



**Urząd Miasta Poznania
Plac Kolegiacki 17
61 – 841 Poznań**



Program ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Poznania

Zał. nr 2

Raport z konsultacji społecznych

Poznań, listopad 2013

1. RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH ORAZ OPINIOWANIA PROGRAMU OCHRONY ŚRODOWISKA PRZED HAŁASEM DLA MIASTA POZNANIA

1.1. PODSTAWY PRAWNE

Raport z konsultacji społecznych projektu dokumentu pn. "Program ochrony środowiska przed hałasem" (zwanym dalej Programem), rozumiany jest jako uzasadnienie zawierające informacje o udziale społeczeństwa w postępowaniu oraz o tym, w jaki sposób i w jakim zakresie zostały uwzględnione uwagi i wnioski zgłoszone w związku z udziałem społeczeństwa, o którym mowa w art. 42 pkt. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (t. j. Dz. U z 2013 r., poz. 1235). Ponadto, raport zawiera zestawienie zmian jakie zostały wprowadzone do Programu, w wyniku zgłoszonych uwag i wniosków podczas konsultacji społecznych.

Konsultacje społeczne zostały przeprowadzone zgodnie z:

- art. 119 ust. 2a ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. (t. j. Dz. U z 2013 r., poz. 1232). oraz
- art. 30 i 39 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (t. j. Dz. U z 2013 r., poz. 1235).

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

1.2. Informacje o przeprowadzonych konsultacjach

1.2.1. Informacje ogólne

Organizatorem konsultacji społecznych „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Poznania” był Prezydent Miasta Poznania – Wydział Ochrony Środowiska. Konsultacje przeprowadzono w okresie **od 4 do 25 października 2013 r.** Udział w konsultacjach zapewniono poprzez:

- umieszczenie informacji o przebiegu konsultacji społecznych oraz projektu Programu (wraz z załącznikami graficznymi) na stronach internetowych Miejskiego Informatora Multimedialnego (www.poznan.pl/konsultujemy).

www.poznan.pl/srodowisko) oraz w Biuletynie Informacji Publicznej - www.bip.poznan.pl

- wyłożenie do wglądu projektu Programu w Wydziale Ochrony Środowiska Urzędu Miasta Poznania przy ul. Gronowej 22a, pok. 210, w godzinach urzędowania i zapewnienie możliwości osobistego zapoznania się z projektem dokumentu.
- możliwość składania uwag i wniosków do Programu:
 - o na piśmie na adres:
Wydział Ochrony Środowiska Urzędu Miasta Poznania
ul. Gronowa 22a
61-625 Poznań
 - o drogą elektroniczną poprzez forum konsultacji społecznych, logując się na stronie internetowej www.poznan.pl/forum lub przesyłając na adres mailowy wos@um.poznan.pl
 - o osobiście w sekretariacie Wydziału Ochrony Środowiska Urzędu Miasta Poznania w godzinach pracy urzędu.

Zgodnie z uchwałą Nr LXXX/1201/V/2010 Rady Miasta Poznania z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie określenia szczegółowego sposobu konsultowania z Poznańską Radą Działalności Pożytku Publicznego lub organizacjami pozarządowymi i podmiotami wymienionymi w art. 3 ust. 3 ustawy z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie projektów aktów prawa miejscowego w dziedzinach dotyczących działalności statutowej tych organizacji, projekt Programu poddano konsultacjom z organizacjami pozarządowymi (poprzez zamieszczenie informacji na stronie internetowej www.poznan.pl/organizacje oraz przesłanie informacji drogą elektroniczną do organizacji umieszczonych w bazie danych Wydziału Zdrowia i Spraw Społecznych UMP). Dnia 07.10.2013 r. projekt Programu został przedstawiony na posiedzeniu Poznańskiej Rady Działalności Pożytku Publicznego, która wyraziła pozytywną opinię na temat propozycji Programu.

Dodatkowo, informacja o podaniu do publicznej wiadomości projektu Programu i możliwości składania uwag i wniosków została przesłana do Wydziału Wspierania Jednostek Pomocniczych Miasta Poznania, w celu poinformowania miejskich rad osiedli o konsultacjach.

