov} / L_{v}

Lp	Nazwa odcinka	Współrzędne początku odcinka		Współrzędne końca odcinka		Strona linii kolejowej	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L _N	Nazwa gminy	Priorytet
		Długość geograficzna	Szerokość geograficzna	Długość geograficzna	Szerokość geograficzna				
10	Gdańsk Główny - Gdynia Główna Osobowa	18°33'56,783	54°25'43,931	18°33'46,671	54°26'15,764	Lewa	10	M. Sopot	Niski
11	Gdańsk Główny - Gdynia Główna Osobowa	18°33'46,671	54°26'15,764	18°33'36,412	54°26'47,555	Prawa	15	M. Sopot	Wysoki
12	Gdańsk Główny - Gdynia Główna Osobowa	18°33'46,671	54°26'15,764	18°33'36,412	54°26'47,555	Lewa	10	M. Sopot	Niski
13	Gdańsk Główny - Gdynia Główna Osobowa	18°33'36,412	54°26'47,555	18°33'16,697	54°27'17,802	Prawa	10	M. Sopot	Niski
14	Gdańsk Główny - Gdynia Główna Osobowa	18°33'36,412	54°26'47,555	18°33'16,697	54°27'17,802	Lewa	10	M. Sopot	Niski
15	Gdańsk Główny - Gdynia Główna Osobowa	18°33'16,697	54°27'17,802	18°33'12,589	54°27'49,517	Lewa	10	M. Sopot	Niski
16	Gdańsk Główny - Gdynia Główna Osobowa	18°33'12,589	54°27'49,517	18°33'9,517	54°28'20,579	Prawa	5	M. Gdynia	Niski
17	Gdańsk Główny - Gdynia Główna Osobowa	18°33'9,517	54°28'20,579	18°32'43,614	54°28'49,21	Prawa	5	M. Gdynia	Niski
18	Gdańsk Główny - Gdynia Główna Osobowa	18°32'43,614	54°28'49,21	18°32'22,199	54°29'18,931	Prawa	5	M. Gdynia	Niski

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 202 Gdańsk Główny – Wejherowo, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{DIN} / L_{N}

Lp	Nazwa odcinka	Współrzędne początku odcinka		Współrzędne końca odcinka		Strona linii kolejowej	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L _N	Nazwa gminy	Priorytet
		Długość geograficzna	Szerokość geograficzna	Długość geograficzna	Szerokość geograficzna				
19	Gdańsk Główny - Gdynia Główna Osobowa	18°32'22,199	54°29'18,931	18°32'8,649	54°29'50,33	Prawa	5	M. Gdynia	Niski
20	Gdańsk Główny - Gdynia Główna Osobowa	18°32'6,326	54°30'21,674	18°32'8,077	54°30'54,029	Prawa	5	M. Gdynia	Niski
21	Gdańsk Główny - Gdynia Główna Osobowa	18°32'8,077	54°30'54,029	18°31'48,257	54°31'14,701	Prawa	10	M. Gdynia	Niski
22	Rumia - Reda	18°22'57,061	54°34'16,013	18°22'15,363	54°34'37,487	Prawa	5	Rumia	Niski
23	Rumia - Reda	18°22'57,061	54°34'16,013	18°22'15,363	54°34'37,487	Lewa	5	Rumia	Niski
24	Rumia - Reda	18°22'15,363	54°34'37,487	18°21'40,289	54°35'2,022	Lewa	5	Rumia	Niski
25	Rumia - Reda	18°22'15,363	54°34'37,487	18°21'40,289	54°35'2,022	Prawa	10	Rumia	Niski
26	Rumia - Reda	18°21'40,289	54°35'2,022	18°21'18,899	54°35'31,892	Lewa	5	Reda	Niski
27	Rumia - Reda	18°21'18,899	54°35'31,892	18°21'11,598	54°35'41,867	Prawa	5	Reda	Niski
28	Reda - Wejherowo	18°21'11,598	54°35'41,867	18°20'36,073	54°36'5,906	Prawa	5	Reda	Niski
29	Reda - Wejherowo	18°21'11,598	54°35'41,867	18°20'36,073	54°36'5,906	Lewa	5	Reda	Niski
30	Reda - Wejherowo	18°20'36,073	54°36'5,906	18°19'41,935	54°36'12,605	Lewa	5	Wejherowo	Niski
31	Reda - Wejherowo	18°17'51,408	54°36'4,995	18°16'55,745	54°36'6,401	Prawa	10	Wejherowo	Niski
32	Reda - Wejherowo	18°16'55,745	54°36'6,401	18°16'0,033	54°36'7,743	Prawa	5	Wejherowo	Niski

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 202 Gdańsk Główny – Wejherowo, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dow} / L_{w}

Lp	Nazwa odcinka	Współrzędne początku odcinka		Współrzędne końca odcinka		Strona linii kolejowej	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L _N	Nazwa gminy	Priorytet
		Długość geograficzna	Szerokość geograficzna	Długość geograficzna	Szerokość geograficzna				
33	Reda - Wejherowo	18°16'55,745	54°36'6,401	18°16'0,033	54°36'7,743	Lewa	5	Wejherowo	Niski
34	Reda - Wejherowo	18°16'0,033	54°36'7,743	18°15'4,914	54°36'12,126	Lewa	10	Wejherowo	Niski
35	Reda - Wejherowo	18°16'0,033	54°36'7,743	18°15'4,914	54°36'12,126	Prawa	10	Wejherowo	Niski
36	Reda - Wejherowo	18°15'4,914	54°36'12,126	18°14'10,172	54°36'18,068	Prawa	10	Wejherowo	Niski
37	Reda - Wejherowo	18°15'4,914	54°36'12,126	18°14'10,172	54°36'18,068	Lewa	15	Wejherowo	Wysoki

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 202 Gdańsk Główny – Wejherowo, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dow} i L_{d}

1.3. Podstawowe kierunki i zakres działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku na terenach sąsiadujących z linią kolejową nr 202

W ramach opracowywania niniejszego Programu ochrony środowiska przed hałasem zaproponowano działania, których realizacja powinna doprowadzić do poprawy stanu akustycznego. Działania podzielono na następujące grupy:

- I. Działania krótkookresowe, które stanowią faktyczny zakres Programu ochrony środowiska przed hałasem (będą realizowane głównie dla odcinków o wysokim priorytecie narażenia na hałas).
- II. Działania długoterminowe, których realizacja przewidywana jest w okresie trwania tego oraz kolejnych programów ochrony przed hałasem,
- III. Działania związane z edukacją społeczną, które powinny być prowadzone w sposób ciągły, zarówno w zakresie działań długoterminowych, jak i krótkoterminowych.

DZIAŁANIA KRÓTKOTERMINOWE

Strategia krótkookresowa stanowi faktyczny zakres niniejszego Programu. W jej ramach zawarte są działania, których celem jest spowodowanie poprawy klimatu akustycznego w tych miejscach, gdzie przekroczenia dopuszczalnych wartości hałasu w środowisku są w chwili obecnej największe.

W ramach priorytetu wysokiego znalazły się tereny położone w sąsiedztwie odcinków linii kolejowej o długości ok. 2 km. Orientacyjną lokalizację odcinków w podziale na poszczególne priorytety przedstawiono w części graficznej. Na obszarach sąsiadujących z nimi należy w pierwszej kolejności podjąć działania, które będą miały na celu redukcję poziomu hałasu. W ramach strategii krótkookresowej zakłada się spełnienie następującego celu kierunkowego niniejszego programu:

Ograniczenie uciążliwości akustycznych dla odcinków linii kolejowych o priorytecie wysokim (obniżenie wartości przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu na przedmiotowych obszarach do poziomu co najmniej niskiego priorytetu ochrony akustycznej – tj. osiągnięcia w ich otoczeniu wartości przekroczeń długookresowego średniego poziomu L_N niższego od 10 dB).

Dla osiągnięcia powyższego celu zakłada się realizację w perspektywie strategii krótkookresowej następujących działań:

- konsekwentna realizacja planów inwestycyjnych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. polegająca przede wszystkim na wykonywaniu modernizacji i remontów nawierzchni analizowanych odcinków linii kolejowych,
- konsekwentna realizacja zapisów raportów oddziaływania na środowisko, analiz porcelacyjnych oraz innych opracowań środowiskowych, które będą wykonane dla przebudowywanych lub modernizowanych w przyszłości odcinków linii kolejowych. Wykonanie niezbędnych zabezpieczeń przeciwdźwiękowych, mających na celu poprawę klimatu akustycznego w otoczeniu budynków podlegających ochronie akustycznej.

Głównym działaniem zawierającym się w strategii krótkoterminowej dla analizowanego odcinka linii kolejowej jest prowadzona w chwili obecnej modernizacja analizowanego odcinka linii kolejowej nr 202. Prace modernizacyjne prowadzone są na odcinku od km 0+378 do km 20+992.

Oprócz całkowitej przebudowy układu torowego, zastosowania szyn bezстыkowych oraz podkładów strunobetonowych, w celu zapewnienia dotrzymania standardów jakości środowiska na terenach wymagających ochrony przed hałasem są budowane ekrany akustyczne oraz wbudowywane maty antywibracyjne.

Ekran akustyczne są budowane w następujących lokalizacjach linii kolejowej nr 202:

- od km 6+530 do km 7+680 – strona prawa,
- od km 16+400 do km 16+986 – strona prawa – ekran wybudowany,
- od km 18+170 do km 19+090 – strona prawa,
- od km 19+700 do km 20+175 – strona prawa,
- od km 20+200 do km 20+600 – strona prawa,
- od km 19+700 do km 20+175 – strona lewa,
- od km 20+200 do km 20+600 – strona lewa.

Maty antywibracyjne są wbudowywane w następujących lokalizacjach linii kolejowej nr 202:

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 202 Gdańsk Główny – Wejherowo, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dovm} i L_{d}

- od km 1+400 do km 2+060 oraz w od km 2+800 do km 3+550 (tor nr 1);
- od km 1+400 do km 3+600 (tor nr 2);
- od km 7+855 do km 8+150 (tor nr 2),
- od km 9+850 do km 12+100 – maty ułożono w km od 9+850 do km 11+850 (tor nr 1 i 2)
- od km 10+300 do km 11+250 (tor nr 4 i 6).

Poprawa stanu torowiska powinna wpłynąć na obniżenie poziomu dźwięku generowanego na styku kół pociągów i nawierzchni torowej. Spowoduje to poprawę stanu klimatu akustycznego na terenach sąsiadujących z analizowanym odcinkiem linii kolejowej. Wskazane byłoby przeprowadzenie kontrolnych pomiarów hałasu po wykonaniu remontu i w razie istnienia w dalszym ciągu przekroczeń poziomów dopuszczalnych, podjęcie budowlanych, zapewniających odpowiedni komfort akustyczny dla użytkowników obiektów. Dzięki właściwemu planowaniu przestrzennemu będzie można uniknąć powstawania części nowych obszarów, dla których przekroczenia poziomu dźwięku będą największe.

W ramach strategii krótkoterminowej należy również dążyć do objęcia miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego całego obszaru sąsiadującego z analizowanym odcinkiem linii kolejowej. Pozwoli to m.in. na wyegzekwowanie od inwestorów właściwej lokalizacji przyszłych inwestycji budowlanych, zapewniającej odpowiedni komfort akustyczny dla użytkowników obiektów. Dzięki właściwemu planowaniu przestrzennemu będzie można uniknąć powstawania części nowych obszarów, dla których przekroczenia poziomu dźwięku będą największe.

DZIAŁANIA DŁUGOTERMINOWE

Podstawowym działaniem, jakie powinno być realizowane w ramach polityki długookresowej jest konieczność spełniania prawa w zakresie ochrony przed hałasem w przypadku realizacji nowych inwestycji. Planowanie nowych odcinków linii kolejowych powinno być realizowane w taki sposób, aby przebiegały one (o ile jest to tylko możliwe) po terenach nie podlegających ochronie akustycznej w jak największej odległości od budynków mieszkalnych. W przypadku braku możliwości spełnienia tego warunku, budynki podlegające ochronie akustycznej powinny być zabezpieczone przed oddziaływaniem ruchu pojazdów szynowych przez zastosowanie odpowiednich urządzeń ochrony środowiska. Jeżeli natomiast ich zastosowanie jest niemożliwe np. z uwagi na bezpieczeństwo ruchu kolejowego, powinno się dążyć do zmiany funkcji lub wykupu przez zarządców linii kolejowych budynków, których nie można zabezpieczyć przed działaniem hałasu o poziomie przekraczającym wartości dopuszczalne. Należy zaznaczyć, że wykup nieruchomości są praktykowane tylko i wyłącznie na wniosek strony po decyzji sądu.

Jednym z najważniejszych aspektów polityki długookresowej jest właściwe planowanie przestrzenne w sąsiedztwie istniejącej linii kolejowych. Nie należy zezwalać na budowanie nowych budynków w strefie oddziaływania hałasu o poziomie przekraczającym wartości dopuszczalne pochodzącego od ruchu pojazdów szynowych. Właściwe pod względem akustycznym planowanie przestrzenne powinno się również charakteryzować lokalizowaniem nowych odcinków linii kolejowych na terenach nieobjętych ochroną akustyczną, o czym wspomniano już wcześniej.

W ramach strategii długoterminowej zawierają się również techniczne działania mające na celu poprawę klimatu akustycznego w sąsiedztwie linii kolejowych objętych zakresem Programu, które miałyby być realizowane w ramach kolejnych Programów ochrony środowiska przed hałasem. W zakresie tego elementu polityki długookresowej należy na etapie kolejnego Programu ponownie przeanalizować stan klimatu akustycznego i w przypadku konieczności podjąć działania naprawcze, dla terenów, na których występują przekroczenia poziomów dopuszczalnych.

EDUKACJA SPOŁECZNA

Jednym ze sposobów edukacji ekologicznej mogą być konsultacje społeczne przeprowadzane m.in. w ramach opracowywania programów ochrony środowiska, w tym również niniejszego opracowania. W ramach edukacji należy zwrócić główną uwagę na promocję właściwego planowania przestrzennego uwzględniającego zagrożenia hałasem, w tym m.in. strefowanie funkcji zabudowy i ograniczenie możliwości obudowy nowych odcinków linii kolejowych terenami „wrażliwymi” akustycznie (w tym m.in. o funkcji mieszkaniowej, rekreacyjnej, edukacyjnej czy związanymi z ochroną zdrowia).

Działania te powinny być skoordynowane i finansowane zarówno ze środków zarządcy analizowanych odcinków linii – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., jak i jednostek samorządów terytorialnych oraz organizacji pozarządowych, których statut określa prowadzenie działań edukacyjnych w zakresie ochrony środowiska.

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 202 Gdańsk Główny – Wejherowo, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dovm} i L_{d}

Dodatkowo środki na edukację społeczeństwa w zakresie oddziaływania hałasu można pozyskiwać poprzez programy finansowe UE oraz z pomocą sponsorów i mediów. Efekty działań związanych z edukacją społeczeństwa są w chwili obecnej bardzo trudne do oszacowania, jednak przy systematycznym i skoordynowanym działaniu mogą one być znaczące.

1.4. Termin realizacji programu

W ramach Programu ochrony środowiska przed hałasem zaproponowano trzy główne rodzaje zadań:

- I. Działania krótkoterminowe, które stanowią faktyczny zakres niniejszego Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa pomorskiego na lata 2013 - 2017.
- II. Działania długoterminowe, których realizacja przewidywana jest w okresie trwania tego oraz kolejnych programów ochrony przed hałasem,
- III. Działania związane z edukacją społeczną,

Terminy realizacji działań, mających na celu poprawę stanu klimatu akustycznego w sąsiedztwie linii kolejowej nr 202 w granicach województwa pomorskiego, określonych w punkcie II i III są dłuższe od czasu obowiązywania niniejszego opracowania. Edukacja społeczeństwa powinna być konsekwentna i ciągła – tylko wtedy może przynieść wymierne i oczekiwane korzyści. Czasu trwania działań zawierających się w jej zakresie nie można zatem nawet orientacyjnie oszacować. Działania określone w strategii długoterminowej powinny być natomiast realizowane w perspektywie ok. 10 - 15 lat.

Działania określone w ramach strategii krótkoterminowej powinny zostać zrealizowane w czasie trwania niniejszego Programu, czyli do 31 grudnia 2017 r.

Należy zaznaczyć, iż w ramach analizowanego odcinka linii kolejowej nr 202 w chwili obecnej prowadzone są prace modernizacyjne. Zakończenie zadania planowane jest na marzec 2014 r.

1.5. Koszty realizacji programu

Zbiorcze koszty realizacji działań zawierających się w ramach strategii krótkookresowej, stanowiącej faktyczny zakres opracowania są związane z inwestycjami podjętymi przez Zarządcę linii kolejowej, które mają wpływ na stan klimatu akustycznego na analizowanym odcinku. Będą one ponoszone lub zostały już poniesione przez PKP PLK S.A. niezależnie od realizacji niniejszego Programu.

Całkowity koszt realizacji inwestycji polegającej na modernizacji linii kolejowej nr 009 (km 317+123 do km 325+848), linii kolejowej nr 202 (od km 0+378 do km 8+300) oraz linii kolejowej nr 260 (od km 12+870 do km 13+614) wynosi około 187.7 mln zł. Natomiast koszt realizacji inwestycji od km 8+300 do km 20+992 linii kolejowej nr 202 wyniesie około 81.7 mln zł [20].

Na etapie wykonywania niniejszego Programu nie jest możliwe określenie kosztów działań zawierających się w strategii długookresowej oraz edukacji społecznej. Działania zawarte w strategii długookresowej będą wykonywane w czasie trwania tego oraz kolejnych Programów ochrony środowiska przed hałasem (po roku 2017). Działania zawierające się w ramach edukacji społecznej powinny być wykonywane w sposób ciągły - tylko wtedy przyniosą zamierzony efekt. Jest zatem niemożliwe precyzyjne oszacowanie ich kosztów.

1.6. Źródła finansowania programu

Realizacja wszystkich elementów Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa pomorskiego możliwa jest wyłącznie przy współpracy różnych organów. Źródłem finansowania Programu będą środki budżetu województwa, w ramach środków przeznaczonych do realizacji zadań przez jej jednostki organizacyjne oraz zarządcę linii kolejowej (w chwili obecnej PKP PLK S.A.).

Finansowanie działań może być również wsparte ze środków unijnych (m.in. Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i funduszy strukturalnych), Funduszy Ochrony Środowiska, dotacji budżetu państwa, środków zagranicznych niepodlegających zwrotowi, nadwyżki operacyjnej.

1.7. Informacje i dokumenty wykorzystane do kontroli i dokumentowania realizacji programu

W celu dynamicznego i efektywnego postępu realizacji działań wyznaczonych w Programie ochrony środowiska przed hałasem, niezbędnym jest zapewnienie odpowiedniego poziomu monitorowania i kontroli. Odpowiednie przeprowadzanie weryfikacji i dokumentowania postępów pozwoli na ewentualną korektę

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 202 Gdańsk Główny – Wejherowo, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dew} i L_{ni}

działań jak również na wykazanie skuteczności i celowości podejmowanych inwestycji. Podstawowymi elementami kontroli są:

- a) raporty z postępu realizacji działań mających na celu poprawę klimatu akustycznego w województwie sporządzane przez zarządcę odcinków linii kolejowych i przekazywane corocznie za rok poprzedni w terminie do 31 marca
- b) końcowe sprawozdanie z realizacji Programu sporządzone przez koordynatora Programu i przekazane Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska.

Elementami kontroli mogą być także dokumenty sporządzane w ramach podejmowanych inwestycji do których można zaliczyć:

- a) raporty oddziaływania na środowisko;
- b) analizy porealizacyjne.