W trakcie konsultacji społecznych organizacje pozarządowe oraz rady osiedli nie zgłosiły żadnych uwag i wniosków do projektu Programu.

1.2.2. Wnioski do POŚPH

Konsultacje trwały od 4 do 25 października 2013 roku. W trakcie konsultacji zgłoszono łącznie cztery wnioski od mieszkańców – wszystkie w formie elektronicznej przesłane na adres mailowy Wydziału Ochrony Środowiska UMP oraz uwagi i wnioski od poszczególnych jednostek: Zarządu Dróg Miejskich w Poznaniu, Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Poznaniu Sp. z o.o., PKP Polskie

Linie Kolejowe S.A., Wojskowego Zarządu Infrastruktury w Poznaniu, Jednostki Wojskowej nr 1156. Poprzez forum konsultacji społecznych nie wpłynął żaden wniosek. Po terminie konsultacji, w dniu 28.10.2013 r. wpłynął jeden wniosek, który pozostawiono bez rozpatrzenia. Zgodnie z art. 41. ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (Dz. U. z 2013 r., poz.1235) uwagi lub wnioski złożone po upływie terminu, o którym mowa w art. 39 ust. 1 pkt 4 ww. ustawy, pozostawia się bez rozpatrzenia.

Poniżej w tabeli, przedstawiono zestawienie przesłanych wniosków w okresie trwania konsultacji, zachowując ich oryginalną pisownię.

Tab. 1. Zestawienie wniosków złożonych pisemnie w całym okresie trwania konsultacji

Lp.	Data wpływu, Nadawca	Lokalizacja	Treść wystąpienia, uwagi/wniosku	Wnioski, propozycja zmiany zapisu	Ustosunkowanie się do wystąpienia [U- wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony]	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
1.	11.10.2013 Osoba anonimowa	Ogród Botaniczny i park dendrologiczny przy ul. Żeromskiego	Małe enklawy zieleni często odwiedzane wypoczynkowo, także w dni powszednie. Zagrożenie akustyczne już obecne to ul. Św. Wawrzyńca dla Ogrodu Botanicznego. Ul. Św. Wawrzyńca pełni obecnie funkcję drugiej (obok Lechickiej) północnej obwodnicy, szczególnie po modernizacji. Hałas w dzień powszedni latem nie pozwala na siedzenie na ławkach w odległości ok. 30 metrów od ogrodzenia Ogrodu Botanicznego, od strony ul. Św. Wawrzyńca. Hałas jest także wyraźnie odczuwalny na dużym odcinku ul. Botanicznej. Z kolei park dendrologiczny to także podobna, mała enklawa zieleni, przylegająca do ruchliwej na tym odcinku ul. Żeromskiego. Także ten sam problem, hałas słyszalny nawet na 30 metrów od ogrodzenia, odstręcza od wypoczynku w tym rejonie. Poznań nie ma zbyt dużo tego typu terenów zielonych, będących ozdobą miasta. Dlaczego sam je degraduje akustycznie, wyznaczając konieczne nowe trasy komunikacyjne, lub modernizując je i nie stawiając ekranów na stosunkowo krótkich odcinkach tych dróg ? Może urzędnicy chodzą do tych parków w dni wolne – jest tam wtedy rzeczywiście dość cicho, ale nie w dni powszednie. <i>Ponadto w przesłanym wniosku zwrócono na dokuczliwość hałasu lotniczego na terenie dzielnic Wildy oraz Dębca.</i>	To cały naukowy wykład nt. hałasu. Przydałoby się więcej konkretnych nt. lokalnego hałasu w poszczególnych dzielnicach, nie rodzajami hałasu. Nawet jeżeli są dwa rodzaje fali akustycznej	N	Zakres programu ochrony środowiska przed hałasem został określony w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 października 2002 roku w sprawie szczegółowych wymagań, jakim powinien odpowiadać program ochrony środowiska przed hałasem (Dz. U. z 2002 r. Nr 179, poz. 1498). Zgodnie z wymogami Rozporządzenia harmonogram i zakres działań w ramach Programu ochrony środowiska przed hałasem oraz lista obszarów, które należy objąć działaniami przeciwhałasowymi uzależniony jest od wartości wskaźnika M, będącego miarą zagrożenia hałasem. Wartość tego wskaźnika zależy od wielkości przekroczenia dopuszczalnych wartości poziomu dźwięku oraz od liczby mieszkańców narażonych na to przekroczenie. W związku z powyższym zaproponowane w niniejszym Programie działania przeciwhałasowe dotyczą w pierwszej kolejności terenów zabudowy mieszkaniowej o najwyższym wskaźniku M (duża liczba mieszkańców narażonych na przekroczenia hałasu) oraz terenów o podwyższonych wymaganiach akustycznych np. tereny szkół, szpitali, itd. Z tego powodu ochrona akustyczna parków w tym Programie nie została zakwalifikowana do działań priorytetowych. W mapie akustycznej miasta Poznania analizowano rozkład hałasu lotniczego związanego z działalnością lotniska cywilnego Poznań-Ławica oraz lotniska wojskowego Poznań-Krzesiny. Przeprowadzone analizy wykazały brak przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu na terenach dzielnicy Wildy i Dębca. Z tego powodu dla tych terenów nie zostały zaproponowane działania przeciwhałasowe.

Program ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Poznania.
Załącznik 3. Raport z konsultacji społecznych

Lp.	Data wpływu, Nadawca	Lokalizacja	Treść wystąpienia, uwagi/wniosku	Wnioski, propozycja zmiany zapisu	Ustosunkowanie się do wystąpienia [U- wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony]	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
2.	16.10.2013, Łukasz Borzęda	Golećcin	Żużlu na Golećcinie od kilku lat już nie ma, jednak dobrze pamiętam jaki hałas powodował gdy był, a obecnie trwa intensywna kampania mająca na celu powrót tego „sportu” w to miejsce. Chciałbym w imieniu mieszkańców Poznania, szczególnie Jeżyc (Ogrodów, Sołacza, Golećcina, Strzeszyna), poprosić o dodanie do "Programu ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Poznania" zapisu dotyczącego szczególnej potrzeby ochrony Golećcina przed hałasem – niech park na Golećcinie pozostanie cichym i spokojnym miejscem, idealnym na spacer, rower, odpężenie w ciszy po dniu spędzonym w hałasie w centrum miasta. Mieszkam na Strzeszynie, dość daleko od stadionu, jednak pamiętam jak wracałem zmęczony po pracy do domu i wieczorami, przez kilka godzin, kilka dni w tygodniu (nie chodzi tylko zawody ale również o treningi), zmuszony byłem do słuchania monotonnego ryku silników motorów robiących kółka na stadionie. Tęskniłem wtedy za względną ciszą, w której mógłbym odpocząć.	Bardzo proszę o ochronę tej części miasta przed hałasem powodowanym przez sporty motorowe (żużel)	N	□ Zakres programu ochrony środowiska przed hałasem jest jednoznacznie określony przez Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 października 2002 roku w sprawie szczegółowych wymagań, jakim powinien odpowiadać program ochrony środowiska przed hałasem (Dz. U. z 2002 r. Nr 179, poz. 1498). Zgodnie z wymogami tego Rozporządzenia, harmonogram i zakres działań w ramach Programu ochrony środowiska przed hałasem oraz lista obszarów, które należy objąć działaniami przeciwhałasowymi uzależniony jest od wartości wskaźnika M, będącego miarą zagrożenia hałasem. Wartość tego wskaźnika zależy od wielkości przekroczenia dopuszczalnych wartości poziomu dźwięku oraz od liczby mieszkańców narażonych na to przekroczenie. Obecnie na stadionie na Golećcinie nie odbywają się żadne zawody żużlowe, w związku, z czym obiekt ten nie stanowi zagrożenia dla klimatu akustycznego miasta Poznania. W świetle istniejących wymagań prawnych jedynie dla istniejących obiektów, które powodują przekroczenia dopuszczalnych wartości poziomu dźwięku, proponuje się działania minimalizujące hałas. Z tego powodu nie ma obecnie prawnych przesłanek, aby podjąć jakiegokolwiek działania w stosunku do ww. obiektu.