Ponadto, niezbędnym działaniem jest prowadzenie monitoringu podejmowania nowych inwestycji, aby były one realizowane w sposób nie zwiększający ilości osób narażonych na nadmierne oddziaływanie hałasu. Sytuacja ta dotyczy głównie budowy nowych obiektów mieszkalnych, których złe usytuowanie w stosunku do istniejącego źródła hałasu (lokalizacja obiektu, rozkład pomieszczeń) wpływałaby na powiększanie się obszarów objętych przekroczeniami dopuszczalnych poziomów hałasu, a więc odcinków które powinny być objęte Programem ochrony środowiska przed hałasem.

2. OGRANICZENIA I OBOWIĄZKI WYNIKAJĄCE Z REALIZACJI PROGRAMU

2.1. Ograniczenia i obowiązki organów administracji

Organami administracji odpowiedzialnymi za wydawanie aktów prawa miejscowego w zakresie związanym z realizacją Programu są: rady gmin w obszarze których położone są tereny objęte zakresem Programu (miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego), rady powiatów oraz Sejmik Województwa Pomorskiego (ustanawianie obszarów ograniczonego użytkowania). Koordynacja i kontrola realizacji Programu należy do kompetencji Samorządu Województwa. Funkcje kontrolne w stosunku do zarządzającego liniami krajowymi pełni Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska.

Organy administracji publicznej są również zobowiązane do prowadzenia odpowiedniej polityki w zakresie planowania przestrzennego.

Odpowiedzialnym za realizację niniejszego Programu ochrony środowiska przed hałasem jest zarządca infrastruktury kolejowej (obecnie PKP PLK S.A.).

Od zarządcy odcinków objętych zakresem Programu wymaga się sporządzania i przedkładania Marszałkowi Województwa Pomorskiego rocznych raportów za rok poprzedni z przebiegu prac nad realizacją Programu. Raporty te, wykonane w wersji papierowej i elektronicznej, powinny zawierać nazwę jednostki odpowiedzialnej za realizację i nadzór działania, rodzaj lub zakres działania, lokalizację lub obszar działania, harmonogram realizacji działania, przewidywany efekt rzeczowy i ekologiczny (jeśli tego dotyczy).

Przekazane do Marszałka Województwa raporty stanowiąc będą podstawę do sporządzenia oceny realizacji działań zaproponowanych w ramach niniejszego opracowania przy sporządzaniu kolejnego Programu ochrony środowiska przed hałasem.

2.2. Ograniczenia i obowiązki podmiotów korzystających ze środowiska

Ustawa Prawo ochrony środowiska [1] określa szereg warunków dotyczących użytkowania instalacji, których funkcjonowanie może mieć wpływ na środowisko, oraz wskazuje obowiązki ciążące na użytkownikach (których należy w tym przypadku utożsamiać z Zarządcą) tych instalacji. Należy tu wymienić przede wszystkim postanowienia:

- art. 141, stanowiące o obowiązku dotrzymania standardów emisji hałasu,
- art. 144, nakładające obowiązek takiego użytkowania urządzeń, które nie będą powodować przekroczeń w zakresie standardów jakości środowiska,
- art. 147, nakładające obowiązek prowadzenia okresowych (ust. 1) lub ciągłych (ust. 2) pomiarów wartości hałasu, przy zastrzeżeniu, że pomiary te powinny być prowadzone przez odpowiednio przygotowane laboratoria (art. 147a) a wyniki pomiarów winny być ewidencjonowane i przechowywane przez okres co najmniej 5 lat (ust. 6),

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 202 Gdańsk Główny – Wejherowo, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dov} i L_{dn}

- art. 149 ust. 1, określające obowiązek przedstawienia wyników przeprowadzonych pomiarów właściwemu organowi ochrony środowiska oraz wojewódzkiemu inspektoratowi ochrony środowiska,
- art. 152, stwierdzające obowiązek zgłoszenia do eksploatacji inwestycji nie wymagającej pozwolenia, mogącej jednak negatywnie oddziaływać na środowisko.

Przestrzeganie wymogów ochrony środowiska w odniesieniu do obiektów infrastruktury kolejowej spoczywa na zarządzających tymi obiektami (art. 139 ustawy Prawo ochrony środowiska). Do obowiązków tych zarządców należy:

- stosowanie zabezpieczeń akustycznych i właściwej organizacji ruchu w celu ochrony środowiska przed zanieczyszczeniem hałasem (art. 173),
- dotrzymanie standardów jakości środowiska, tj. dopuszczalnych poziomów hałasu (art. 174),
- prowadzenie okresowych lub ciągłych pomiarów hałasu (art. 175) oraz przedstawienia wyników przeprowadzonych pomiarów właściwemu organowi ochrony środowiska i wojewódzkiemu inspektoratowi ochrony środowiska (art. 177 ust.1),
- sporządzanie co 5 lat map akustycznych dla terenów położonych w otoczeniu obiektów mogących negatywnie wpływać na środowisko (art. 179 ust. 1 i 3), przy czym obowiązek sporządzenia mapy akustycznej po raz pierwszy winien zostać zrealizowany w terminie 1 roku od dnia, w którym obiekt został zaliczony do obiektów, których eksploatacja może powodować negatywne oddziaływanie akustyczne na znacznych obszarach (art. 179 ust. 5),
- obowiązek niezwłocznego przedłożenia fragmentów map akustycznych obejmujących określony powiat właściwemu marszałkowi województwa i staroście, oraz fragmentów obejmujących określone województwo właściwemu wojewódzkiemu inspektoratowi ochrony środowiska (art. 179 ust. 4).

Zgodnie z wyżej przytoczonymi zapisami Ustawy Prawo ochrony środowiska przyjmuje się, że realizacja zadań składających się na niniejszy Program ochrony środowiska przed hałasem spoczywać będzie w okresie jego realizacji na zarządcy odcinków objętych zakresem Programu, którym w chwili obecnej jest PKP PLK S.A..

3. UZASADNIENIE ZAKRESU ZAGADNIENI

3.1. Dane i wnioski wynikające z map akustycznych sporządzonych dla odcinka linii kolejowej nr 202

Według szacunków wykonanych w ramach Map akustycznych dla linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów na dobę [9] w zasięgu pasa analizy niekorzystnego oddziaływania hałasu emitowanego przez pociągi poruszające się analizowanym odcinkiem linii kolejowej mieszkało około 45 osób w ok. 10 budynkach mieszkalnych (według wskaźnika L_{N}). Uwarunkowania wynikające z ustaleń planów zagospodarowania przestrzennego, obszarów ograniczonego użytkowania oraz stref ochronnych przedstawiono w rozdziale 3.3 natomiast wartość przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu zamieszczono w tabl. 1.1.

W tabl. 3.1 przedstawiono szczegółowe dane lokalizacyjno - techniczne analizowanego odcinka linii kolejowej.

Tabl. 3.1. Dane lokalizacyjno-techniczne analizowanego ciągu linii kolejowej Nr 202 na odcinku Gdańsk Główny – Wejherowo [9]

Nr linii	Nazwa linii	Nazwa odcinka	Kilometraż		Długość odcinka	Liczba pociągów rocznie		
			początku odcinka	końca odcinka		pasaż.	tow.	ogółem
202	Gdańsk Główny – Stargard Szczeciński	Gdańsk Główny – Gdynia Główna Osobowa	-0+378	20+992	21.370	37 964	7 720	45 683
202	Gdańsk Główny – Stargard Szczeciński	Rumia – Reda	32+402	35+536	3.134	57 590	1 905	59 495

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 202 Gdańsk Główny – Wejherowo, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dwn} i L_n

202	Gdańsk Główny – Stargard Szczeciński	Reda – Wejherowo	Kilometraż			Liczba pociągów rocznie		
			35+536	43+995	8.459	47 859	1 694	49 552

Tabl. 3.2. Dane demograficzne analizowanych jednostek podziału administracyjnego z dnia 31.12.2011 r.(województwo, powiaty)

	2010 r.	2011 r.	Gęstość załudnienia w 2011 r.
Województwo Pomorskie	2275494	2283500	125
Powiat m. Gdańsk	460509	460517	1758
Powiat m. Gdynia	249461	248939	1842
Powiat m. Sopot	38858	38584	2233
Powiat wejherowski	199005	201630	157

3.2. Ocena realizacji poprzedniego programu ochrony środowiska przed hałasem dla terenów sąsiadujących z linią kolejową nr 202

Program ochrony środowiska przed hałasem dla przedmiotowego odcinka linii kolejowej nr 202 jest wykonywany w chwili obecnej po raz pierwszy. Rozdział ten nie dotyczy zatem niniejszego opracowania.

3.3. Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych do opracowania programu

3.3.1. Istniejące powiatowe lub gminne programy ochrony środowiska

W ramach niniejszego Programu wykonano analizy szeregu opracowań obejmujących swym zakresem tereny, na których zlokalizowany jest analizowany odcinek linii kolejowej. Poniżej przedstawiono główne ustalenia powiatowych i gminnych programów ochrony środowiska oraz opracowań pokrewnych w przypadku analizowanego odcinka linii kolejowej:

- Program Ochrony Środowiska dla Województwa Pomorskiego na lata 2013-2016 z perspektywą do roku 2020 [11]
- Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Wejherowskiego na lata 2004 – 2011 (Uchwała Nr II/XVI/168/04 Rady Powiatu Wejherowskiego z dnia 26 marca 2004 r.) [13];
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Wejherowo na lata 2012-2015 z perspektywą na lata 2016-2019 ;
- Program Ochrony Środowiska dla miasta Rumi na lata 2004-2011 [15];
- Program Ochrony Środowiska dla Miasta Gdańska 2011 z uwzględnieniem perspektywy 2012-2014 [16],
- Program Ochrony Środowiska przed hałasem dla Miasta Gdańska [18],
- Program Ochrony Środowiska wraz z Planem Gospodarki Odpadami na lata 2008-2010 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2011-2014 dla Miasta Gdyni [19],
- Program Ochrony Środowiska przed hałasem dla Miasta Gdyni [17].

„Program Ochrony Środowiska dla Województwa Pomorskiego na lata 2013-2016 z perspektywą do roku 2020” [11] wskazuje, iż w województwie pomorskim pogarszanie klimatu akustycznego spowodowane jest głównie stałym wzrostem natężenia ruchu pojazdów. Wzrost natężenia ruchu na wszystkich typach dróg, przy jednoczesnej ekspansji zabudowy mieszkaniowej na tereny zagrożone hałasem, przyczynia się do zwiększenia się ilości zabudowy mieszkaniowej zagrożonej hałasem, wydłuża czas ekspozycji na ponadnormatywny hałas - szczególnie w porze nocnej, zwiększając dyskomfort wypoczynku. Ponadto tempo poprawy stanu dróg, ulic i linii kolejowych jest niskie, co przekłada się na poziom hałasu w środowisku. Wzrasta natężenie ruchu lotniczego i związanych z tym uciążliwości. Do pogorszenia klimatu akustycznego przyczynia się przyrost liczby obiektów o charakterze usługowym i handlowym (markety, stacje benzynowe,

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 202 Gdańsk Główny – Wejherowo, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dmi} i L_{ni}

działalność rozrywkowa, rzemieślnicza, warsztaty itp.) w pobliżu zabudowy chronionej (mieszkalnej). Sprzyja to przekraczaniu norm akustycznych, także z uwagi na coraz szerzej stosowane urządzenia klimatyzacyjne i powoduje rosnącą uciążliwość dla mieszkańców.

Jednocześnie Program przedstawia działania służące poprawie warunków akustycznych na terenie województwa pomorskiego, m.in.:

- promowanie i wspieranie rozwiązań pozwalających na ograniczenie wielkości emisji zanieczyszczeń pochodzących z transportu oraz hałasu komunikacyjnego;
- tworzenie obszarów ograniczonego użytkowania w otoczeniu obiektów, instalacji i infrastruktury transportowej, gdzie mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska w zakresie uciążliwości akustycznej.

W „Programie ochrony środowiska dla powiatu wejherowskiego na lata 2004-2011” wskazano wśród celów polityki ekologicznej w zakresie ochrony środowiska przed hałasem na konieczność ograniczenia hałasu na obszarach miejskich (Reda, Rumia, Wejherowo) oraz głównych dróg do poziomu równoważnego nie przekraczającego w porze nocnej 55 dB. Podkreślono, iż głównym zagrożeniem, ze strony systemu transportowego, głównie drogowego na terenie powiatu wejherowskiego jest emisja zanieczyszczeń i generowanie hałasu. Zagrożenie to w największym stopniu dotyczy miast powiatu. Zwrócono również uwagę, iż w świetle prognozowanych zmian ruchu transportowego na terenie powiatu istotne jest tworzenie warunków do poprawy komunikacji poprzez budowę nowych i modernizację istniejących dróg (określane jako działanie priorytetowe powiatu wejherowskiego). Program wskazuje także na budowę ekranów akustycznych i wymianę okien na dźwiękoszczelne w najbardziej newralgicznych punktach (zwłaszcza w zwartej zabudowie miejskiej) jako działania zmniejszające zagrożenie hałasem. Niezmiernie istotne jest to, by zagrożenia dotyczące emisji hałasu integrować z aspektami planowania przestrzennego, co powinno mieć zastosowanie w opracowywaniu lub wprowadzaniu zmian do miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Zgodnie z „Programem Ochrony Środowiska dla Rumi na lata 2004-2011” [15] najważniejsze zadania dotyczące hałasu powinny koncentrować się na:

- monitoringu hałasu drogowego w wyznaczonych punktach pomiarowych;
- opracowaniu map akustycznych i programów naprawczych dla obszarów położonych wzdłuż głównych dróg i linii kolejowych;
- wprowadzenie do miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego zapisów poświęconych ochronie przed hałasem z wyznaczeniem obszarów ograniczonego użytkowania wokół głównych dróg i linii kolejowych, tam gdzie przekroczone są normy hałasu;
- kontroli emisji hałasu do środowiska z obiektów działalności gospodarczej.

Program szczególną uwagę kieruje na ochronę przed hałasem komunikacyjnym i (utrzymanie) poprawę jakości powietrza atmosferycznego, zwłaszcza wzdłuż drogi krajowej nr 6 i obszarów przemysłowych.

W „Programie Ochrony Środowiska dla Miasta Gdańska” [16] jako główne źródła hałasu kolejowego wymieniono:

- dwa magistralne połączenia kolejowe: linia E 65 Gdańsk/Gdynia – Tczew – Malbork - Warszawa i dalej centralna magistrala kolejowa;
- linia C-E 65 Gdańsk/Gdynia – Tczew – Bydgoszcz – Śląsk w skład, których wchodzi linie 202 i 009;
- linia 227 biegnąca od stacji Gdańsk Zaspą Towarową i jej odnoga – linia 722;
- linia 201 Gdynia Główna – Kościerzyna (niez elektryfikowana, przewidziana do remontu);
- linia 250 obsługująca Szybką Kolej Miejską (SKM) na trasie Gdańsk Główny – Rumia.

Jako jeden z celów średniookresowych wyszczególniono konieczność ochrony mieszkańców przed narażeniem na ponadnormatywny hałas poprzez:

- Kontynuację oceny stanu akustycznego Miasta,
- Podejmowanie przedsięwzięć zmierzających do ograniczenia uciążliwości hałasowych z różnych źródeł w tym szczególnie w obszarach zamieszkałych, a także podejmowanie innych działań zapisanych w Programie ochrony przed hałasem, dla zapewnienia ich skutecznego wdrożenia

Program Ochrony Środowiska przed hałasem dla Miasta Gdańska [18] kierunki realizacji programu ochrony przed hałasem zawarł w trzech grupach zagadnień – priorytetach:

- PRIORYTET I - Modernizacja linii E65 Warszawa – Gdynia (w realizacji – efekty wielkoskalowe),

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 202 Gdańsk Główny – Wejherowo, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dwn} i L_n

- PRIORYTET II - SKM – poprawa jakości torowisk,
- PRIORYTET III - Przedsięwzięcia krótkookresowe.

W Programie uznano, że mniej uciążliwym źródłem hałasu - w stosunku do ruchu drogowego - w skali całego miasta, jest hałas kolejowy z uwagi na jego lokalny charakter. Uciążliwość spowodowana ruchem pociągów ogranicza się do obszarów położonych w sąsiedztwie linii kolejowych. Przez Gdańsk przebiegają dwa magistralne połączenia kolejowe: linia E 65 Gdańsk/Gdynia-Tczew-Malbork-Warszawa (i dalej centralna magistrala kolejowa) oraz linia CE 65 Gdańsk/Gdynia-Tczew-Bydgoszcz-Śląsk. Połączenie towarowe z Portem Północnym zapewnia linia 226, natomiast połączenie z terenami przemysłowymi położonymi po zachodniej stronie Martwej Wisły zapewnia towarowa linia 227. System bocznic zdawczo-zbiornych zapewnia płynny ruch pociągów towarowych. Hałas kolejowy jest najbardziej odczuwalny w dzielnicy Wrzeszcz. Spowodowane jest to umiejscowieniem zabudowy mieszkalnej w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowej, która na tym odcinku od biegnie na nasypie. Tam też obserwuje się największe przekroczenia wartości dopuszczalnych. Na pozostałych odcinkach uciążliwość hałasu kolejowego występuje maksymalnie do drugiej linii zabudowy.

„Program Ochrony Środowiska wraz z Planem Gospodarki Odpadami na lata 2008-2010 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2011-2014 dla Miasta Gdyni” [19] nie określił kierunków działań w zakresie ochrony przed hałasem z uwagi na przygotowywanie w tym samym czasie Programu Ochrony Środowiska przed hałasem dla Miasta Gdyni.

W „Programie Ochrony Środowiska przed hałasem dla Miasta Gdyni” [17] ustalono, że hałas kolejowy ma największy zasięg w części dzielnicy Gdynia Orłowo. Jest to spowodowane umiejscowieniem niskiej zabudowy jednorodzinnej w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowej, która na odcinku od południowej granicy miasta do Gdyni Redłowa biegnie na nasypie. Tam też obserwuje się największe przekroczenia wartości dopuszczalnych. Na pozostałych odcinkach uciążliwość hałasu kolejowego występuje maksymalnie do drugiej linii zabudowy. Lokalność i ograniczony zasięg uciążliwości hałasu kolejowego potwierdzają dane przedstawione w opracowaniu Elektroniczna Mapa Akustyczna Miasta Gdyni. Wynika z nich, że 3,5% mieszkańców Gdyni narażonych jest na hałas wyrażony wskaźnikiem LDWN większym niż 65 dB. Dla wskaźnika LN, odsetek liczby ludności narażonej na hałas większy niż 55 dB wynosi 5,7%.

W Programie uwzględniono uwarunkowania wynikające z przeprowadzanych oraz planowanych modernizacji torowisk kolejowych, mających miejsce w związku z modernizacją linii kolejowej E65. Dane uzyskane od PKP PLK SA posłużyły do przeprowadzenia wstępnej aktualizacji mapy akustycznej hałasu kolejowego dla obszarów konfliktowych. W Programie stwierdzono, że dokładne dane do pełnej aktualizacji mapy akustycznej Gdyni powinny zostać zebrane po zakończeniu modernizacji linii E65.

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

Podstawowymi aktami prawa miejscowego określającymi warunki ochrony akustycznej są miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. W ramach wykonywania niniejszego Programu dokonano szczegółowej analizy wszystkich miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, obowiązujących w chwili wykonywania niniejszego Programu. Wyniki analizy zostały przedstawione poniżej w tabl. 3.1, w której zawarto m.in.:

- Nazwę dokumentu planistycznego (miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, a także studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego)
- Akt powołujący zawierający numer uchwały i datę jej podjęcia.