Program ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Poznania.
Załącznik 3. Raport z konsultacji społecznych

Lp.	Data wpływu, Nadawca	Lokalizacja	Treść wystąpienia, uwagi/wniosku	Wnioski, propozycja zmiany zapisu	Ustosunkowanie się do wystąpienia [U- wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony]	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
3.	22.10.2013, Iwona Rasińska – dyr. T.S.Olimpia	Golecin (zachodni klin zieleni obejmujący obszar ograniczony od południowego zachodu torami kolejowymi Poznań Jeżyce – Piła, od wschodu z ulicami: Niestachowską i Podolańską oraz od północy z ulicami: Wojska Polskiego i Lutycką	Tereny zielonych klinów w Poznaniu zostały stworzone po to, aby miasto mogło łatwiej oczyszczać się z cywilizacyjnych zanieczyszczeń oraz aby mieszkańcy mieli w pobliżu swojego miejsca zamieszkania atrakcyjne, ciche tereny rekreacyjne. Dlatego, postulujemy aby wszystkie kliny zieleni, jako obszary o specjalnym znaczeniu dla miasta były chronione nie tylko przed zabudową, ale również przed hałasem. Stąd, powinno być prawnie zakazane lokowanie w tych miejscach wszelkiego rodzaju głośnej aktywności również sportowej czy para sportowej typu: wyścigi samochodów terenowych, motocykli terenowych czy zawodów i treningów żużlowych.	Miejskie kliny zieleni powinny być prawnie chronione przed hałasem.	N	☐ Zakres programu ochrony środowiska przed hałasem został określony w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 października 2002 roku w sprawie szczegółowych wymagań, jakim powinien odpowiadać program ochrony środowiska przed hałasem (Dz. U. z 2002 r. Nr 179, poz. 1498). Zgodnie z wymogami Rozporządzenia harmonogram i zakres działań w ramach Programu ochrony środowiska przed hałasem oraz lista obszarów, które należy objąć działaniami przeciwhałasowymi uzależniony jest od wartości wskaźnika M, będącego miarą zagrożenia hałasem. Wartość tego wskaźnika zależy od wartości przekroczenia dopuszczalnych wartości poziomu dźwięku oraz od liczby mieszkańców narażonych na to przekroczenie. Na wymienionych we wniosku terenach, przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu nie są duże i nie przekraczają 5dB. W programie natomiast w pierwszej kolejności zaproponowano działania dla terenów mieszkaniowych, na których wartości wskaźnika M oraz przekroczenia są największe. Z tego powodu w ramach opracowania dla przedmiotowych terenów, nie zaproponowano działań redukujących poziom hałasu.

*Program ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Poznania.
Załącznik 3. Raport z konsultacji społecznych*

Lp.	Data wpływu, Nadawca	Lokalizacja	Treść wystąpienia, uwagi/wniosku	Wnioski, propozycja zmiany zapisu	Ustosunkowanie się do wystąpienia [U- wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony]	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
4.	24.10.2013, Tomasz Genow	Śródmieście i centrum	Moim pierwszym wnioskiem jest to, aby uwzględnić w programie zjawisko głośnych silników motocyklowych, które niejednokrotnie są dodatkowo umyślnie podkręcane przez właścicieli, dla przyjemności. Tylko dlaczego ma to się odbijać na środowisku akustycznym miasta? To samo dotyczy też samochodów z głośnym silnikiem, choć w ich przypadku, te hałasujące to najczęściej stare, sprowadzone zza zachodniej granicy rzęchy. Rozwiązaniem byłoby np. wprowadzenie naklejek dla pojazdów mechanicznych, najlepiej połączyć to z mierzaniem poziomu emisji zanieczyszczeń, które potwierdzałyby względną znośność danego pojazdu dla mieszkańców. Nikt nie chce mieszkać przy arteriach, a to właśnie ze względu na hałas i spaliny – ale nie jesteśmy jako społeczność na to skazani, to nie jest konieczna cena postępu. W 40 miastach europejskich działa system wydawania takich certyfikatów, Poznań, miasto będące w Polsce liderem w niektórych aspektach, powinien równać do najlepszych. Dlaczego również nie zaprosić do podzielenia się doświadczeniami miasta partnerskiego Hanoweru, który jako pierwszy z Berlinem i Kolonią w 2008 r. wprowadził plakietki. Drugi wniosek, już skromniejszy, to by karetki miały cichszy i/lub mniej penetrujący dźwięk sygnału, ponieważ nieuzasadnione jest trzymanie go na zbyt wysokim poziomie. Trzeba też myśleć o ludziach, którzy mieszkają przy stałej trasie karetek, czy o przechodniach, którzy nieraz muszą zatykać uszy, gdy jedna z nich przejeżdża obok.	Prośba o uwzględnienie w programie zjawiska głośnych silników motocyklowych oraz sygnałów karetek	N	Wnioski wykraczają poza zakres Programu. Organem kompetentnym do zajęcia się kwestią nadmiernego hałasu pojazdów mechanicznych jest Policja. Ponadto istnieją odpowiednie narzędzia prawne, które pozwalają na kontrolę parametrów akustycznych pojazdów. W rozdz. 8.8 Programu podano stosowne Rozporządzenia dot. pojazdów, których stosowanie ma negatywny wpływ na środowisko akustyczne. Kontrolą takich pojazdów powinny zająć się odpowiednie organy (w tym Inspekcja Transportu Drogowego). Zarówno mapa akustyczna jak i program ochrony środowiska nie obejmuje swoim zakresem tzw. zdarzeń akustycznych, takich jak: dźwięki karetek, klaksonów, itp.
5.	7.10.2013, Zarząd Dróg Miejskich w Poznaniu	Uwaga do tekstu Programu	Na ulicach Nad Wierzbakiem od ul. Wojska Polskiego do al. Wielkopolskiej oraz Wojska Polskiego od ul. Nad Wierzbakiem do ul. Wołyńskiej została wymieniona nawierzchnia ścieralna na asfaltobeton tzw. cichy oraz wymiana studni kanalizacyjnych na typ ciężki bardziej odporny na klawiszowanie.	Propozycja zmiany zakresu działań	U	Zmiana została uwzględniona w Programie. Z tabeli przedstawiającej proponowane działania w zakresie hałasu samochodowego usunięto zadania dot. przedmiotowych odcinków ulic (działania HD2 oraz HD10)

*Program ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Poznania.
Załącznik 3. Raport z konsultacji społecznych*

Lp.	Data wpływu, Nadawca	Lokalizacja	Treść wystąpienia, uwagi/wniosku	Wnioski, propozycja zmiany zapisu	Ustosunkowanie się do wystąpienia [U- wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony]	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
6.	25.10.2013, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Uwaga do tekstu Programu	Trasy kolejowe na obszarze miasta Poznania tworzą Poznański Węzeł Kolejowy... (str. 17 Programu)	Propozycja zmiany zapisu na: Trasy kolejowe na obszarze miasta tworzą Poznański Węzeł Kolejowy. Na terenie miasta zlokalizowane są linie kolejowe nr: 3, 271, 272, 351, 352, 353, 354, 356, 394, 395, 801, 803, 804, 806, 823, 824 oraz 984	U	Zmiana zapisu została uwzględniona w Programie
7.	25.10.2013, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Uwaga do tekstu Programu	W celu zmniejszenia emisji hałasu szynowego zmniejsza się amplitudę drgań przez zastosowanie mat antywibracyjnych o konstrukcji typu „sandwich”. Rozwiązania te pozwalają zmniejszyć emisję hałasu do ok. 5dB (str. 58 w Programie)	Propozycja rezygnacji z zapisu	N	W uzasadnieniu tej uwagi napisano: „Stosowane systemy ograniczenia wibracji nie wpływają w żaden sposób na redukcję hałasu powodowanego przez kontakt koło – główka szyny. Dane techniczne poszczególnych rozwiązań systemów redukcji wibracji nie wykazują bezpośredniego promieniowania hałasu powietrznego. Redukcja hałasu następuje jedynie dla hałasu wtórnego (materiałowego), który nie stanowi o sile źródła dźwięku”. W literaturze przedmiotu jest szereg prac, które jednoznacznie pokazują wpływ zastosowania mat antywibracyjnych na redukcję drgań oraz hałasu kolejowego. Na wypadkowy poziom hałasu kolejowego (w różnym stopniu) wpływają drgania kół (szczególnie powierzchni bocznych), szyn, podkładów, powierzchni bocznych pojazdów szynowych, urządzenia klimatyzacyjne i wentylacyjne. Zmniejszenie amplitudy drgań poszczególnych częściowych źródeł wpłynie na zmniejszenie amplitudy drgań i w konsekwencji poziomu hałasu.