Tabl. 3.1 Zestawienie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego

Nazwa dokumentu	Akt powołujący	Uwarunkowania dotyczące klimatu akustycznego
Studium Uwarunkowań Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Rumi	Uchwała Rady Miejskiej Rumi Nr V/39/2011 z dnia 27 stycznia 2011 r.	Dokument wskazuje, iż głównym źródłem zanieczyszczeń powietrza i hałasu na terenie gminy jest: – komunikacja samochodowa na ul. Sobieskiego i Grunwaldzkiej – odcinek głównego ciągu komunikacyjnego aglomeracji gdańskiej- droga krajowa nr 6;

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 202 Gdańsk Główny – Wejherowo, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dmi} i L_{d}

Nazwa dokumentu	Akt powołujący	Uwarunkowania dotyczące klimatu akustycznego
		<p>– linia kolejowa relacji Gdynia – Wejherowo – Szczecin (...).</p> <p>Studium wskazuje, iż należy zapewnić dotrzymanie standardów akustycznych na terenach zabudowy mieszkaniowej z zastosowaniem rozwiązań minimalizujących negatywne oddziaływanie akustyczne ciągów komunikacyjnych. Dla miasta Rumi wskazuje, aby w strefach uciążliwego oddziaływania komunikacji samochodowej i kolejowej ograniczać uciążliwości akustycznej i aerosanitarną poprzez techniczne ekrany akustyczne lub wprowadzenie zieleni wielowarstwowej izolacyjnej, zwiększenie płynności ruchu pojazdów i modernizacja nawierzchni dróg.</p>
<p>Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego miasta Rumi dla układu Komunikacyjnego ulicy Gdańskiej i Kosynierów</p>	<p>Uchwała Rady Gminy Rumia nr XIV/146/2003 z dnia 25 września 2003 r.</p>	<p>-</p>
<p>Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego fragmentu miasta Redy położonego pomiędzy ulicami Gdańską i Leśną wzdłuż terenów kolejowych</p>	<p>Uchwała Nr XXVI/280/2012 Rady Miejskiej W Redzie z dnia 28 listopada 2012 r.</p>	<p>Z uwagi na położenie terenu w strefie uciążliwości drogi krajowej nr 6 (ul. Gdańska i ul. Grunwaldzka) dla działek położonych w sąsiedztwie tej drogi należy zachować warunki dotyczące dopuszczalnego poziomu hałasu i wibracji zgodnie z obowiązującymi przepisami. Zastosowane rozwiązania projektowo – budowlane dla nowych, przebudowywanych, rozbudowywanych i nadbudowywanych budynków winny spełniać warunki zabezpieczeń akustycznych i antydrganiowych, zgodne z obowiązującymi normami. W przypadku lokalizowania zabudowy mieszkaniowej w strefie niekorzystnego klimatu akustycznego, tj. oddziaływania hałasu i innych uciążliwości z tytułu sąsiedztwa drogi krajowej, zarządca drogi nie będzie ponosił kosztów związanych z budową urządzeń zabezpieczających przed hałasem i innymi uciążliwościami wynikającymi z sąsiedztwa drogi. Obowiązek budowy tych urządzeń będzie spoczywał na inwestorach planujących na tym terenie powyższe inwestycje oraz na ich następcach prawnych.</p> <p>Plan wskazuje, iż w pomieszczeniach przeznaczonych na stały pobyt ludzi, m.in. położonych w zasięgu uciążliwości linii kolejowej i drogi krajowej, należy zastosować środki techniczne doprowadzające poziom hałasu do wartości zgodnych z obowiązującymi normami</p>

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 202 Gdańsk Główny – Wejherowo, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dwn} i L_n

Nazwa dokumentu	Akt powołujący	Uwarunkowania dotyczące klimatu akustycznego
Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego części obszaru miasta Redy w rejonie ulic Obwodowej, Puckiej i Wejherowskiej	Uchwała Rady Gminy Reda nr VI/77/2007 z dnia 29 marca 2007 r.	-
Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego miasta Redy na obszarze jednostki „C” w rejonie Gdańskiej i Obwodowej	Uchwała Rady Gminy Reda nr VIII/75/2003 z dnia 15 kwietnia 2003 r.	-
Zmiana miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Redy na obszarze jednostki „C” w rejonie ul. Gdańskiej i Obwodowej	Uchwała nr VI/80/2007 Rady Miejskiej w Redzie z dnia 29 marca 2007 r.	-
Zmiana miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Redy na obszarze jednostki „C” w rejonie ul. Gdańskiej i Obwodowej	Uchwała Nr XXIII/235/2012 Rady Miejskiej W Redzie z dnia 27 czerwca 2012 r.	Na terenie przeznaczonym pod zabudowę mieszkaniowo – usługową obowiązuje poziom hałasu w środowisku jak dla terenów przeznaczonych na cele mieszkaniowo-usługowe
Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego miasta Redy w rejonie ulic Łąkowej, Gdańskiej, Obwodowe i Ceynowy	Uchwała Rady Gminy Reda nr LH/442/2010 z dnia 12 lipca 2010 r.	Plan wskazuje, iż (...) z uwagi na położenie terenu w strefie uciążliwości drogi krajowej nr 6 dla działek położonych w sąsiedztwie tej drogi należy zachować warunki dotyczące dopuszczalnego poziomu hałasu i wibracji zgodnie z obowiązującymi przepisami. Zastosowane rozwiązania projektowo – budowlane dla nowych, przebudowywanych i rozbudowywanych budynków winny spełniać warunki zabezpieczeń akustycznych i antydrganiowych, zgodne z obowiązującymi przepisami. Odległość planowanej zabudowy od drogi krajowej winna nastąpić w oparciu o ocenę prognozowanego natężenia hałasu emitowanego przez ruch pojazdów poruszających się po drodze. W przypadku zamierzeń zlokalizowania obiektów przeznaczonych na pobyt ludzi w strefie uciążliwości drogi krajowej nr 6, zarządca drogi nie będzie ponosił kosztów związanych z budową urządzeń zabezpieczających przed hałasem i innych uciążliwościami wynikającymi z sąsiedztwa drogi. Powyższe ustalenie obowiązuje do czasu realizacji drogi krajowej nr 6 po nowym śladzie. Zastosowane rozwiązania projektowo – budowlane muszą zapewnić na granicy terenów

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 202 Gdańsk Główny – Wejherowo, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dmi} i L_{ni}

Nazwa dokumentu	Akt powołujący	Uwarunkowania dotyczące klimatu akustycznego
		chronionych (mieszkaniowych, mieszkaniowo-usługowych i rekreacyjno-wypoczynkowych oraz terenów przeznaczonych pod budynki związane ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży) warunki akustyczne zgodne z obowiązującymi przepisami Jednocześnie na całym obszarze objętym planem zakazuje się ze względów lokalizacji ekranów akustycznych.
Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Miasta Reda w rejonie ulic Gdańskiej, Gniewowskiej, Ogrodowej i Cechowej	Uchwała Nr XXV/228/2008 Rady Miejskiej w Redzie z dnia 17 września 2008r.	Z uwagi na położenie terenu w strefie uciążliwości drogi krajowej nr 6 (ul. Gdańska) i powiatowej nr 1400G (ul. Gniewowska) oraz terenów kolejowych (linia nr 213 Reda - Hel) dla działek położonych w sąsiedztwie tych dróg i torów należy zachować warunki dotyczące dopuszczalnego poziomu hałasu i wibracji zgodnie z obowiązującymi przepisami. Zastosowane rozwiązania projektowo – budowlane dla nowych, modernizowanych i rozbudowywanych budynków winny spełniać warunki zabezpieczeń akustycznych i antydrganiowych, zgodnie z obowiązującymi normami. Strefa uciążliwości drogi krajowej nr 6 obowiązuje do czasu realizacji obwodnicy miejskiej. Zgodnie z planem obowiązuje zakaz budowy prefabrykowanych ogrodzeń żelbetowych, za wyjątkiem przegród stanowiących ekrany akustyczne od strony terenów kolejowych.
Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Miasta Wejherowo na obszarze oznaczonym w aktualnym planie symbolem X2	Uchwała nr IVk/XXXV/404/2005 z dnia 29 listopada 2005 r.	-
Zmiana miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla fragmentu miasta Wejherowa w obszarze pomiędzy ul. I Brygady Pancerniej Wojska Polskiego a ulicami Podmiejską i Budowlanych	Uchwała Nr VIk/XVI/222/2012 Rady Miasta Wejherowa	-
Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego miasta Wejherowa obejmującego obszar miasta Wejherowa z wyłączeniem	Uchwała nr IIIk/XXXV/379/2001 z dnia 18 grudnia 2001 r.	W przypadku zamierzeń Inwestora zlokalizowania obiektów w strefie uciążliwości drogi, do jego obowiązków należy wykonanie urządzeń zabezpieczających przed hałasem i innymi uciążliwościami wynikającymi z sąsiedztwa drogi. Obowiązek ten dotyczy

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 202 Gdańsk Główny – Wejherowo, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dwn} i L_n

Nazwa dokumentu	Akt powołujący	Uwarunkowania dotyczące klimatu akustycznego
obszarów dla których rada miasta Wejherowa podjęła uchwały o przystąpieniu do sporządzenia zmian w planie miejscowym, tj. Wejherowo Śródmieście - część Północna.		również następców prawnych właściciela terenu.
Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Orunia Dolna rejon ul. Trakt Św. Wojciecha 213 w mieście Gdańsku.	Uchwała Nr XII/314/2003 Rady Miasta Gdańska z dnia 28 sierpnia 2003 roku	W pomieszczeniach przewidzianych na stały pobyt ludzi położonych w strefie uciążliwości komunikacyjnych Traktu św. Wojciecha i linii kolejowej Gdańsk – Warszawa zastosowanie zabezpieczeń technicznych doprowadzających poziom hałasu i wibracji do wartości zgodnych z obowiązującymi normami,
Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Orunia rejon ulicy Trakt Św. Wojciecha i ulicy Gościnniej w mieście Gdańsku	Uchwała Nr XXXVII/1067/09 Rady Miasta Gdańska z dnia 25 czerwca 2009 roku	Z uwagi na utrudnienia związane z hałasem drogowym i kolejowym należy zapewnić odpowiednie zabezpieczenia akustyczne.

W miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego tematyka związana z problem hałasu komunikacyjnego w środowisku poruszana jest z reguły w sposób bardzo ogólny. Z reguły w dokumentach tych podnoszone są następujące kwestie:

- tereny zieleni (urządzonej/nieurządzonej) mogą być wykorzystywane jako miejsce posadwienia ekranów akustycznych w sąsiedztwie tras komunikacyjnych lub do zasadzenia zieleni izolacyjnej,
- nowe obiekty budowlane przeznaczone na pobyt ludzi należy lokalizować w odległości zgodnej z obowiązującymi aktualnie przepisami, poza zasięgiem uciążliwości od dróg i kolei, takimi jak np. hałas z uwagi na prawdopodobne występowanie przekroczeń dopuszczalnego poziomu dźwięku, ewentualnie jeśli zajdzie konieczność lokalizacji takiej zabudowy w strefie oddziaływania należy przewidzieć wykonanie zabezpieczeń akustycznych,
- wyspecyfikowanie terenów opisanych w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego kwalifikujących się pod względem wartości dopuszczalnych hałasu do terenów opisanych w Rozporządzeniu,
- na terenach objętych planem ustalono zakazy lokalizacji źródeł hałasu, które mogłyby pogorszyć klimat akustyczny na terenach przeznaczonych na obiekty budowlane przeznaczone na pobyt ludzi lub związanych z wypoczynkiem.

4. STRESZCZENIE NIESPECJALISTYCZNE

Odcinek linii kolejowej nr 202 stanowiący przedmiot niniejszego opracowania jest zlokalizowany na terenie czterech powiatów: m. Gdańsk, m. Sopot, m. Gdynia i powiatu wejherowskiego. Obejmuje on dwa odcinki: od km 0+378 do km 20+992 oraz od km 32+402 do km 43+995. Linia kolejowa przebiega przez tereny silnie zurbanizowane – miasto Gdańsk, Sopot, Gdynia, Rumia, Reda i Wejherowo. Na większości terenów sąsiadujących z analizowanymi odcinkami linii występuje zabudowa mieszkaniowa śródmiejska lub rozproszona, a także (poza centrami miast) zabudowa produkcyjno-usługowa.

Ograniczenie równoważnego poziomu dźwięku do wartości dopuszczalnych, określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska na obszarze sąsiadującym z liniami kolejowym o obciążeniu ruchem większym niż 30 000 przejazdów na rok jest często bardzo trudne lub wręcz niemożliwe. Należy jednak

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 202 Gdańsk Główny – Wejherowo, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{DWN} i L_N

podejmować działania, których celem będzie poprawa klimatu akustycznego na tych obszarach, w takim stopniu, w jakim jest to możliwe. W ramach opracowywania niniejszego Programu ochrony środowiska przed hałasem zaproponowano działania, których realizacja powinna spowodować poprawę stanu akustycznego. Działania podzielono na następujące grupy:

- Działania krótkookresowe, które stanowią faktyczny zakres Programu ochrony środowiska przed hałasem.
- Działania długoterminowe, których realizacja przewidywana jest w okresie trwania tego oraz kolejnych programów ochrony przed hałasem,
- Działania związane z edukacją społeczną, które powinny być prowadzone w sposób ciągły, zarówno w zakresie działań długoterminowych, jak i krótkoterminowych.

Strategia krótkookresowa stanowi faktyczny zakres niniejszego Programu. W jej ramach zawarte są działania, których celem jest spowodowanie poprawy klimatu akustycznego w tych miejscach, gdzie przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku są w chwili obecnej największe. Na potrzeby niniejszego opracowania dokonano analizy mapy akustycznej województwa pomorskiego, w ramach której opracowano rozkład przekroczeń wskaźnika L_{DWN} , L_N . Analiza wykazała, że zasięgi przekroczeń wskaźnika L_N w przypadku przedmiotowej linii kolejowej są większe od zasięgów wskaźnika L_{DWN} . W związku z tym do dalszych rozważań zdecydowano się wziąć pod uwagę jedynie oddziaływanie w porze nocy (wskaźnik L_N) jako dominujące. Następnie dokonano podziału przekroczeń wskaźnika L_N na dwie grupy: niski priorytet działań dla wartości przekroczeń od 0 do 10 dB oraz wysoki priorytet działań w przypadku istnienia przekroczeń poziomu dźwięku powyżej 10 dB.

W ramach priorytetu wysokiego znalazły się tereny położone w sąsiedztwie odcinków linii kolejowej o długości 2 km. Na obszarach sąsiadujących z nimi należy w pierwszej kolejności podjąć działania, które będą miały na celu redukcję poziomu hałasu. Orientacyjną lokalizację odcinków w podziale na poszczególne priorytety przedstawiono w części graficznej.

W ramach strategii krótkookresowej zakłada się spełnienie następującego celu kierunkowego niniejszego programu:

Ograniczenie uciążliwości akustycznych dla odcinków linii kolejowych o priorytecie wysokim (obniżenie wartości przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu na przedmiotowych obszarach do poziomu co najmniej niskiego priorytetu ochrony akustycznej – tj. osiągnięcia w ich otoczeniu wartości przekroczeń długookresowego średniego poziomu L_N niższego od 10 dB).

Dla osiągnięcia powyższego celu zakłada się realizację w perspektywie strategii krótkookresowej następujących działań:

- konsekwentna realizacja planów inwestycyjnych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. polegająca przede wszystkim na wykonywaniu modernizacji i remontów nawierzchni analizowanych odcinków linii kolejowych,
- konsekwentna realizacja zapisów raportów oddziaływania na środowisko, analiz porcelacyjnych oraz innych opracowań środowiskowych, które będą wykonane dla przebudowywanych lub modernizowanych w przyszłości odcinków linii kolejowych. Wykonanie niezbędnych zabezpieczeń przeciwdźwiękowych, mających na celu poprawę klimatu akustycznego w otoczeniu budynków podlegających ochronie akustycznej.

Głównym działaniem zawierającym się w strategii krótkoterminowej dla analizowanego odcinka linii kolejowej jest prowadzona w chwili obecnej modernizacja analizowanego odcinka linii kolejowej nr 202. Prace modernizacyjne prowadzone są na odcinku od km 0+378 do km 20+992.

Oprócz całkowitej przebudowy układu torowego, zastosowania szyn bezстыkowych oraz podkładów strunobetonowych, w celu zapewnienia dotrzymania standardów jakości środowiska na terenach wymagających ochrony przed hałasem są budowane ekrany akustyczne oraz wbudowywane maty antywibracyjne.

Ekrany akustyczne są budowane w następujących lokalizacjach linii kolejowej nr 202:

- od km 6+530 do km 7+680 – strona prawa,
- od km 16+400 do km 16+986 – strona prawa – ekran wybudowany,
- od km 18+170 do km 19+090 – strona prawa,
- od km 19+700 do km 20+175 – strona prawa,
- od km 20+200 do km 20+600 – strona prawa,
- od km 19+700 do km 20+175 – strona lewa,

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 202 Gdańsk Główny – Wejherowo, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dovm} i L_{dn}

- od km 20+200 do km 20+600 – strona lewa.
Maty antywibracyjne są wbudowywane w następujących lokalizacjach linii kolejowej nr 202:
- od km 1+400 do km 2+060 oraz w od km 2+800 do km 3+550 (tor nr 1);
- od km 1+400 do km 3+600 (tor nr 2);
- od km 7+855 do km 8+150 (tor nr 2),
- od km 9+850 do km 12+100 – maty ułożono w km od 9+850 do km 11+850 (tor nr 1 i 2)
- od km 10+300 do km 11+250 (tor nr 4 i 6).

Poprawa stanu torowiska powinna wpłynąć na obniżenie poziomu dźwięku generowanego na styku kół pociągów i nawierzchni torowej. Spowoduje to poprawę stanu klimatu akustycznego na terenach sąsiadujących z analizowanym odcinkiem linii kolejowej. Wskazane byłoby przeprowadzenie kontrolnych pomiarów hałasu po wykonaniu remontu i w razie istnienia w dalszym ciągu przekroczeń poziomów dopuszczalnych, podjęcie kolejnych działań naprawczych. Powinny być one szczegółowo określone na podstawie takich opracowań środowiskowych jak analiza porażeniowa lub przegląd ekologiczny.

W ramach strategii krótkoterminowej należy również dążyć do objęcia miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego całego obszaru sąsiadującego z analizowanym odcinkiem linii kolejowej. Pozwoli to m.in. na wyegzekwowanie od inwestorów właściwej lokalizacji przyszłych inwestycji budowlanych, zapewniającej odpowiedni komfort akustyczny dla użytkowników obiektów. Dzięki właściwemu planowaniu przestrzennemu będzie można uniknąć powstawania części nowych obszarów, dla których przekroczenia poziomu dźwięku będą największe.

Podstawowym działaniem, jakie powinno być realizowane w ramach polityki długookresowej jest konieczność spełniania prawa w zakresie ochrony przed hałasem w przypadku realizacji nowych inwestycji. Planowanie nowych odcinków linii kolejowych powinno być realizowane w taki sposób, aby przebiegały one (o ile jest to tylko możliwe) po terenach nie podlegających ochronie akustycznej w jak największej odległości od budynków mieszkalnych. W przypadku braku możliwości spełnienia tego warunku, budynki podlegające ochronie akustycznej powinny być zabezpieczone przed oddziaływaniem ruchu pojazdów szynowych przez zastosowanie odpowiednich urządzeń ochrony środowiska. Jeżeli natomiast ich zastosowanie jest niemożliwe np. z uwagi na bezpieczeństwo ruchu kolejowego, powinno się dążyć do zmiany funkcji lub wykupu przez Zarządców linii kolejowych budynków, których nie można zabezpieczyć przed działaniem hałasu o poziomie przekraczającym wartości dopuszczalne. Należy zaznaczyć, że wykupy nieruchomości są praktykowane tylko i wyłącznie na wniosek strony po decyzji sądu.