*Program ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Poznania.
Załącznik 3. Raport z konsultacji społecznych*

Lp.	Data wpływu, Nadawca	Lokalizacja	Treść wystąpienia, uwagi/wniosku	Wnioski, propozycja zmiany zapisu	Ustosunkowanie się do wystąpienia [U- wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony]	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
8.	25.10.2013, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Uwaga do tekstu Programu	W niniejszym Programie w odniesieniu do hałasu kolejowego zaleca się cykliczne szlifowanie szyn (optymalnie – dwa-trzy razy w ciągu roku), co zapobiegnie wzrostowi emisji hałasu ze względu na zużycie szyn (str. 149 w Programie)	Propozycja rezygnacji z zapisu dot. częstotliwości wykonywania szlifowania szyn	N	W uzasadnieniu wniosku napisano: „Szlifowanie szyn uzależnione jest od stopnia zużycia szyny i ma ścisły związek ze stopniem wykorzystania danej linii kolejowej. Zalecenia co do stosowania szlifowania szyny są inne dla linii kolejowej nr 3 i 395”. Podana liczba szlifowań odnosi się do linii kolejowych średnio obciążonych. Jest oczywiste, że dla szyn bardzo zniszczonych szlifowanie należy wykonywać częściej niż dla szyn w lepszym stanie technicznym.
9.	25.10.2013, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Uwaga do tekstu Programu	W ramach własnych planów inwestycyjnych Zarządzający szlakami kolejowymi – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A, zamierza wykonać modernizację linii kolejowej nr 271, na odcinku Luboń – Poznań Główny (w ramach modernizacji linii kolejowej E59 odcinek Wrocław – Rawicz etap I lot B Rawicz – Czempień, lot C Czempień – Poznań” CCI 204/P/16/PT/005) (str. 149 w Programie)	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wykonuje modernizację linii kolejowej E59 na odcinku Wrocław – Poznań, etap III, odcinek Czempień – Poznań, PoliŚ, 7.1-5.1	U	Zapis zmieniono na:” W ramach własnych planów inwestycyjnych, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wykonuje modernizację linii kolejowej E59 na odcinku Wrocław-Poznań, etap III, odcinek Czempień-Poznań, PoliŚ 7.1-5.1.”
10.	25.10.2013, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Uwaga do tekstu Programu	Trasy kolejowe na obszarze miasta Poznania tworzą Poznański Węzeł Kolejowy... (str. 161 Programu)	Propozycja zmiany zapisu na: Trasy kolejowe na obszarze miasta tworzą Poznański Węzeł Kolejowy. Na terenie miasta zlokalizowane są linie kolejowe nr: 3, 271, 272, 351, 352, 353, 354, 356, 394, 395, 801, 803, 804, 806, 823, 824 oraz 984	U	Zmiana zapisu została uwzględniona w Programie

*Program ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Poznania.
Załącznik 3. Raport z konsultacji społecznych*