Jednym z najważniejszych aspektów polityki długookresowej jest właściwe planowanie przestrzenne w sąsiedztwie istniejącej linii kolejowych. Nie należy zezwalać na budowanie nowych budynków w strefie oddziaływania hałasu o poziomie przekraczającym wartości dopuszczalne pochodzącego od ruchu pojazdów szynowych. Właściwe pod względem akustycznym planowanie przestrzenne powinno się również charakteryzować lokalizowaniem nowych odcinków linii kolejowych na terenach nie objętych ochroną akustyczną, o czym wspomniano już wcześniej.

W ramach strategii długoterminowej zawierają się również techniczne działania mające na celu poprawę klimatu akustycznego w sąsiedztwie linii kolejowych objętych zakresem Programu, które miałyby być realizowane w ramach kolejnych Programów ochrony środowiska przed hałasem. W zakresie tego elementu polityki długookresowej należy na etapie kolejnego Programu ponownie przeanalizować stan klimatu akustycznego i w przypadku konieczności podjąć działania naprawcze, dla terenów, na których występują przekroczenia poziomów dopuszczalnych.

Jednym ze sposobów edukacji ekologicznej mogą być konsultacje społeczne przeprowadzane m.in. w ramach opracowywania programów ochrony środowiska, w tym również niniejszego opracowania. W ramach edukacji należy zwrócić główną uwagę na promocję właściwego planowania przestrzennego uwzględniającego zagrożenia hałasem, w tym m.in. strefowanie funkcji zabudowy i ograniczenie możliwości obudowy nowych odcinków linii kolejowych terenami „wrażliwymi” akustycznie (w tym m.in. o funkcji mieszkaniowej, rekreacyjnej, edukacyjnej czy związanymi z ochroną zdrowia).

Działania te powinny być skoordynowane i finansowane zarówno ze środków Zarządcy analizowanych odcinków linii – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., jak i jednostek samorządów terytorialnych oraz organizacji pozarządowych, których statut określa prowadzenie działań edukacyjnych w zakresie ochrony środowiska. Dodatkowo środki na edukację społeczeństwa w zakresie oddziaływania hałasu można pozyskiwać poprzez programy finansowe UE oraz z pomocą sponsorów i mediów. Efekty działań związanych z edukacją społeczeństwa są w chwili obecnej bardzo trudne do oszacowania, jednak przy systematycznym i skoordynowanym działaniu mogą one być znaczące.

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 202 Gdańsk Główny – Wejherowo, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dwn} i L_n

5. LITERATURA

- [1] Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150 z późniejszymi zmianami)
- [2] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 października 2002 r. w sprawie szczegółowych wymagań, jakim powinien odpowiadać program ochrony środowiska przed hałasem (Dz. U. z 2002 r. nr 179, poz. 1498)
- [3] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 10 listopada 2010 r. w sprawie ustalania wartości wskaźnika hałasu L_{dwn} (Dz. U. z 2010 r. nr 215, poz. 1414)
- [4] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2007 r. nr 120, poz. 826) wraz z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2012 r., poz. 1109)
- [5] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. 2012, poz. 1109)
- [6] 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 (Dz. U. 2008 Nr 199, poz. 1227 z późniejszymi zmianami)
- [7] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie dróg, linii kolejowych, i lotnisk, których eksploatacja może powodować negatywne oddziaływanie akustyczne na znacznych obszarach, dla których jest wymagane sporządzanie map akustycznych oraz sposobów określania granic terenów objętych tymi mapami (Dz. U. z 2007 r. nr 1, poz. 8)
- [8] Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku.
- [9] Mapa akustyczna dla odcinków linii kolejowych, po których przejeżdża ponad 30 000 pociągów rocznie, opracowana dla potrzeb programów ochrony środowiska przed hałasem – województwo pomorskie. EKKOM, Kraków 2011 r.
- [10] <http://mapa.kolej.one.pl/> (stan na 31.01.2013 r.),
- [11] Program Ochrony Środowiska dla Województwa Pomorskiego na lata 2013-2016 z perspektywą do roku 2020
- [12] Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2010-2013 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinków linii kolejowych, których eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dwn} i L_n ,
- [13] Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Wejherowskiego na lata 2004 – 2011 (Uchwała Nr II/XVI/168/04 Rady Powiatu Wejherowskiego z dnia 26 marca 2004 r.)
- [14] Programu Ochrony Środowiska dla miasta Wejherowa na lata 2012-2015 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2016-2019
- [15] Program Ochrony Środowiska dla miasta Rumi na lata 2004-2011
- [16] Program Ochrony Środowiska dla Miasta Gdańska 2011 z uwzględnieniem perspektywy 2012-2014. Na podstawie opracowania wykonanego w sierpniu 2009 roku przez Zespół Autorski Pomorskiego Centrum Badań i Technologii Środowiska, POMCERT,
- [17] Program Ochrony Środowiska przed hałasem dla Miasta Gdyni. Instytut Ochrony Środowiska oraz BMT Cordah Sp. z o.o.. Gdańsk - Warszawa, 2009
- [18] Program Ochrony Środowiska przed hałasem dla Miasta Gdańska. Instytut Ochrony Środowiska oraz BMT Cordah Sp. z o.o.. Gdańsk - Warszawa, 2009
- [19] Program Ochrony Środowiska wraz z Planem Gospodarki Odpadami na lata 2008-2010 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2011-2014 dla Miasta Gdyni. Gdynia 2008 r.
- [20] Pismo znak IOS3-443-2.3/13 z Biura Ochrony Środowiska PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., luty 2013r.
- [21] Tracz M., Bohatkiewicz J. Postępowanie w sprawie ocen oddziaływania na środowisko. Część I – wydanie trzecie rozszerzone i uaktualnione (wydanie nie zostało wydrukowane i nie było rozpowszechniane przez GDDP). Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych. Warszawa, 2001 r.
- [22] www.stat.gov.pl - Dane demograficzne analizowanych jednostek podziału administracyjnego z dnia 31.12.2012 r.(państwo, województwo, powiaty).

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 202 Gdańsk Główny – Wejherowo, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{DWN} i L_N

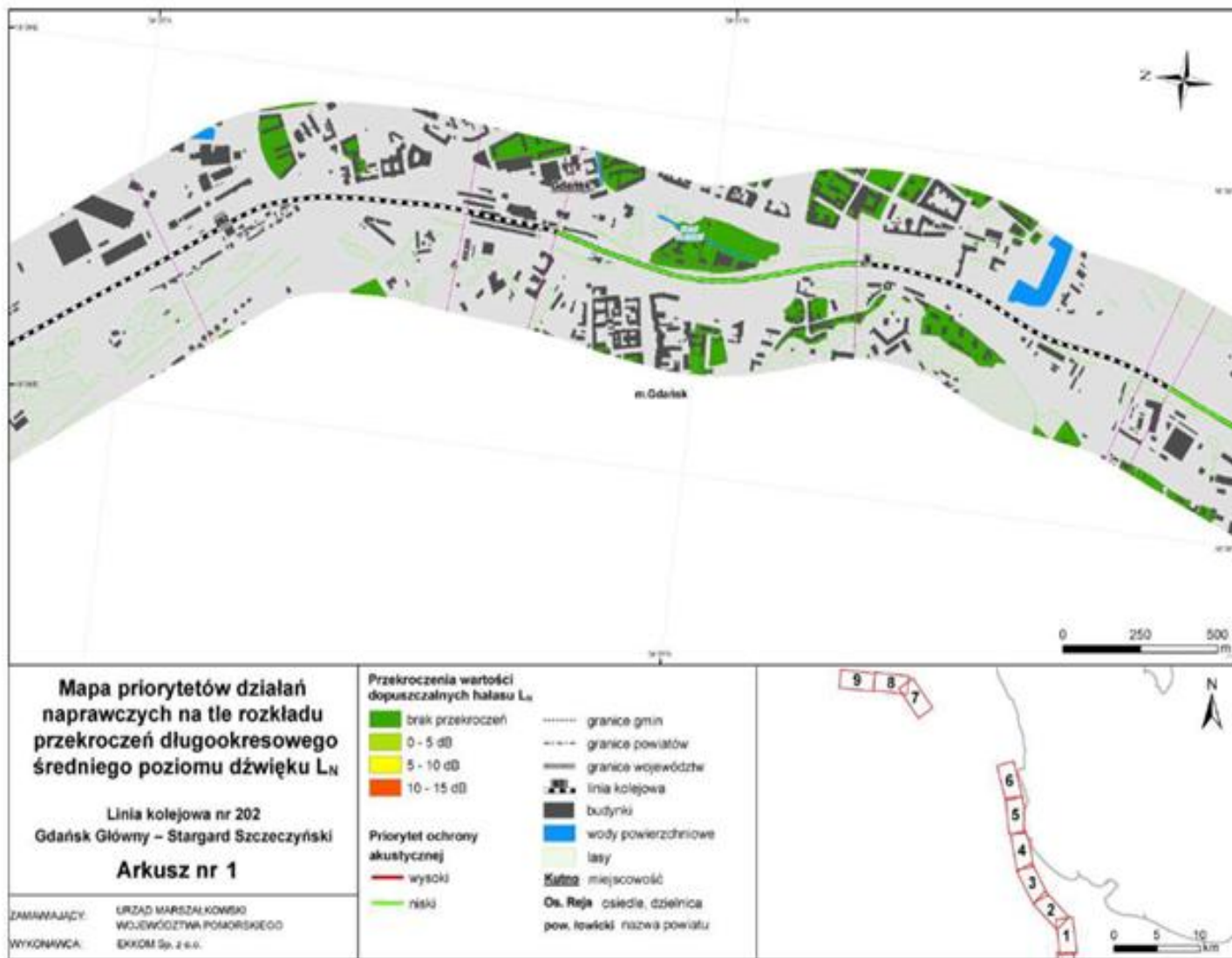
6. WYJAŚNIENIE SKRÓTÓW UŻYTYCH W OPRACOWANIU

- L_{Aeq} – Równoważny poziom dźwięku
- L_{DWN} – Długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w decybelach (dB) (wskaźnik hałasu dla pory dziennej, wieczornej i nocnej)
- L_N – Długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony w ciągu wszystkich pór nocy w roku, rozumianych jako przedział czasu od godz. 22.00 do godz. 6.00 (wskaźnik hałasu dla pory nocnej)
- L_D – Długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony w ciągu wszystkich pór dnia w roku (rozumianych jako przedział czasu od godz. 6:00 do godz. 18:00)
- L_W – Długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony w ciągu wszystkich pór wieczoru w roku (rozumianych jako przedział czasu od godz. 18:00 do godz. 22:00)
- ŚDR[p/d] - Średnioroczny Dobowy Ruch [pojazdów/dobę]
- POŚ – Ustawa Prawo ochrony środowiska
- Dz. U. – Dziennik Ustaw

7. CZĘŚĆ GRAFICZNA

Rysunki z mapami priorytetów działań naprawczych przedstawiono na kolejnych stronach.

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 202 Gdańsk Główny – Wejherowo, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dov} i L_{dn}



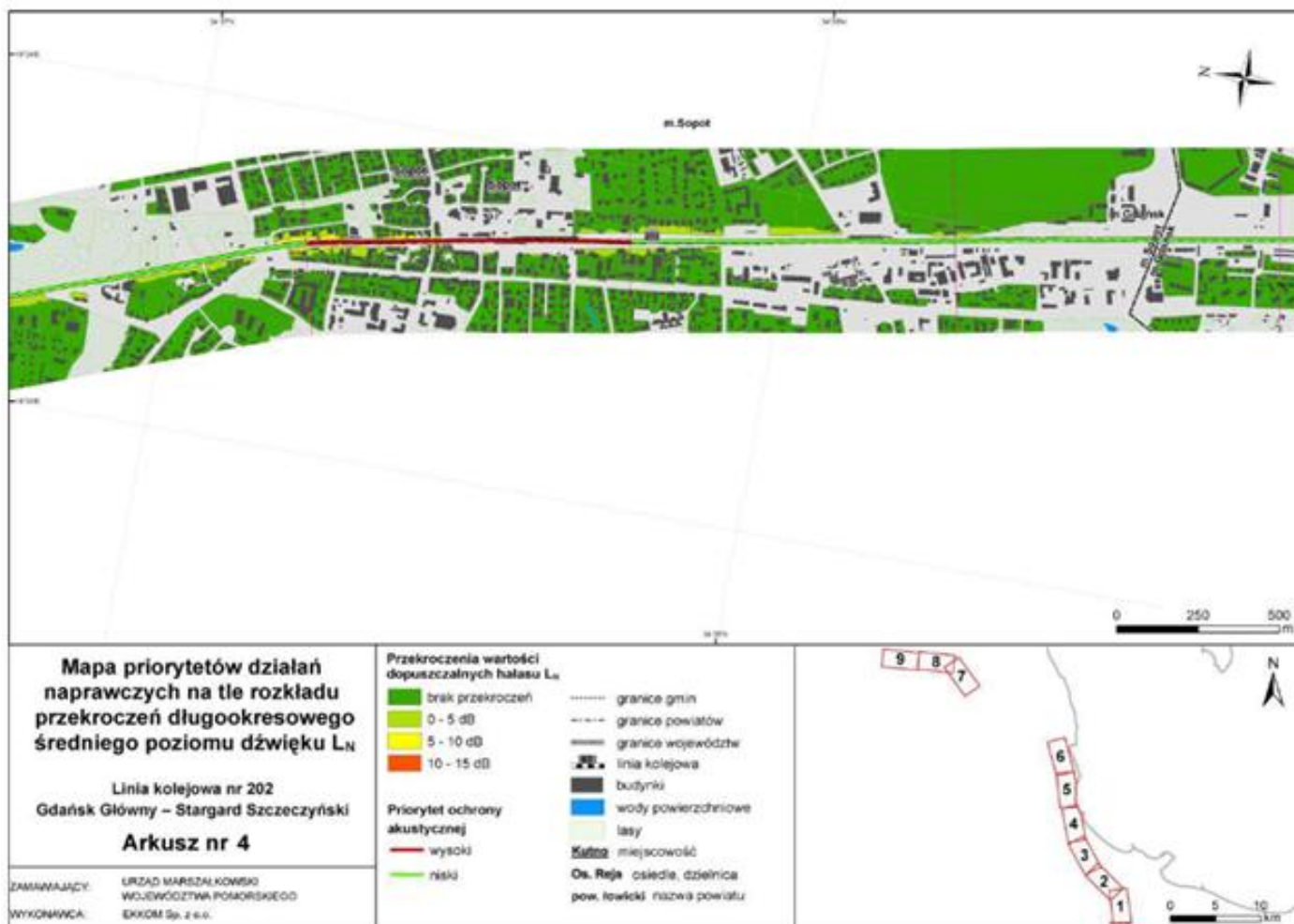
Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 202 Gdańsk Główny – Wejherowo, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{den} i L_n



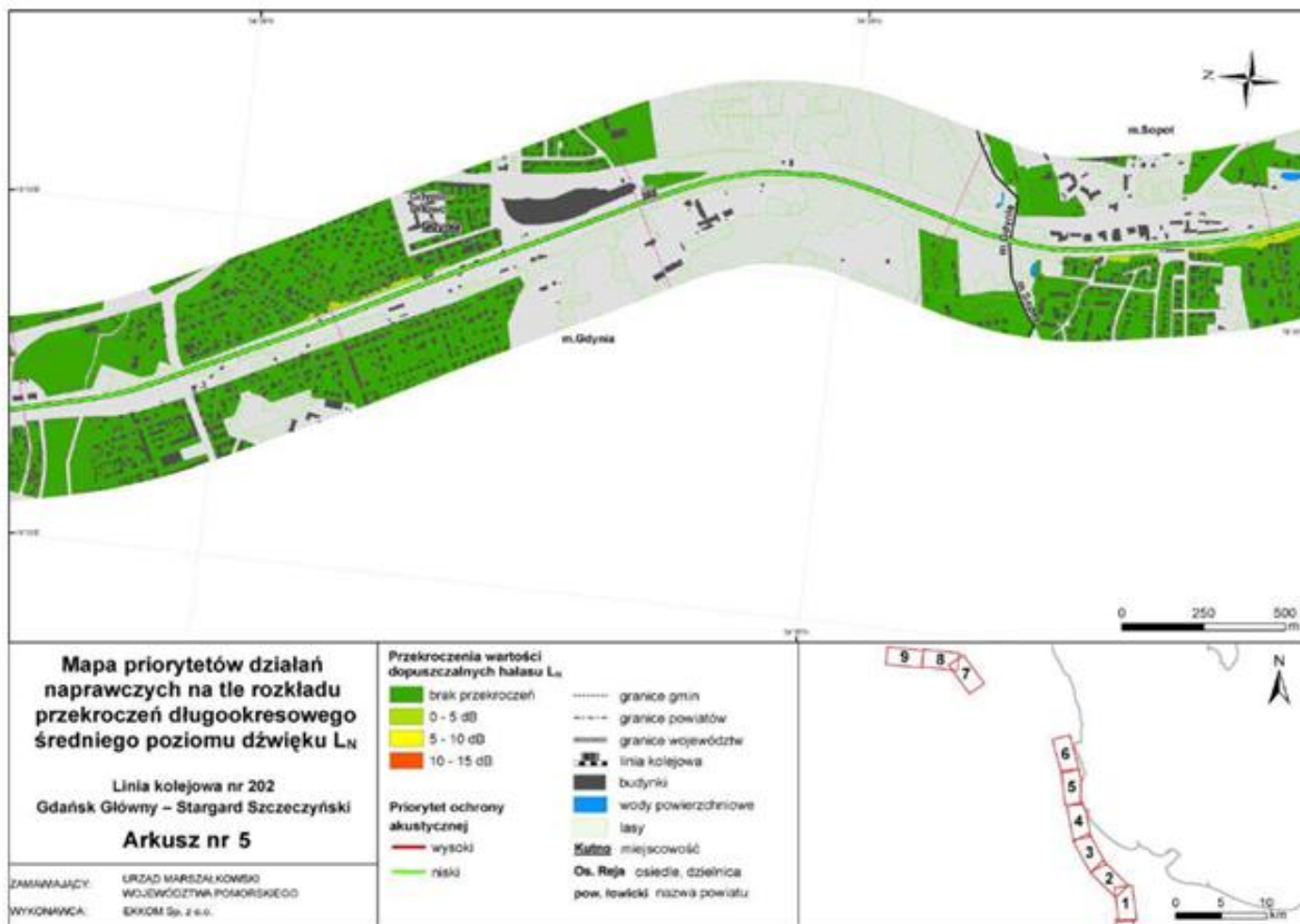
Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 202 Gdańsk Główny – Wejherowo, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{den} i L_n



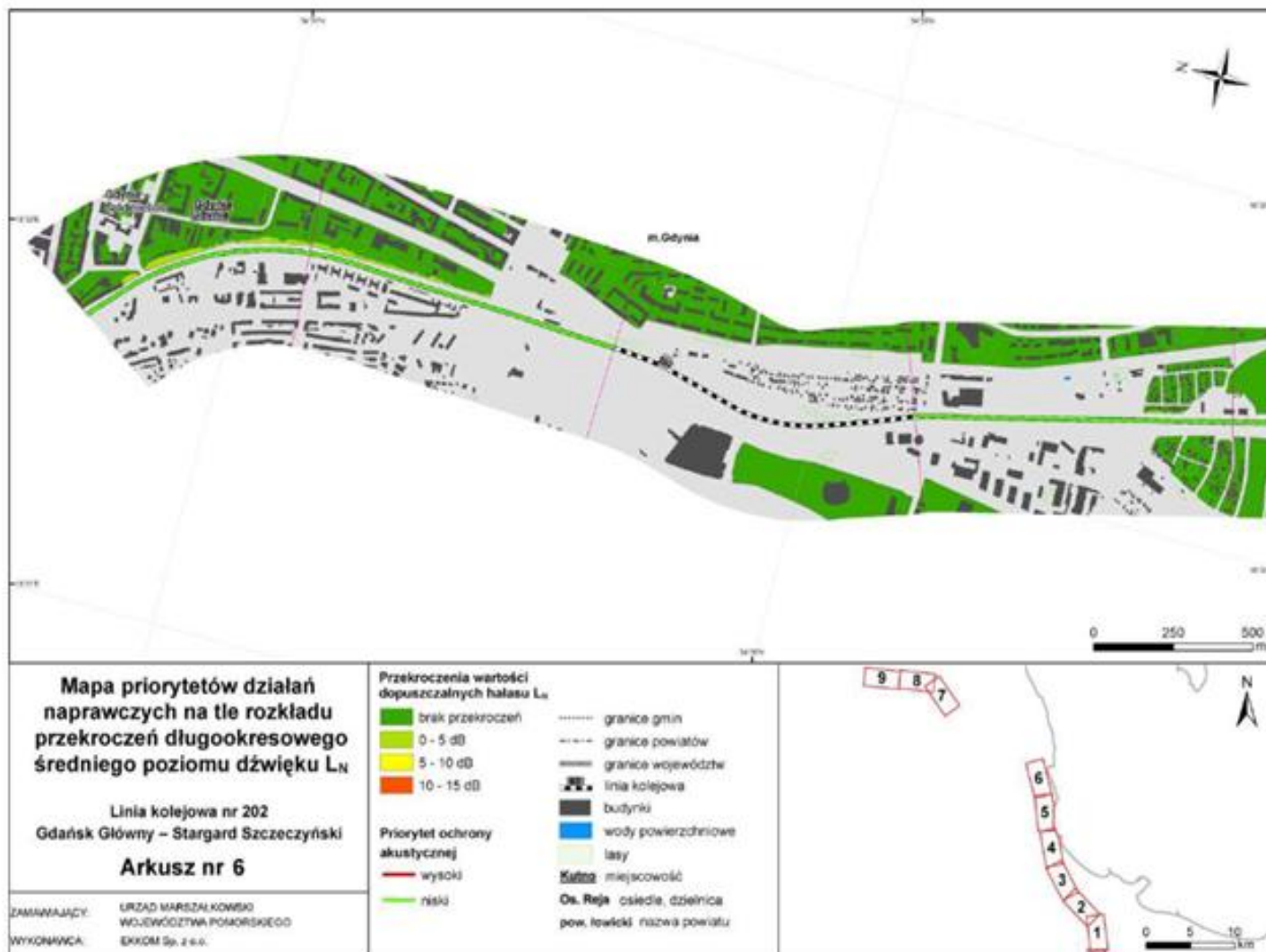
Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 202 Gdańsk Główny – Wejherowo, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dov} i L_{dn}



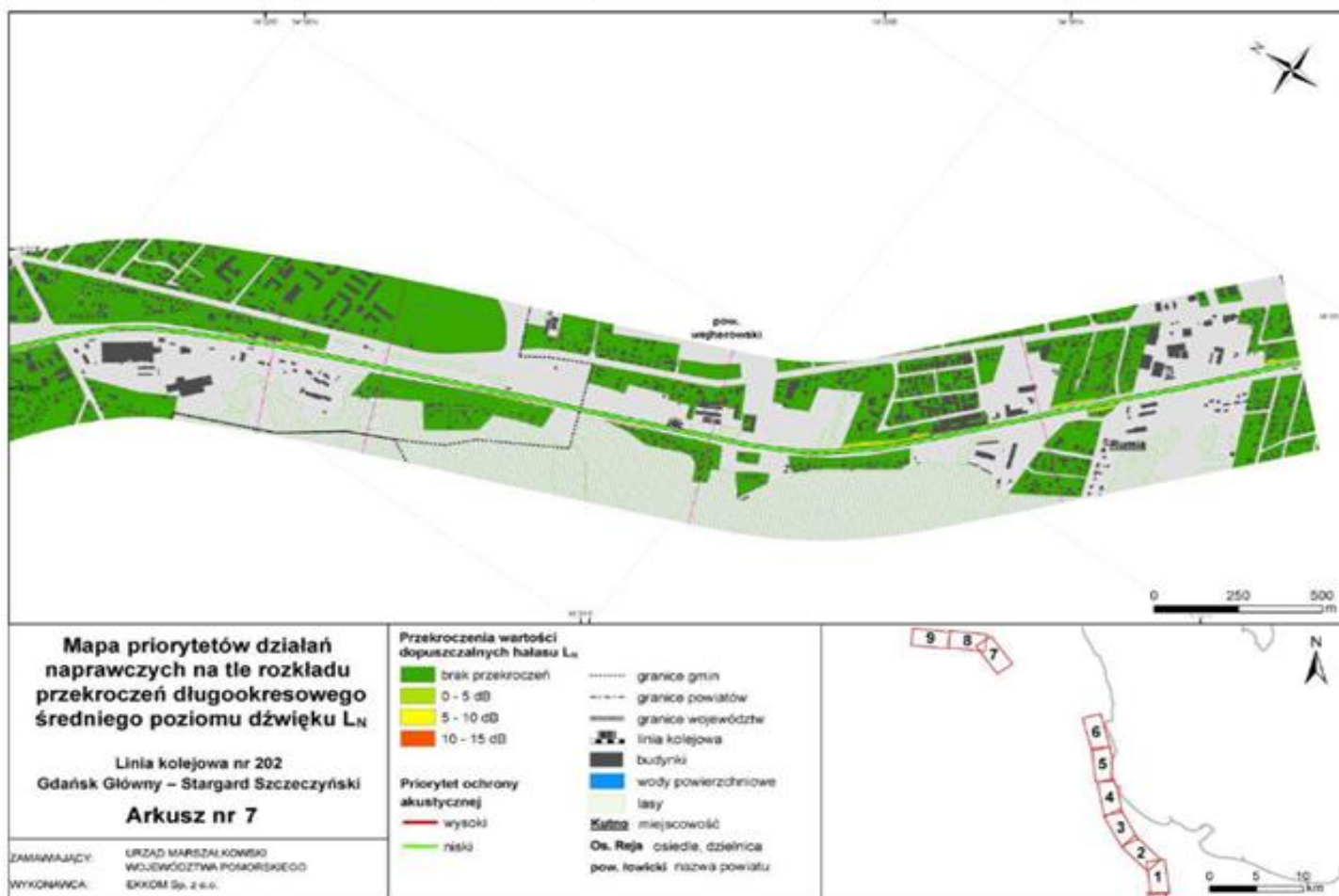
Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 202 Gdańsk Główny – Wejherowo, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dew} i L_{dn}



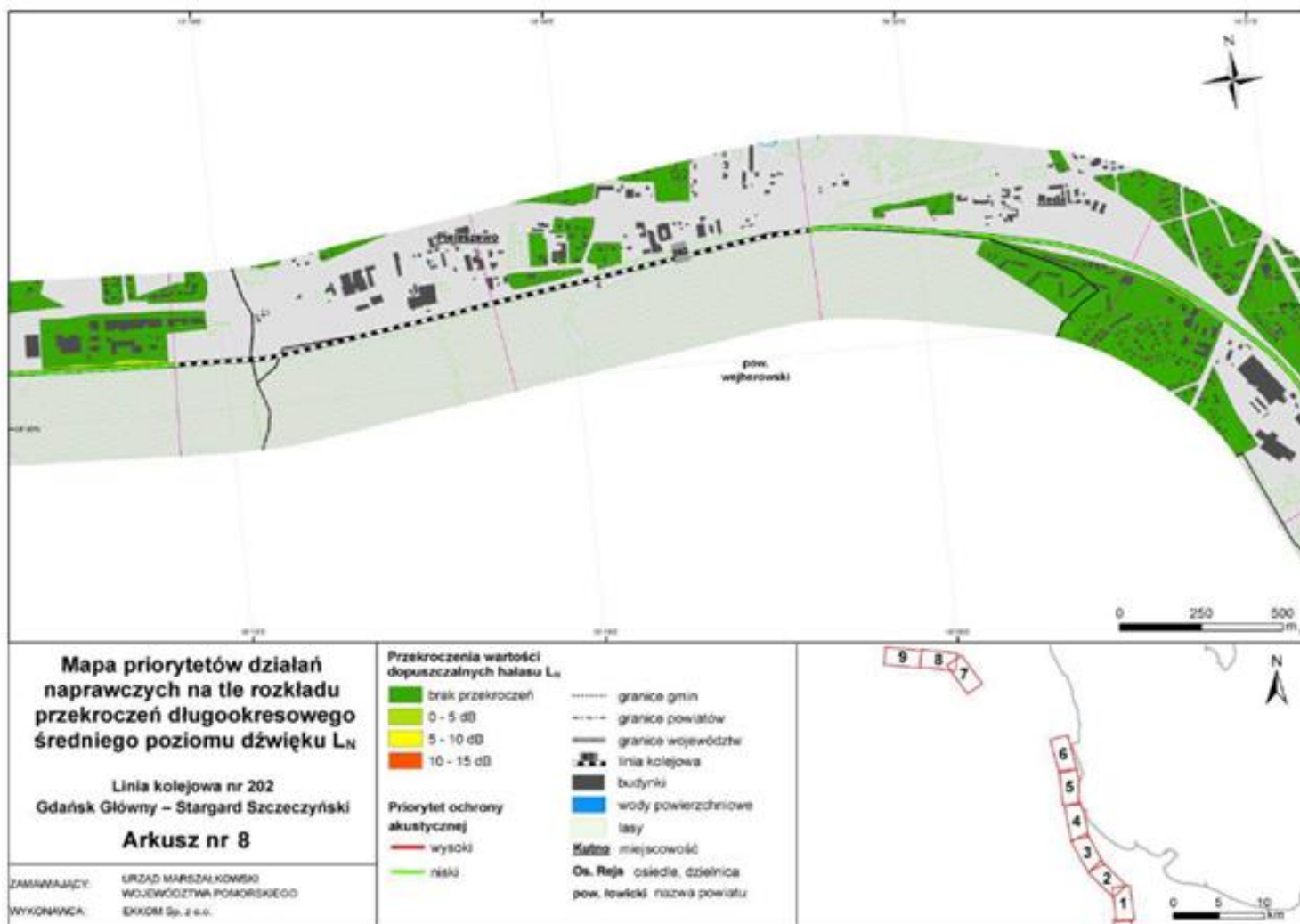
Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 202 Gdańsk Główny – Wejherowo, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{eqn} i L_{dn}



Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odinka linii kolejowej nr 202 Gdańsk Główny – Wejherowo, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{den} i L_{night}



Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 202 Gdańsk Główny – Wejherowo, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dov} i L_{dn}



Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 202 Gdańsk Główny – Wejherowo, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{den} i L_n



*Załącznik nr 4 do Uchwały Nr 755/XXXV/13
Sejmiku Województwa Pomorskiego
z dnia 25 listopada 2013 roku*



**Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą
na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim,
położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 260
Zajączkowo Tczewskie – Pruszcz Gdański, której eksploatacja powoduje
ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu
 L_{DWN} i L_N**



**OPRACOWANIE
DOFINANSOWANO
Z WOJEWÓDZKIEGO
FUNDUSZU OCHRONY
ŚRODOWISKA I
GOSPODARKI
WODNEJ W GDAŃSKU**

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 260 Zajączkowo Tczewskie – Pruszcz Gdański, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dwn} i L_{ni}

Spis treści

1. CZĘŚĆ OPISOWA	3
1.1. Opis obszaru sąsiadującego z linią kolejową nr 260, objętego zakresem programu.....	3
1.2. Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku na terenach sąsiadujących z linią kolejową nr 260 wraz z zakresem naruszenia	3
1.3. Podstawowe kierunki i zakres działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku na terenach sąsiadujących z linią kolejową nr 260	7
1.4. Termin realizacji programu	8
1.5. Koszty realizacji programu	8
1.6. Źródła finansowania programu	8
1.7. Informacje i dokumenty wykorzystane do kontroli i dokumentowania realizacji programu.....	8
2. OGRANICZENIA I OBOWIĄZKI WYNIKAJĄCE Z REALIZACJI PROGRAMU	9
2.1. Ograniczenia i obowiązki organów administracji.....	9
2.2. Ograniczenia i obowiązki podmiotów korzystających ze środowiska	9
3. UZASADNIENIE ZAKRESU ZAGADNIENIA.....	10
3.1. Dane i wnioski wynikające z map akustycznych sporządzonych dla odcinka linii kolejowej nr 202 10	
3.2. Ocena realizacji poprzedniego programu ochrony środowiska przed hałasem dla terenów sąsiadujących z linią kolejową nr 202.....	11
3.3. Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych do opracowania programu.....	11
3.3.1. Istniejące powiatowe lub gminne programy ochrony środowiska	11
3.3.2. Przepisy prawa, w tym prawa miejscowego, mające wpływ na stan akustyczny środowiska	13
4. STRESZCZENIE NIESPECJALISTYCZNE	15
5. LITERATURA	17
6. WYJAŚNIENIE SKRÓTÓW UŻYTYCH W OPRACOWANIU	18
7. CZĘŚĆ GRAFICZNA	18

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 260 Zajączkowo Tczewskie – Pruszcz Gdański, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami L_{dwn} i L_n

1. CZĘŚĆ OPISOWA

1.1. Opis obszaru sąsiadującego z linią kolejową nr 260, objętego zakresem programu

Odcinek linii kolejowej nr 260 stanowiący przedmiot niniejszego opracowania jest zlokalizowany na terenie dwóch powiatów: tczewskiego i gdańskiego. Odcinek ten zaczyna się w km 0+052, a kończy w km 13+614. Linia przebiega głównie przez tereny rolnicze oraz tereny zabudowy mieszkaniowej w rejonie m. Pszczółki i m. Pruszcz Gdański.

Na rys. 1.1 przedstawiono orientacyjną lokalizację analizowanego odcinka linii kolejowej.



Rys. 1.1 Orientacyjna lokalizacja odcinka linii kolejowej nr 260 objętego zakresem niniejszego opracowania

1.2. Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku na terenach sąsiadujących z linią kolejową nr 260 wraz z zakresem naruszenia

Zgodnie z ustawą Prawo ochrony środowiska [1], w celu wykonania akustycznego programu ochrony środowiska przed hałasem dla obszarów otaczających odcinki linii kolejowych na terenie województwa pomorskiego, po których przejeżdża ponad 30 000 pociągów rocznie, sporządzone zostały w 2011 r., na zlecenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. mapy akustyczne [8]. Są one istotnym narzędziem wspomagającym prowadzenie polityki ekologicznej na terenie województwa. Mapy te stanowią podstawę do opracowania programu działań ograniczających uciążliwość akustyczne. Umożliwiają również prawidłowe

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 260 Zajątkowo Tczewskie – Pruszcz Gdański, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{DWN} i L_N

zarządzanie infrastrukturą komunikacyjną oraz wspomagają przy podejmowaniu decyzji dotyczących wykorzystania terenów pod cele inwestycyjne. Dostarczają one również istotnej wiedzy na temat klimatu akustycznego otoczenia przedmiotowych odcinków, poprzez ujęcie poziomów emisji, imisji i wrażliwości akustycznej obszarów, jak również poziomów przekroczeń wartości dopuszczalnych określonych wskaźnikami L_{DWN} i L_N . W tym kontekście opracowane mapy akustyczne stanowią punkt wyjścia do dalszych prac i analiz, również do prac prowadzonych w perspektywie najbliższej przyszłości.

Bazując na przeprowadzonej analizie przedmiotowych Map akustycznych wykonanych w ramach niniejszego opracowania wskazano tereny o największej wartości naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z podaniem zakresu ich naruszenia w odniesieniu do poszczególnych odcinków linii kolejowych objętych zakresem niniejszego Programu.

Na potrzeby niniejszego opracowania dokonano analizy mapy akustycznej województwa pomorskiego, w ramach której opracowano rozkład przekroczeń długookresowego średniego poziomu dźwięku L_{DWN} , L_N . Analiza wykazała, że zasięgi przekroczeń wskaźnika L_N w przypadku przedmiotowej linii kolejowej są większe od zasięgów wskaźnika L_{DWN} . W związku z powyższym w dalszych analizach brano pod uwagę oddziaływanie akustyczne określone tylko tym wskaźnikiem. Następnie dokonano podziału przekroczeń poziomu dźwięku L_N na dwie grupy. Dla każdej z nich przypisano priorytet, z jakim powinny być podjęte działania mające na celu ograniczenie poziomu hałasu. Podział ten przedstawiono poniżej w tabl. 1.1. Należy dodać, że mapy akustyczne stanowiące materiał bazowy do opracowania Programu zostały opracowane przy uwzględnieniu poziomów dopuszczalnych określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. (Dz. U. z 2007 r. nr 120, poz. 826), natomiast analizy naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu, w ramach niniejszego opracowania, wykonano na podstawie poziomów dopuszczalnych określonych w obowiązującym rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2012 r., poz. 1109) [4].

Tabl. 1.1. Zestawienie priorytetów z jakim powinny być podjęte działania mające na celu ograniczenie poziomu hałasu w stosunku do wartości wskaźnika L_N

Priorytet działań	Wartość przekroczeń długookresowego średniego poziomu dźwięku L_N	
	Od	Do
Wysoki	powyżej 10	
Niski	0	10

W przypadku analizowanego odcinka linii kolejowej nie zidentyfikowano terenów, które należałoby przyporządkować do priorytetu wysokiego.

Przekroczenia długookresowego średniego poziomu dźwięku L_N na terenach podlegających ochronie akustycznej, zlokalizowanych w sąsiedztwie analizowanego odcinka linii kolejowej nr 260 występują na 12 odcinkach, ale w każdym przypadku są mniejsze od 10 dB (priorytet niski).

Zakres naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku pochodzącego od ruchu pociągów odbywającego się po analizowanym odcinku linii kolejowej nr 260 przedstawiono poniżej w tabl. 1.2. W tabeli tej zestawiono opis zakresu przekroczeń wartości dopuszczalnych w przyporządkowaniu do poszczególnych odcinków na podstawie Mapy akustycznej [9]. Do każdego odcinka przypisano również priorytet narażenia na hałas, który określono na podstawie analiz przeprowadzonych w ramach niniejszego Programu.

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 260 Zajączkowo Tczewskie – Pruszcz Gdański, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dun} i L_{v}

Tabl. 1.2. Tereny zagrożone hałasem zlokalizowane w sąsiedztwie analizowanego odcinka linii kolejowej nr 260 na odcinku Zajączkowo Tczewskie – Pruszcz Gdański objęte opracowaniem programu ochrony środowiska przed hałasem.