Lp.	Data wpływu, Nadawca	Lokalizacja	Treść wystąpienia, uwagi/wniosku	Wnioski, propozycja zmiany zapisu	Ustosunkowanie się do wystąpienia [U- wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony]	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
11.	25.10.2013, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Uwaga do tekstu Programu	W niniejszym Programie w odniesieniu do hałasu kolejowego zaleca się cykliczne szlifowanie szyn (optymalnie – dwa-trzy razy w ciągu roku), co zapobiegnie wzrostowi emisji hałasu ze względu na zużycie szyn (str. 170 w Programie)	Propozycja rezygnacji z zapisu dot. częstotliwości wykonywania szlifowania szyn	N	W uzasadnieniu wniosku napisano: „Szlifowanie szyn uzależnione jest od stopnia zużycia szyny i ma ścisły związek ze stopniem wykorzystania danej linii kolejowej. Zalecenia co do stosowania szlifowania szyny są inne dla linii kolejowej nr 3 i 395”. Podana liczba szlifowań odnosi się do linii kolejowych średnio obciążonych. Jest oczywiste, że dla szyn bardzo zniszczonych szlifowanie należy wykonywać częściej niż dla szyn w lepszym stanie technicznym.
12.	25.10.2013, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Uwaga do tekstu Programu	W ramach własnych planów inwestycyjnych Zarządzający szlakami kolejowymi – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A, zamierza wykonać modernizację linii kolejowej nr 271, na odcinku Luboń – Poznań Główny (w ramach modernizacji linii kolejowej E59 odcinek Wrocław – Rawicz etap I lot B Rawicz – Czempień, lot C Czempień – Poznań” CCI 204/P/16/PT/005) (str. 170 w Programie)	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wykonuje modernizację linii kolejowej E59 na odcinku Wrocław – Poznań, etap III, odcinek Czempień – Poznań, PoliŚ, 7.1-5.1	U	Zapis zmieniono na:” W ramach własnych planów inwestycyjnych, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wykonuje modernizację linii kolejowej E59 na odcinku Wrocław-Poznań, etap III, odcinek Czempień-Poznań, PoliŚ 7.1-5.1.”
13.	25.10.2013, Zarząd Dróg Miejskich w Poznaniu	Uwaga do tekstu Programu	W tabl. 32 należy uzupełnić kolumnę „koszty” w poz. dotyczących już zrealizowanych zadań.	Wniosek o uzupełnienie tabeli	U	W tabeli dopisano koszty działań zrealizowanych.
14.	25.10.2013, Zarząd Dróg Miejskich w Poznaniu	Uwaga do tekstu Programu	W zgłoszonych propozycjach celów krótko, średnio i długodystansowych oszacowano wyłącznie koszty związane z wymianą nawierzchni nie uwzględniając przypadków konieczności wymiany konstrukcji lub budowy nowych odcinków np. III rama komunikacyjna, a wielu przypadkach wymiana tylko górnej warstwy nawierzchni na cichą jest zupełnie bezcelowa i może prowadzić do degradacji w krótkim czasie nawierzchni.	Prośba o wyjaśnienie	N	W Programie podano koszt działania polegającego na wymianie nawierzchni na cichą przy założeniu wymiany wyłącznie górnej warstwy nawierzchni (tzw. warstwy ścieralnej) oraz łącznie z warstwą konstrukcyjną (rozdział 9.1). Niestety, na etapie Programu nie jest możliwe określenie, dla których ulic zajdzie konieczność wymiany również warstwy konstrukcyjnej. Z tego powodu, w Programie zdecydowano się tylko na podanie kosztów związanych z wymianą górnej warstwy nawierzchni.
15.	25.10.2013, Zarząd Dróg Miejskich w Poznaniu	Uwaga do tekstu Programu	W klasyfikacji nawierzchni drogowych wyjaśnienia wymaga czy warstwa ścieralna SMA 8 S z zastosowaną w celu uzyskania właściwości antypoślizgowych posypką uszorstniającą o drobniejszym uziarnieniu jest nawierzchnią o zredukowanej hałaśliwości	Prośba o wyjaśnienie	N	Niestety brak jest pomiarów, które pokazałyby skuteczność akustyczną takich nawierzchni drogowych

Program ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Poznania.
Załącznik 3. Raport z konsultacji społecznych