Lp	Nazwa Odcinka	Współrzędne początku odcinka		Współrzędne końca odcinka		Strona linii kolejowej	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L_N	Nazwa gminy	Priorytet
		Długość geograficzna	Szerokość geograficzna	Długość geograficzna	Szerokość geograficzna				
1	Zajączkowo Tczewskie ZTD - Pszczółki	18°43'28,326	54°9'45,988	18°42'47,558	54°10'7,718	Lewa	5	Pszczółki	Niski
2	Zajączkowo Tczewskie ZTD - Pszczółki	18°42'47,558	54°10'7,718	18°42'10,228	54°10'26,51	Lewa	10	Pszczółki	Niski
3	Zajączkowo Tczewskie ZTD - Pszczółki	18°42'47,558	54°10'7,718	18°42'10,228	54°10'26,51	Prawa	5	Pszczółki	Niski
4	Pszczółki - Pruszcz Gdański	18°42'10,228	54°10'26,51	18°41'28,016	54°10'47,372	Lewa	10	Pszczółki	Niski
5	Pszczółki - Pruszcz Gdański	18°41'28,016	54°10'47,372	18°40'51,325	54°11'11,261	Lewa	10	Pszczółki	Niski
6	Pszczółki - Pruszcz Gdański	18°41'28,016	54°10'47,372	18°40'51,325	54°11'11,261	Prawa	10	Pszczółki	Niski
7	Pszczółki - Pruszcz Gdański	18°40'51,325	54°11'11,261	18°40'29,628	54°11'40,96	Lewa	5	Pszczółki	Niski
8	Pszczółki - Pruszcz Gdański	18°40'51,325	54°11'11,261	18°40'29,628	54°11'40,96	Prawa	10	Pszczółki	Niski
9	Pszczółki - Pruszcz Gdański	18°40'29,628	54°11'40,96	18°40'9,603	54°12'11,11	Prawa	5	Pszczółki	Niski
10	Pszczółki - Pruszcz Gdański	18°40'29,628	54°11'40,96	18°40'9,603	54°12'11,11	Lewa	5	Pszczółki	Niski
11	Pszczółki - Pruszcz Gdański	18°40'9,603	54°12'11,11	18°39'44,783	54°12'40,016	Prawa	10	Pszczółki	Niski
12	Pszczółki - Pruszcz Gdański	18°40'9,603	54°12'11,11	18°39'44,783	54°12'40,016	Lewa	5	Pszczółki	Niski

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 260 Zajczkowo Tczewskie – Pruszcz Gdański, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dun} i L_{v}

Lp	Nazwa Odcinka	Współrzędne początku odcinka		Współrzędne końca odcinka		Strona linii kolejowej	Maksymalna wartość przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem L_N	Nazwa gminy	Priorytet
		Długość geograficzna	Szerokość geograficzna	Długość geograficzna	Szerokość geograficzna				
13	Pszczółki - Pruszcz Gdański	18°39'44,783	54°12'40,016	18°39'19,89	54°13'8,902	Lewa	5	Pszczółki	Niski
14	Pszczółki - Pruszcz Gdański	18°39'44,783	54°12'40,016	18°39'19,89	54°13'8,902	Prawa	10	Pszczółki	Niski
15	Pszczółki - Pruszcz Gdański	18°39'19,89	54°13'8,902	18°38'56,794	54°13'38,258	Lewa	5	Pruszcz Gdański	Niski
16	Pszczółki - Pruszcz Gdański	18°38'56,794	54°13'38,258	18°38'50,896	54°14'10,307	Lewa	5	Pruszcz Gdański	Niski
17	Pszczółki - Pruszcz Gdański	18°38'49,761	54°14'42,668	18°38'49,008	54°15'15,029	Lewa	5	Pruszcz Gdański	Niski
18	Pszczółki - Pruszcz Gdański	18°38'49,761	54°14'42,668	18°38'49,008	54°15'15,029	Prawa	5	Pruszcz Gdański	Niski
19	Pszczółki - Pruszcz Gdański	18°38'49,008	54°15'15,029	18°38'48,964	54°15'23,874	Prawa	5	Pruszcz Gdański	Niski
20	Pszczółki - Pruszcz Gdański	18°38'49,008	54°15'15,029	18°38'48,964	54°15'23,874	Lewa	5	Pruszcz Gdański	Niski

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 260 Zajączkowo Tczewskie – Pruszcz Gdański, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dwn} i L_n

1.3. Podstawowe kierunki i zakres działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku na terenach sąsiadujących z linią kolejową nr 260

W sąsiedztwie analizowanego odcinka linii kolejowej występują jedynie odcinki o niskim priorytecie narażenia na hałas. W związku z powyższym nie proponowano dla nich żadnych dodatkowych działań ponad te, które są ujęte w planach inwestycyjnych Zarządcy infrastruktury kolejowej (w chwili obecnej PKP PLK S.A.). Dodatkowo dla przedmiotowego odcinka linii kolejowej powinny być realizowane działania zawierające się w ramach polityki długookresowej.

Należy natomiast zaznaczyć, iż w chwili obecnej analizowany odcinek linii kolejowej nr 260 od km 12+870 do km 13+614 jest objęty projektem „Modernizacji linii kolejowej E 65 Warszawa – Gdynia” w obszarze Lokalnego Centrum Sterowania Gdynia. Prace modernizacyjne są w trakcie realizacji, a ich zakończenie planowane jest na marzec 2014 r. Ponadto odcinek linii kolejowej nr 260 od km 0+052 do km 12+870 został zmodernizowany w ramach projektu „Modernizacji linii kolejowej E 65 Warszawa – Gdynia” w obszarze Lokalnego Centrum Sterowania Tczew. Dokonano całkowitej przebudowy układu torowego, zastosowano szyny bezстыkowe i podkłady strunobetonowe.

Wszystkie te działania wpłyną na poprawę klimatu akustycznego w sąsiedztwie analizowanego odcinka linii kolejowej nr 260.

DZIAŁANIA DŁUGOTERMINOWE

Podstawowym działaniem, jakie powinno być realizowane w ramach polityki długookresowej jest konieczność spełniania prawa w zakresie ochrony przed hałasem w przypadku realizacji nowych inwestycji. Planowanie nowych odcinków linii kolejowych powinno być realizowane w taki sposób, aby przebiegały one (o ile jest to tylko możliwe) po terenach nie podlegających ochronie akustycznej w jak największej odległości od budynków mieszkalnych. W przypadku braku możliwości spełnienia tego warunku, budynki podlegające ochronie akustycznej powinny być zabezpieczone przed oddziaływaniem ruchu pojazdów szynowych przez zastosowanie odpowiednich urządzeń ochrony środowiska. Jeżeli natomiast ich zastosowanie jest niemożliwe np. z uwagi na bezpieczeństwo ruchu kolejowego, powinno się dążyć do zmiany funkcji lub wykupu przez zarządców linii kolejowych budynków, których nie można zabezpieczyć przed działaniem hałasu o poziomie przekraczającym wartości dopuszczalne. Należy zaznaczyć, że wykupy nieruchomości są praktykowane tylko i wyłącznie na wniosek strony po decyzji sądu.

Jednym z najważniejszych aspektów polityki długookresowej jest właściwe planowanie przestrzenne w sąsiedztwie istniejącej linii kolejowych. Nie należy zezwalać na budowanie nowych budynków w strefie oddziaływania hałasu o poziomie przekraczającym wartości dopuszczalne pochodzącego od ruchu pojazdów szynowych. Właściwe pod względem akustycznym planowanie przestrzenne powinno się również charakteryzować lokalizowaniem nowych odcinków linii kolejowych na terenach nie objętych ochroną akustyczną, o czym wspomniano już wcześniej.

W ramach strategii długoterminowej zawierają się również techniczne działania mające na celu poprawę klimatu akustycznego w sąsiedztwie linii kolejowych objętych zakresem Programu, które miałyby być realizowane w ramach kolejnych Programów ochrony środowiska przed hałasem. W zakresie tego elementu polityki długookresowej należy na etapie kolejnego Programu ponownie przeanalizować stan klimatu akustycznego i w przypadku konieczności podjąć działania naprawcze dla terenów, na których występują przekroczenia poziomów dopuszczalnych.

EDUKACJA SPOŁECZNA

Jednym ze sposobów edukacji ekologicznej mogą być konsultacje społeczne przeprowadzane m.in. w ramach opracowywania programów ochrony środowiska, w tym również niniejszego opracowania. W ramach edukacji należy zwrócić główną uwagę na promocję właściwego planowania przestrzennego uwzględniającego zagrożenia hałasem, w tym m.in. strefowanie funkcji zabudowy i ograniczenie możliwości obudowy nowych odcinków linii kolejowych terenami „wrażliwymi” akustycznie (w tym m.in. o funkcji mieszkaniowej, rekreacyjnej, edukacyjnej czy związanymi z ochroną zdrowia).

Działania te powinny być skoordynowane i finansowane zarówno ze środków zarządcy analizowanych odcinków linii – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., jak i jednostek samorządów terytorialnych oraz organizacji pozarządowych, których statut określa prowadzenie działań edukacyjnych w zakresie ochrony środowiska. Dodatkowo środki na edukację społeczeństwa w zakresie oddziaływania hałasu można pozyskiwać poprzez

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 260 Zajątkowo Tczewskie – Pruszcz Gdański, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dwn} i L_{ni}

programy finansowe UE oraz z pomocą sponsorów i mediów. Efekty działań związanych z edukacją społeczeństwa są w chwili obecnej bardzo trudne do oszacowania, jednak przy systematycznym i skoordynowanym działaniu mogą one być znaczące.

1.4. Termin realizacji programu

W ramach Programu ochrony środowiska przed hałasem zaproponowano dwa główne rodzaje zadań:

- I. Działania długoterminowe, których realizacja przewidywana jest w okresie trwania tego jak i kolejnych programów ochrony środowiska przed hałasem,
- II. Działania związane z edukacją społeczną.

Terminy realizacji działań, mających na celu poprawę stanu klimatu akustycznego w sąsiedztwie linii kolejowej nr 260 w granicach województwa pomorskiego, określonych w punkcie I i II są dłuższe od czasu obowiązywania niniejszego opracowania. Edukacja społeczeństwa powinna być konsekwentna i ciągła – tylko wtedy może przynieść wymierne i oczekiwane korzyści. Czasu trwania działań zawierających się w jej zakresie nie można zatem precyzyjnie oszacować. Działania określone w strategii długoterminowej powinny być natomiast realizowane w perspektywie ok. 10 - 15 lat.

W chwili obecnej analizowany odcinek linii kolejowej nr 260 od km 12+870 do km 13+614 jest objęty projektem „Modernizacji linii kolejowej E 65 Warszawa – Gdynia” w obszarze Lokalnego Centrum Sterowania Gdynia. Prace modernizacyjne są w trakcie realizacji, a ich zakończenie planowane jest na marzec 2014 r.

1.5. Koszty realizacji programu

Na etapie wykonywania niniejszego Programu nie jest możliwe określenie kosztów działań zawierających się w strategii długookresowej oraz edukacji społecznej. Działania zawarte w strategii długookresowej będą wykonywane w czasie trwania tego i kolejnych Programów ochrony środowiska przed hałasem (po roku 2017). Działania zawierające się w ramach edukacji społecznej powinny być wykonywane w sposób ciągły - tylko wtedy przyniosą zamierzony efekt. Jest zatem niemożliwe precyzyjne oszacowanie ich kosztów.

Koszty realizacji działań zawierających się w ramach inwestycji podejmowanych przez Zarządcę linii kolejowych które mają wpływ na stan klimatu akustycznego na analizowanych odcinkach będą ponoszone lub zostały już poniesione przez PKP PLK S.A. niezależnie od realizacji niniejszego Programu. Koszt modernizacji linii kolejowej nr 260 od km 0+052 do km 12+870 wyniósł około 31.7 mln zł [18], natomiast całkowity koszt realizacji inwestycji polegającej na modernizacji linii kolejowej nr 009 (km 317+123 do km 325+848), linii kolejowej nr 202 (od km 0+378 do km 8+300) oraz linii kolejowej nr 260 (od km 12+870 do km 13+614) wynosi około 187.7 mln zł [18].

1.6. Źródła finansowania programu

Realizacja wszystkich elementów Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa pomorskiego możliwa jest wyłącznie przy współpracy różnych organów. Źródłem finansowania Programu będą środki budżetu województwa, w ramach środków przeznaczonych do realizacji zadań przez jej jednostki organizacyjne oraz zarządcę linii kolejowej (w chwili obecnej PKP PLK S.A.).

Finansowanie działań może być również wsparte ze środków unijnych (m.in. Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i funduszy strukturalnych), Funduszy Ochrony Środowiska, dotacji budżetu państwa, środków zagranicznych niepodlegających zwrotowi, nadwyżki operacyjnej.

1.7. Informacje i dokumenty wykorzystane do kontroli i dokumentowania realizacji programu

W celu dynamicznego i efektywnego postępu realizacji działań wyznaczonych w Programie ochrony środowiska przed hałasem, niezbędnym jest zapewnienie odpowiedniego poziomu monitorowania i kontroli. Odpowiednie przeprowadzanie weryfikacji i dokumentowania postępów pozwoli na ewentualną korektę działań jak również na wykazanie skuteczności i celowości podejmowanych inwestycji. Podstawowymi elementami kontroli są:

- a) raporty z postępu realizacji działań mających na celu poprawę klimatu akustycznego w województwie sporządzane przez zarządcę odcinków linii kolejowych i przekazywane corocznie za rok poprzedni w terminie do 31 marca,

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 260 Zajaczkowo Tczewskie – Pruszcz Gdański, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dwn} i L_n

- b) końcowe sprawozdanie z realizacji Programu sporządzone przez koordynatora Programu i przekazane Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska.

Elementami kontroli mogą być także dokumenty sporządzane w ramach podejmowanych inwestycji do których można zaliczyć:

- a) raporty oddziaływania na środowisko;
b) analizy porealizacyjne.

Ponadto, niezbędnym działaniem jest prowadzenie monitoringu podejmowania nowych inwestycji, aby były one realizowane w sposób nie zwiększający ilości osób narażonych na nadmierne oddziaływanie hałasu. Sytuacja ta dotyczy głównie budowy nowych obiektów mieszkalnych, których złe usytuowanie w stosunku do istniejącego źródła hałasu (lokalizacja obiektu, rozkład pomieszczeń) wpływałaby na powiększanie się obszarów objętych przekroczeniami dopuszczalnych poziomów hałasu, a więc odcinków które powinny być objęte Programem ochrony środowiska przed hałasem.

2. OGRANICZENIA I OBOWIĄZKI WYNIKAJĄCE Z REALIZACJI PROGRAMU

2.1. Ograniczenia i obowiązki organów administracji

Organami administracji odpowiedzialnymi za wydawanie aktów prawa miejscowego w zakresie związanym z realizacją Programu są: rady gmin w obszarze których położone są tereny objęte zakresem Programu (miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego), rady powiatów oraz Sejmik Województwa Pomorskiego (ustanawianie obszarów ograniczonego użytkowania). Koordynacja i kontrola realizacji Programu należy do kompetencji Samorządu Województwa. Funkcje kontrolne w stosunku do zarządzającego liniami krajowymi pełni Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska.

Organy administracji publicznej są również zobowiązane do prowadzenia odpowiedniej polityki w zakresie planowania przestrzennego.

Odpowiedzialnym za realizację niniejszego Programu ochrony środowiska przed hałasem jest zarządca infrastruktury kolejowej (obecnie PKP PLK S.A.).

Od zarządcy odcinków objętych zakresem Programu wymaga się sporządzania i przedkładania Marszałkowi Województwa Pomorskiego rocznych raportów za rok poprzedni z przebiegu prac nad realizacją Programu. Raporty te, wykonane w wersji papierowej i elektronicznej, powinny zawierać nazwę jednostki odpowiedzialnej za realizację i nadzór działania, rodzaj lub zakres działania, lokalizację lub obszar działania, harmonogram realizacji działania, przewidywany efekt rzeczowy i ekologiczny (jeśli tego dotyczy).

Przekazane do Marszałka Województwa raporty stanowić będą podstawę do sporządzenia oceny realizacji działań zaproponowanych w ramach niniejszego opracowania przy sporządzaniu kolejnego Programu ochrony środowiska przed hałasem.

2.2. Ograniczenia i obowiązki podmiotów korzystających ze środowiska

Ustawa Prawo ochrony środowiska [1] określa szereg warunków dotyczących użytkowania instalacji, których funkcjonowanie może mieć wpływ na środowisko, oraz wskazuje obowiązki ciążące na użytkownikach (których należy w tym przypadku utożsamiać z zarządcą) tych instalacji. Należy tu wymienić przede wszystkim postanowienia:

- art. 141, stanowiące o obowiązku dotrzymania standardów emisji hałasu,
- art. 144, nakładające obowiązek takiego użytkowania urządzeń, które nie będą powodować przekroczeń w zakresie standardów jakości środowiska,
- art. 147, nakładające obowiązek prowadzenia okresowych (ust. 1) lub ciągłych (ust. 2) pomiarów wartości hałasu, przy zastrzeżeniu, że pomiary te powinny być prowadzone przez odpowiednio przygotowane laboratoria (art. 147a) a wyniki pomiarów winny być ewidencjonowane i przechowywane przez okres co najmniej 5 lat (ust. 6),
- art. 149 ust. 1, określające obowiązek przedstawienia wyników przeprowadzonych pomiarów właściwemu organowi ochrony środowiska oraz wojewódzkiemu inspektoratowi ochrony środowiska,
- art. 152, stwierdzające obowiązek zgłoszenia do eksploatacji inwestycji nie wymagającej pozwolenia, mogącej jednak negatywnie oddziaływać na środowisko.

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 260 Zajączkowo Tczewskie – Pruszcz Gdański, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dwn} i L_{d}

Przestrzeganie wymogów ochrony środowiska w odniesieniu do obiektów infrastruktury kolejowej spoczywa na zarządzających tymi obiektami (art. 139 ustawy Prawo ochrony środowiska). Do obowiązków tych zarządców należy:

- stosowanie zabezpieczeń akustycznych i właściwej organizacji ruchu w celu ochrony środowiska przed zanieczyszczeniem hałasem (art. 173),
- dotrzymanie standardów jakości środowiska, tj. dopuszczalnych poziomów hałasu (art. 174),
- prowadzenie okresowych lub ciągłych pomiarów hałasu (art. 175) oraz przedstawienia wyników przeprowadzonych pomiarów właściwemu organowi ochrony środowiska i wojewódzkiemu inspektoratowi ochrony środowiska (art. 177 ust.1),
- sporządzanie co 5 lat map akustycznych dla terenów położonych w otoczeniu obiektów mogących negatywnie wpływać na środowisko (art. 179 ust. 1 i 3), przy czym obowiązek sporządzenia mapy akustycznej po raz pierwszy winien zostać zrealizowany w terminie 1 roku od dnia, w którym obiekt został zaliczony do obiektów, których eksploatacja może powodować negatywne oddziaływanie akustyczne na znacznych obszarach (art. 179 ust. 5),
- obowiązek niezwłocznego przedłożenia fragmentów map akustycznych obejmujących określony powiat właściwemu marszałkowi województwa i staroście, oraz fragmentów obejmujących określone województwo właściwemu wojewódzkiemu inspektoratowi ochrony środowiska (art. 179 ust. 4).

Zgodnie z wyżej przytoczonymi zapisami Ustawy Prawo ochrony środowiska przyjmuje się, że realizacja zadań składających się na niniejszy Program ochrony środowiska przed hałasem spoczywać będzie w okresie jego realizacji na Zarządcy odcinków objętych zakresem Programu, którym w chwili obecnej jest PKP PLK S.A..

3. UZASADNIENIE ZAKRESU ZAGADNIENI

3.1. Dane i wnioski wynikające z map akustycznych sporządzonych dla odcinka linii kolejowej nr 202

Według szacunków wykonanych w ramach Map akustycznych dla linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów na dobę [9] w zasięgu pasa analizy niekorzystnego oddziaływania hałasu emitowanego przez pociągi poruszające się analizowanym odcinkiem linii kolejowej mieszkało ponad 1 500 osób w ok. 125 budynkach mieszkalnych (według wskaźnika L_N). Uwarunkowania wynikające z ustaleń planów zagospodarowania przestrzennego, obszarów ograniczonego użytkowania oraz stref ochronnych przedstawiono w rozdziale 3.3 natomiast wartość przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu zamieszczono w tabl. 1.1.

W tabl. 3.1 przedstawiono szczegółowe dane lokalizacyjno - techniczne analizowanego odcinka linii kolejowej.

Tabl. 3.1. Dane lokalizacyjno-techniczne analizowanego ciągu linii kolejowej Nr 260 na odcinku Zajączkowo Tczewskie – Pruszcz Gdański [9]

Nr linii	Nazwa Linii	Nazwa Odcinka	Kilometraż		Długość odcinka	Liczba pociągów rocznie		
			początku odcinka	końca odcinka		pasaż.	tow.	ogółem
260	Zajączkowo Tczewskie ZTD – Pruszcz Gdański	Zajączkowo Tczewskie ZTD – Pszczółki	-0+052	4+126	4.178	21 250	9 132	30 383
260	Zajączkowo Tczewskie ZTD – Pruszcz Gdański	Pszczółki – Pruszcz Gdański	4+126	13+614	9.488	23 429	9 315	32 744

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 260 Zajątkowo Tczewskie – Pruszcz Gdański, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dwn} i L_{dn}

Tabl. 3.2. Dane demograficzne analizowanych jednostek podziału administracyjnego z dnia 31.12.2011 r.(województwo, powiaty)

	2010 r.	2011 r.	Gęstość zaludnienia w 2011 r.
Województwo Pomorskie	2275494	2283500	125
Powiat gdański	98434	100912	127
Powiat tczewski	115689	115768	166

3.2. Ocena realizacji poprzedniego programu ochrony środowiska przed hałasem dla terenów sąsiadujących z linią kolejową nr 202

Program ochrony środowiska przed hałasem dla przedmiotowego odcinka linii kolejowej nr 009 jest wykonywany w chwili obecnej po raz pierwszy. Rozdział ten nie dotyczy zatem niniejszego opracowania.

3.3. Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych do opracowania programu

3.3.1. Istniejące powiatowe lub gminne programy ochrony środowiska

W ramach niniejszego Programu wykonano analizy szeregu opracowań obejmujących swym zakresem tereny, na których zlokalizowany jest analizowany odcinek linii kolejowej. Poniżej przedstawiono główne ustalenia powiatowych i gminnych programów ochrony środowiska oraz opracowań pokrewnych w przypadku analizowanego odcinka linii kolejowej:

- Program Ochrony Środowiska dla Województwa Pomorskiego na lata 2013-2016 z perspektywą do roku 2020 [12]
- Program Ochrony Środowiska z Planem Gospodarki Odpadami dla Miasta Pruszcz Gdański na lata 2010-2013 z perspektywą na lata 2014-2017 [13]
- Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Pruszcz Gdański na lata 2004-2007, z uwzględnieniem perspektywy na lata 2008-2011 [14];
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Pszczółki na lata 2011-2014 z perspektywą na lata 2015-2018 [15];
- Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Gdańskiego na lata 2012-2015 – aktualizacja [16];
- Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Tczewskiego na lata 2012-2015 – aktualizacja [17];

„Program Ochrony Środowiska dla Województwa Pomorskiego na lata 2013-2016 z perspektywą do roku 2020” [12] wskazuje, iż w województwie pomorskim pogorszenie klimatu akustycznego spowodowane jest głównie stałym wzrostem natężenia ruchu pojazdów. Wzrost natężenia ruchu na wszystkich typach dróg, przy jednoczesnej ekspansji zabudowy mieszkaniowej na tereny zagrożone hałasem, przyczynia się do zwiększania się ilości zabudowy mieszkaniowej zagrożonej hałasem, wydłuża czas ekspozycji na ponadnormatywny hałas - szczególnie w porze nocnej, zwiększając dyskomfort wypoczynku. Ponadto tempo poprawy stanu dróg, ulic i linii kolejowych jest niskie, co przekłada się na poziom hałasu w środowisku. Wzrasta natężenie ruchu lotniczego i związanych z tym uciążliwości. Do pogorszenia klimatu akustycznego przyczynia się przyrost liczby obiektów o charakterze usługowym i handlowym (markety, stacje benzynowe, działalność rozrywkowa, rzemieślnicza, warsztaty itp.) w pobliżu zabudowy chronionej (mieszkalnej). Sprzyja to przekraczaniu norm akustycznych, także z uwagi na coraz szerzej stosowane urządzenia klimatyzacyjne i powoduje rosnącą uciążliwość dla mieszkańców.

Jednocześnie Program przedstawia działania służące poprawie warunków akustycznych na terenie województwa pomorskiego, m.in.:

- promowanie i wspieranie rozwiązań pozwalających na ograniczenie wielkości emisji zanieczyszczeń pochodzących z transportu oraz hałasu komunikacyjnego;
- tworzenie obszarów ograniczonego użytkowania w otoczeniu obiektów, instalacji i infrastruktury transportowej, gdzie mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska w zakresie uciążliwości akustycznej.

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 260 Zajączkowo Tczewskie – Pruszcz Gdański, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dwn} i L_n

Według „Programu Ochrony Środowiska dla miasta Pruszcza Gdańskiego” [13] ruch kołowy odbywający się wzdłuż głównych ulic przecinających teren Miasta oraz ruch lotniczy związany z funkcjonowaniem lotniska wojskowego stanowią największe źródło hałasu na terenie miasta. Na terenie Pruszcza Gdańskiego notuje się przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu komunikacyjnego na ulicach: Grunwaldzkiej, Raciborskiego, Chopina, Kopernika oraz Powstańców Warszawy. W Programie wskazano, iż dzięki realizacji obwodnicy miasta ruch samochodowy stał się mniej uciążliwy dla mieszkańców, przede wszystkim w odniesieniu do oddziaływań akustycznych. Ponadto przedstawiono szereg celów długoterminowych, które będą prowadziły do minimalizacji oddziaływań hałasowych, których źródłem są drogi przebiegające przez teren powiatu, t.j.:

- utrzymanie stanu akustycznego środowiska w obszarach, w których poziom hałasu jest poniżej dopuszczalnego;
- wprowadzenie koniecznych zmian w inżynierii ruchu drogowego;
- prowadzenie polityki przestrzennej pozwalającej na zróżnicowanie lokalizacji obiektów w zależności od jego uciążliwości hałasowej;
- ochrona mieszkańców Powiatu przed hałasem zagrażającym zdrowiu lub jakości życia.

Wśród priorytetów ekologicznych przedstawionych w „Programie Ochrony Środowiska dla Miasta Pruszcza Gdańskiego” [13] znalazł się – priorytet 3 - Poprawa stanu powietrza atmosferycznego i ochrona przed hałasem. Priorytet ten został wyróżniony w oparciu o szereg problemów środowiskowych z zakresu stanu powietrza atmosferycznego i natężenia hałasu, jakie występują na terenie miasta. Wiąże się one z funkcjonowaniem dobrze rozwiniętej infrastruktury drogowej i kolejowej w granicach administracyjnych Miasta. Położenie miasta w bezpośrednim sąsiedztwie aglomeracji Trójmiejskiej sprawia, iż przez miasto odbywa się natężony ruch tranzytowy oraz ruch lokalny związany z dojazdami do pracy. Największym problemem Pruszcza Gdańskiego w zakresie emisji hałasu jest koncentracja gęstej linii dróg w centrum oraz przebieg tras o charakterze krajowym i wojewódzkim przez cały teren Miasta (trasa krajowa numer 1, linia kolejowa relacji Gdańsk-Tczew, trasy wojewódzkie nr 226 i 227). Z tego względu w ramach realizacji tego priorytetu podejmowanych jest szereg działań o charakterze inwestycyjnym związane zarówno z rozbudową alternatywnych połączeń drogowych (budowa obwodnicy Pruszcza Gdańskiego) jak i remontami oraz poprawą stanu dróg istniejących. Prowadzona jest także rozbudowa ścieżek rowerowych

„Program Ochrony Środowiska dla gminy Pszczółki” [15], podobnie jak pozostałe programy również wskazuje na problem ponadnormatywnego hałasu, w tym komunikacyjnego pochodzącego od środków transportu drogowego i kolejowego. Uciążliwość ta przejawia się w rejonach przebiegu uczęszczanych tras (droga krajowa nr 1, linia kolejowa Tczew - Gdańsk), przez tereny osiedli zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zwartej zabudowy wiejskiej. Mimo że na terenie gminy nie prowadzono w ostatnich latach badań hałasu komunikacyjnego, z uwagi na wzrastającą liczbę pojazdów i zwiększające się natężenie ich ruchu można przyjąć, że na terenie gminy utrzymać się będzie tendencja wzrostowa natężenia hałasu związanego z ruchem kołowym. Przyczyną wzrostu uciążliwości jest również niezadowalająca jakość nawierzchni dróg i zły stan techniczny niektórych pojazdów. Z tego względu, w celu polepszenia klimatu akustycznego wskazano w Programie następujące działania:

- budowa i modernizacja dróg oraz całego układu komunikacyjnego (modernizacja dróg w gminie (w tym remonty bieżące i kapitalne) w celu poprawy ich standardów technicznych, projektowanie nowych dróg z uwzględnieniem możliwie małych pochyłości podłużnych, mało szorstkich nawierzchni oraz elementów drogi redukujących hałas (np. prowadzenie drogi w głębokim wykopie, w niewrażliwych punktach trasy),
- ograniczanie hałasu - zintensyfikowanie działań ograniczających negatywny wpływ hałasu na mieszkańców poprzez: poprawienie organizacji ruchu ułatwiający płynność jazdy (m.in. przebudowa dróg i modernizacja nawierzchni istniejących), budowę osłon akustycznych, w tym izolacyjnych pasów zieleni, budowę ścieżek rowerowych, utrzymywanie poziomu hałasu ze źródeł przemysłowych zgodnie z wymogami ustawowymi, monitoring hałasu wzdłuż głównych szlaków komunikacyjnych, reagowanie na skargi mieszkańców gminy na ponadnormatywny hałas, z uwzględnieniem technicznych i ekonomicznych możliwości organów władzy, zapewnienie przestrzegania w planowaniu przestrzennym zasady strefowania – lokalizowania w sąsiedztwie przedsięwzięć o zbliżonej uciążliwości hałasowej, oddzielania ich obszarami zieleni oraz eliminowania zabudowy mieszkaniowej z obszarów oddziaływania hałasu komunikacyjnego, egzekwowanie zapisów w planach miejscowych dotyczące lokalizacji w poszczególnych strefach działalności powodującej

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 260 Zajaczkowo Tczewskie – Pruszcz Gdański, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dwn} i L_n

uciążliwości akustyczne, wyznaczenie i tworzenie obszarów ograniczonego użytkowania w otoczeniu obiektów, instalacji i infrastruktury transportowej, gdzie mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska w zakresie uciążliwości akustycznej.

„Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Tczewskiego” [17] także wskazuje na problem pogarszającego się klimatu akustycznego, wskazując na ruch komunikacyjnych jako czynnik decydujący o jego jakości. Główną przyczyną zmian jest rosnące natężenie komunikacji samochodowej. Obserwowana w ostatnich latach tendencja w zakresie transportu polegająca na wzroście znaczenia transportu kołowego w porównaniu z transportem kolejowym dodatkowo przyczynia się do wzrostu hałasu komunikacyjnego. Na uciążliwość hałasu w miastach i ciągach drogowych wpływa głównie nieodpowiedni stan nawierzchni dróg, wzrastający udział samochodów ciężarowych w ruchu oraz niezadawalający stan techniczny pojazdów. Z tego względu zmniejszanie uciążliwości hałasu dla mieszkańców powiatu i spełnienie obowiązujących standardów w zakresie poziomu hałasu stanowi jeden z głównych celów działań nakreślonych w Programie.

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

Podstawowymi aktami prawa miejscowego określającymi warunki ochrony akustycznej są miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. W ramach wykonywania niniejszego Programu dokonano szczegółowej analizy wszystkich miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, obowiązujących w chwili wykonywania niniejszego Programu. Wyniki analizy zostały przedstawione poniżej w tabl. 3.1, w której zawarto m.in.:

- Nazwę dokumentu planistycznego (miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, a także studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego)
- Akt powołujący zawierający numer uchwały i datę jej podjęcia.

Tabl. 3.1 Zestawienie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego

Nazwa dokumentu	Akt powołujący	Uwarunkowania dotyczące klimatu akustycznego
Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Pruszcz Gdański	Uchwała Nr XLIX/490/2010 Rady Miasta Pruszcz Gdański z dnia 9 listopada 2010 r.	Studium zaleca wprowadzanie elementów izolacji technicznej i biologicznej ograniczającej rozprzestrzenianie hałasu wzdłuż ciągów komunikacyjnych w obszarach zabudowy mieszkaniowej.
Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego miasta Pruszcz Gdański „Rejon ul. Grunwaldzkiej”	Uchwała nr XXI/225/2012 Rady Miasta Pruszcz Gdański z dnia 26 września 2012 r.	-
Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego miasta Pruszcz Gdański „Centrum”	Uchwała nr XXI/226/2012 Rady Miasta Pruszcz Gdański z dnia 26 września 2012 r.	-

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 260 Zajączkowo Tczewskie – Pruszcz Gdański, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dwn} i L_n

Nazwa dokumentu	Akt powołujący	Uwarunkowania dotyczące klimatu akustycznego
<p>Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Pruszcz Gdański</p>	<p>Uchwała Nr XLIX/30/2010 z dnia 2 czerwca 2010 r. Rady Gminy Pruszcz Gdański (zmiana: uchwała Nr LII/50/2010 z dnia 6 sierpnia 2010 r.)</p>	<p>Studium określa obowiązek ustalenia prognozowanego poziomu hałasu dla nowych terenów zabudowy przeznaczonej na stały pobyt ludzi przy drogach krajowych i wojewódzkich. Obowiązek dostosowania ochrony akustycznej dla nowej zabudowy ciąży na właścicielu i jego następcach prawnych.</p> <p>Ustala potrzebę działań minimalizujących negatywny wpływ tras komunikacyjnych poprzez zwiększenie odległości nowej zabudowy od pasów drogowych oraz realizację stosownych ekranów - głównie z zieleni i wkomponowanych w krajobraz nasypów.</p>
<p>Miejscowy Plan zagospodarowania przestrzennego gminy Pruszcz Gdański – część wyżynna</p>	<p>Uchwała Nr XXXII/178/2005 Rady Gminy Pruszcz Gdański z dnia 10 sierpnia 2005 r.</p>	<p>W odniesieniu do ulic oraz linii kolejowych, dla których stwierdzone zostanie przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu, obowiązuje podjęcie działań zmniejszających tą uciążliwość w stosunku do zabudowy mieszkaniowej i obiektów użyteczności publicznej.</p> <p>Realizację zabudowy wzdłuż dróg krajowych i krajowej linii kolejowej należy poprzedzić oceną prognozowanego hałasu emitowanego przez ruch pojazdów lub pociągów zwiększając stosownie do jej wyników nieprzekraczalną linię zabudowy. W sytuacjach dużych uciążliwości funkcji, oprócz zieleni izolacyjnej, należy za zgodą stron zrealizować niezbędne ekrany osłony przed hałasem i innymi uciążliwościami.</p>
<p>Miejscowy Plan zagospodarowania przestrzennego gminy Pruszcz Gdański – część nizinna A</p>	<p>Uchwała Nr XXXIV/190/2005 Rady Gminy Pruszcz Gdański z dnia 27 października 2005 r.</p>	<p>W odniesieniu do ulic i linii kolejowych, dla których stwierdzone zostanie przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu, obowiązuje podjęcie działań zmniejszających tą uciążliwość w stosunku do zabudowy mieszkaniowej i obiektów użyteczności publicznej. Realizację zabudowy wzdłuż dróg krajowych i krajowej linii kolejowej, należy poprzedzić oceną prognozowanego hałasu emitowanego przez ruch pojazdów lub pociągowa, zwiększając stosownie do jej wyników nieprzekraczalną linię zabudowy. W sytuacjach dużych uciążliwości funkcji dróg i kolei, oprócz zieleni izolacyjnej, należy za zgodą stron zrealizować niezbędne ekrany jako osłony przed hałasem i innymi uciążliwościami. Z lokalizacji nowych zagród wyłącza się następujące tereny:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) korytarze ekologiczne, 2) międzywala rzek, 3) pasy szerokości po 100 m od granic pasa drogi krajowej i po 50 m od granic pasa drogi wojewódzkiej z uwzględnieniem ustaleń § 17 ust. 5 i 6 w zakresie uciążliwości hałasu od dróg krajowych oraz krajowej linii kolejowej.

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 260 Zajączkowo Tczewskie – Pruszcz Gdański, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dwn} i L_n

Nazwa dokumentu	Akt powołujący	Uwarunkowania dotyczące klimatu akustycznego
Zmiana Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Pruszcz Gdański – Część Wyżynna, w zakresie fragmentu obrębu geodezyjnego Lęgowo	Uchwała Nr XXII/88/2012 Rady Gminy Pruszcz Gdański z dnia 26 października 2012 r.	-
Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Pszczółki		-
Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Tczew	Uchwała Nr XLII/367/2010 Rady Gminy Tczew z dnia 28 czerwca 2010r.	-

W miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego tematyka związana z problem hałasu komunikacyjnego w środowisku poruszana jest z reguły w sposób bardzo ogólny. Z reguły w dokumentach tych podnoszone są następujące kwestie:

- tereny zieleni (urządzonej/nieurządzonej) mogą być wykorzystywane jako miejsce posadowienia ekranów akustycznych w sąsiedztwie tras komunikacyjnych lub do zasadzenia zieleni izolacyjnej,
- nowe obiekty budowlane przeznaczone na pobyt ludzi należy lokalizować w odległości zgodnej z obowiązującymi aktualnie przepisami, poza zasięgiem uciążliwości od dróg i kolei, takimi jak np. hałas z uwagi na prawdopodobne występowanie przekroczeń dopuszczalnego poziomu dźwięku, ewentualnie jeśli zajdzie konieczność lokalizacji takiej zabudowy w strefie oddziaływania należy przewidzieć wykonanie zabezpieczeń akustycznych,
- wyspecyfikowanie terenów opisanych w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego kwalifikujących się pod względem wartości dopuszczalnych hałasu do terenów opisanych w Rozporządzeniu
- na terenach objętych planem ustalono zakazy lokalizacji źródeł hałasu, które mogłyby pogorszyć klimat akustyczny na terenach przeznaczonych na obiekty budowlane przeznaczone na pobyt ludzi lub związanych z wypoczynkiem.

4. STRESZCZENIE NIESPECJALISTYCZNE

Odcinek linii kolejowej nr 260 stanowiący zakres opracowania zlokalizowany jest na terenie dwóch powiatów: tczewskiego i gdańskiego. Odcinek ten rozpoczyna się w km 0+052, a kończy w km 13+614. Linia kolejowa przebiega głównie przez tereny rolnicze oraz tereny zabudowy mieszkaniowej w rejonie m. Pszczółki i m. Pruszcz Gdański.

W sąsiedztwie analizowanego odcinka linii kolejowej występują jedynie odcinki o niskim priorytecie narażenia na hałas. W związku z powyższym nie proponowano dla nich żadnych dodatkowych działań ponad te, które są ujęte w planach inwestycyjnych zarządcy infrastruktury kolejowej (w chwili obecnej PKP PLK S.A.). Dodatkowo dla przedmiotowego odcinka linii kolejowej powinny być realizowane działania zawierające się w ramach polityki długookresowej.

Podstawowym działaniem, jakie powinno być realizowane w ramach polityki długookresowej jest konieczność spełniania prawa w zakresie ochrony przed hałasem w przypadku realizacji nowych inwestycji. Planowanie nowych odcinków linii kolejowych powinno być realizowane w taki sposób, aby przebiegały one (o ile jest to tylko możliwe) po terenach nie podlegających ochronie akustycznej w jak największej odległości od budynków mieszkalnych. W przypadku braku możliwości spełnienia tego warunku, budynki podlegające

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 260 Zajątkowo Tczewskie – Pruszcz Gdański, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dwn} i L_{dn}

ochronie akustycznej powinny być zabezpieczone przed oddziaływaniem ruchu pojazdów szynowych przez zastosowanie odpowiednich urządzeń ochrony środowiska. Jeżeli natomiast ich zastosowanie jest niemożliwe np. z uwagi na bezpieczeństwo ruchu kolejowego, powinno się dążyć do zmiany funkcji lub wykupu przez zarządców linii kolejowych budynków, których nie można zabezpieczyć przed działaniem hałasu o poziomie przekraczającym wartości dopuszczalne. Należy zaznaczyć, że wykupy nieruchomości są praktykowane tylko i wyłącznie na wniosek strony po decyzji sądu.

Jednym z najważniejszych aspektów polityki długookresowej jest właściwe planowanie przestrzenne w sąsiedztwie istniejącej linii kolejowych. Nie należy zezwalać na budowanie nowych budynków w strefie oddziaływania hałasu o poziomie przekraczającym wartości dopuszczalne pochodzącego od ruchu pojazdów szynowych. Właściwe pod względem akustycznym planowanie przestrzenne powinno się również charakteryzować lokalizowaniem nowych odcinków linii kolejowych na terenach nie objętych ochroną akustyczną, o czym wspomniano już wcześniej.

W ramach strategii długoterminowej zawierają się również techniczne działania mające na celu poprawę klimatu akustycznego w sąsiedztwie linii kolejowych objętych zakresem Programu, które miałyby być realizowane w ramach kolejnych Programów ochrony środowiska przed hałasem. W zakresie tego elementu polityki długookresowej należy na etapie kolejnego Programu ponownie przeanalizować stan klimatu akustycznego i w przypadku konieczności podjąć działania naprawcze, dla terenów, na których występują przekroczenia poziomów dopuszczalnych.

Jednym ze sposobów edukacji ekologicznej mogą być konsultacje społeczne przeprowadzane m.in. w ramach opracowywania programów ochrony środowiska, w tym również niniejszego opracowania. W ramach edukacji należy zwrócić główną uwagę na promocję właściwego planowania przestrzennego uwzględniającego zagrożenia hałasem, w tym m.in. strefowanie funkcji zabudowy i ograniczenie możliwości obudowy nowych odcinków linii kolejowych terenami „wrażliwymi” akustycznie (w tym m.in. o funkcji mieszkaniowej, rekreacyjnej, edukacyjnej czy związanymi z ochroną zdrowia).

Działania te powinny być skoordynowane i finansowane zarówno ze środków zarządcy analizowanych odcinków linii – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., jak i jednostek samorządów terytorialnych oraz organizacji pozarządowych, których statut określa prowadzenie działań edukacyjnych w zakresie ochrony środowiska. Dodatkowo środki na edukację społeczeństwa w zakresie oddziaływania hałasu można pozyskiwać poprzez programy finansowe UE oraz z pomocą sponsorów i mediów. Efekty działań związanych z edukacją społeczeństwa są w chwili obecnej bardzo trudne do oszacowania, jednak przy systematycznym i skoordynowanym działaniu mogą one być znaczące.

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 260 Zajączkowo Tczewskie – Pruszcz Gdański, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{DWN} i L_N

5. LITERATURA

- [1] Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150 z późniejszymi zmianami)
- [2] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 października 2002 r. w sprawie szczegółowych wymagań, jakim powinien odpowiadać program ochrony środowiska przed hałasem (Dz. U. z 2002 r. nr 179, poz. 1498)
- [3] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 10 listopada 2010 r. w sprawie ustalania wartości wskaźnika hałasu L_{DWN} (Dz. U. z 2010 r. nr 215, poz. 1414)
- [4] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2007 r. nr 120, poz. 826) wraz z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2012 r., poz. 1109)
- [5] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. 2012, poz. 1109)
- [6] 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 (Dz. U. 2008 Nr 199, poz. 1227 z późniejszymi zmianami)
- [7] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie dróg, linii kolejowych, i lotnisk, których eksploatacja może powodować negatywne oddziaływanie akustyczne na znacznych obszarach, dla których jest wymagane sporządzanie map akustycznych oraz sposobów określania granic terenów objętych tymi mapami (Dz. U. z 2007 r. nr 1, poz. 8)
- [8] Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku.
- [9] Mapa akustyczna dla odcinków linii kolejowych, po których przejeżdża ponad 30 000 pociągów rocznie, opracowana dla potrzeb programów ochrony środowiska przed hałasem – województwo pomorskie. EKKOM, Kraków 2011 r.
- [10] <http://mapa.kolej.one.pl/> (stan na 31.01.2013 r.),
- [11] Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2010-2013 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinków linii kolejowych, których eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{DWN} i L_N .
- [12] Program Ochrony Środowiska dla Województwa Pomorskiego na lata 2013-2016 z perspektywą do roku 2020
- [13] Program Ochrony Środowiska z Planem Gospodarki Odpadami dla Miasta Pruszcz Gdański na lata 2010-2013 z perspektywą na lata 2014-2017
- [14] Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Pruszcz Gdański na lata 2004-2007, z uwzględnieniem perspektywy na lata 2008-2011
- [15] Program Ochrony Środowiska dla Gminy Pszczółki na lata 2011-2014 z perspektywą na lata 2015-2018
- [16] Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Gdańskiego na lata 2012-2015 – aktualizacja
- [17] Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Tczewskiego na lata 2012-2015 – aktualizacja
- [18] Pismo znak IOS3-443-2.3/13 z Biura Ochrony Środowiska PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., luty 2013r.
- [19] Tracz M., Bohatkiewicz J. Postępowanie w sprawie ocen oddziaływania na środowisko. Część I – wydanie trzecie rozszerzone i uaktualnione (wydanie nie zostało wydrukowane i nie było rozpowszechniane przez GDDP). Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych. Warszawa, 2001 r.
- [20] www.stat.gov.pl - Dane demograficzne analizowanych jednostek podziału administracyjnego z dnia 31.12.2012 r.(państwo, województwo, powiaty).

Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 260 Zajączkowo Tczewskie – Pruszcz Gdański, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{DWN} i L_N

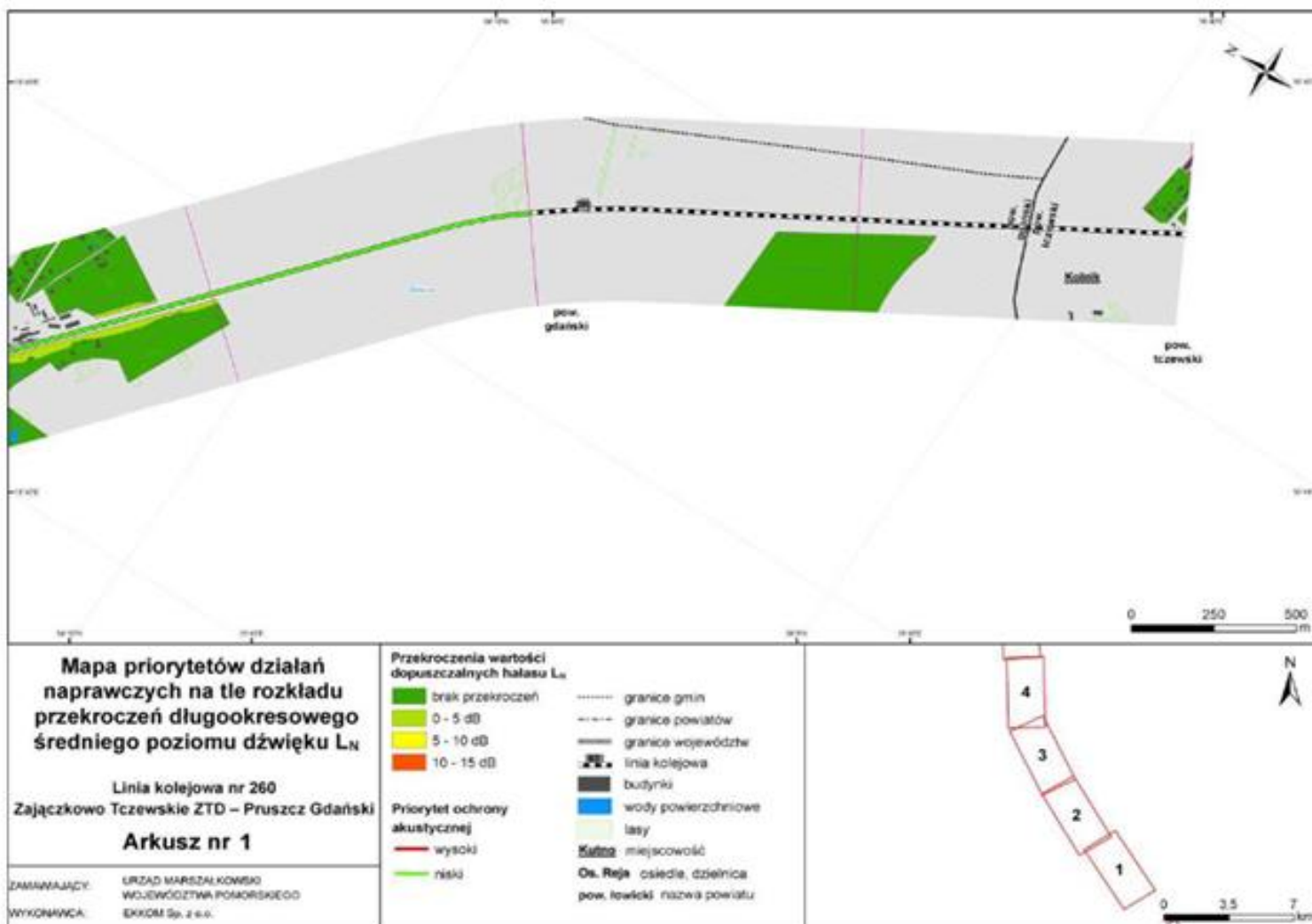
6. WYJAŚNIENIE SKRÓTÓW UŻYTYCH W OPRACOWANIU

- L_{Aeq} – Równoważny poziom dźwięku
- L_{DWN} – Długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w decybelach (dB) (wskaźnik hałasu dla pory dziennej, wieczornej i nocnej)
- L_N – Długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony w ciągu wszystkich pór nocy w roku, rozumianych jako przedział czasu od godz. 22.00 do godz. 6.00 (wskaźnik hałasu dla pory nocnej)
- L_D – Długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony w ciągu wszystkich pór dnia w roku (rozumianych jako przedział czasu od godz. 6:00 do godz. 18:00)
- L_w – Długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony w ciągu wszystkich pór wieczoru w roku (rozumianych jako przedział czasu od godz. 18:00 do godz. 22:00)
- ŚDR[p/d] - Średnioroczny Dobowy Ruch [pojazdów/dobę]
- POŚ - Ustawa Prawo ochrony środowiska
- Dz. U. - Dziennik Ustaw

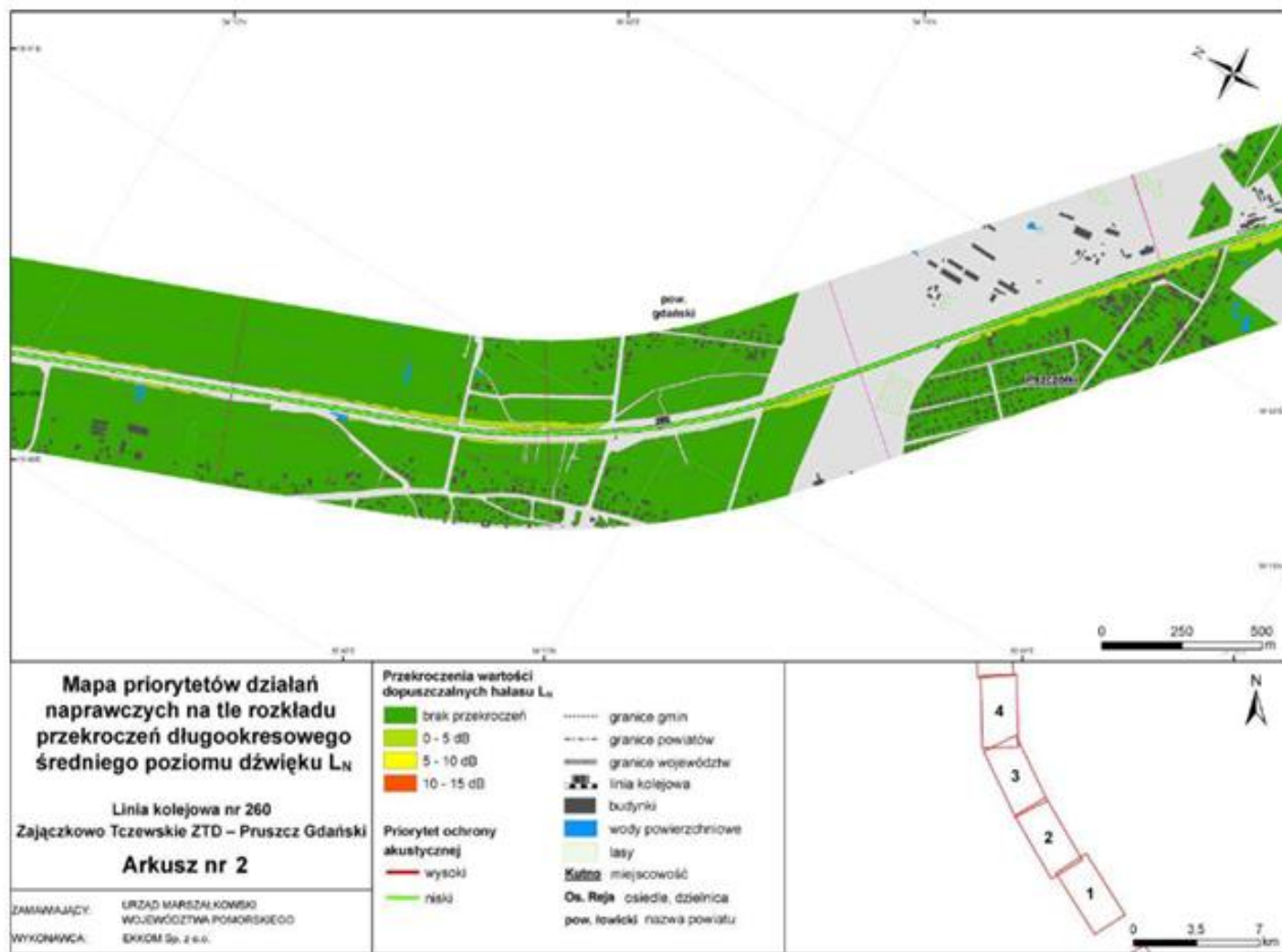
7. CZĘŚĆ GRAFICZNA

Rysunki z mapami priorytetów działań naprawczych przedstawiono na kolejnych stronach.

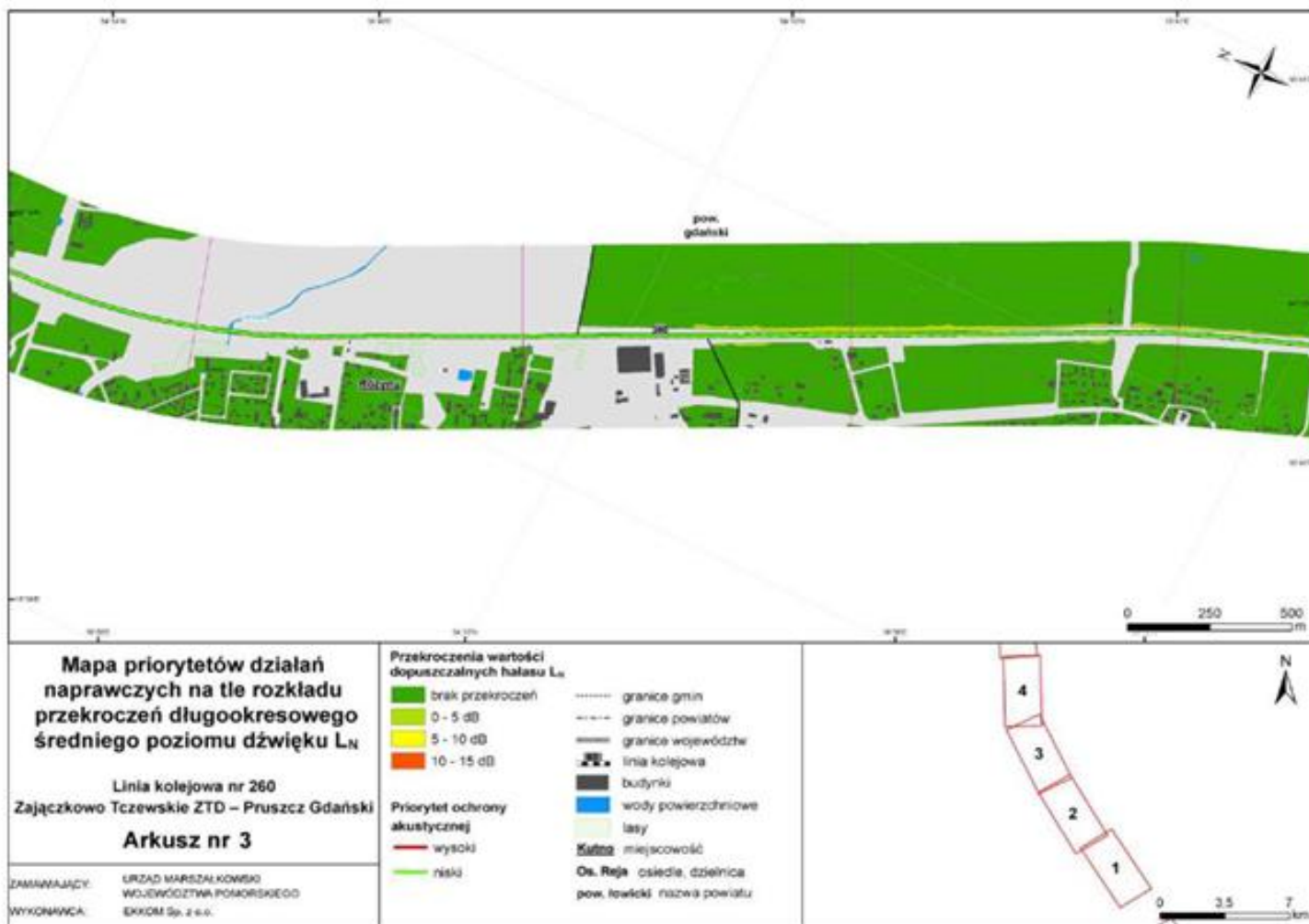
Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 260 Zajączkowo Tczewskie – Pruszcz Gdański, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dmax} i L_{dmin}



Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 260 Zajątkowo Tczewskie – Pruszcz Gdański, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dnn} i L_n



Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 260 Zajątkowo Tczewskie – Pruszcz Gdański, której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dawn} i L_{dn}



Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013 – 2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka linii kolejowej nr 260 Zajączkowo Tczewskie – Pruszcz Gdański, które eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{dawn} i L_{dni}