Lp.	Data wpływu, Nadawca	Lokalizacja	Treść wystąpienia, uwagi/wniosku	Wnioski, propozycja zmiany zapisu	Ustosunkowanie się do wystąpienia [U- wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony]	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
16.	16.10.2013, Wojskowy Zarząd Infrastruktury w Poznaniu	Uwaga do tekstu Programu	Zapis zawarty w pkt. 8.6 programu – „Zgodnie z postanowienie Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 6 października 2010 r. (II OSK 548/09), z powodów proceduralnych Obszar Ograniczonego Użytkowania wokół lotniska Krzesiny nie obowiązuje” – str. 120 nie jest właściwy. Wyrok wydany przez Sąd Najwyższy w sprawie sygn. Akt II CSK 421/10 z dnia 06.05.2011r. wraz z uzasadnieniem, wskazuje, że pomimo argumentacji Naczelnego Sądu Administracyjnego (sprawa II OSK 548/09 z dnia 06.10.2010r.), akt wykonawczy wydany przez Wojewodę Wielkopolskiego, ustanawiający obszar ograniczonego użytkowania dla lotniska Poznań-Krzesiny nie utracił mocy. W tej sytuacji uprawnionym wydaje się stwierdzenie, że Obszar Ograniczonego Użytkowania ustanowiony przez Wojewodę dla lotniska Poznań-Krzesiny ma moc prawną i jest obowiązujący.	Wniosek o zmianę zapisu	U	Zmieniono zapis na: „Istnienie Obszaru Ograniczonego Użytkowania (OOU) dla lotniska wojskowego Poznań-Krzesiny jest obecnie przedmiotem sporu prawnego. Zgodnie z postanowieniem Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 6 października 2010 r. (II OSK 548/09), z powodów proceduralnych OOU dla lotniska Poznań-Krzesiny nie obowiązuje. Wyrok wydany przez Sąd Najwyższy w sprawie sygn. akt II CSK 421/10 z dnia 06 maja 2011 r. wraz z uzasadnieniem, wskazuje że pomimo argumentacji Naczelnego Sądu Administracyjnego (sprawa II OSK 548/09 z 06.10.2010 r.), akt wykonawczy wydany przez Wojewodę Wielkopolskiego, ustanawiający OOU dla lotniska wojskowego Poznań-Krzesiny nie utracił mocy.”
17.	16.10.2013, Wojskowy Zarząd Infrastruktury w Poznaniu	Uwaga do tekstu Programu	W pkt. 10.4 programu zawarto zapis, że „Obecnie trwają przygotowania do utworzenia nowego obszaru ograniczonego użytkowania...” – str. 151. Wojskowy Zarząd Infrastruktury informuje, że w związku z sytuacją opisaną w pkt.1, nie trwają żadne prace zmierzające do utworzenia nowego OOU. Trwa natomiast postępowanie administracyjne prowadzone przez RDOŚ w Poznaniu w sprawie sporządzenia i przedłożenia przeglądu ekologicznego oraz prowadzenia w określonym czasie pomiarów poziomów hałasu w środowisku dla lotniska wojskowego Poznań-Krzesiny.	Wniosek o zmianę zapisu	U	Zapis zmieniono na: „Obecnie trwa postępowanie administracyjne prowadzone przez RDOŚ w Poznaniu w sprawie sporządzenia i przedłożenia przeglądu ekologicznego oraz prowadzenia w określonym czasie pomiarów poziomu hałasu w środowisku dla lotniska wojskowego Poznań-Krzesiny. Konsekwencją tego postępowania może być zmiana istniejącego obszaru ograniczonego użytkowania.”
18.	16.10.2013, Wojskowy Zarząd Infrastruktury w Poznaniu	Uwaga do tekstu Programu	Uwaga wskazana w pkt.2 odnosi się również do pkt 12.5 projektu programu w części „Hałas lotniczy” dotyczący lotniska Poznań-Krzesiny – str. 170.	j.w.	j.w.	j.w.
19.	25.10.2013, Jednostka Wojskowa nr 1156	Uwaga do tekstu Programu	W zakresie zapisów „Programu ochrony przed hałasem dla m. Poznania” dotyczących zadań Jednostki Wojskowej 1156 informuję, iż w projekcie dokumentu błędnie podano, że w celu ujednolicenia odlotów z lotniska, wszystkie samoloty po starcie utrzymują kurs drogi startowej do odległości 2 NM od TACAN, podczas gdy poprawną wartością jest 3 NM i takie też dane dotychczas przekazywaliśmy. Dotyczy to lotów IFR i VFR.	Wniosek o zmianę zapisu	U	W rozdz. 10.4 Programu poprawiono wartość z „2 NM” na „3 NM”.

*Program ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Poznania.
Załącznik 3. Raport z konsultacji społecznych*

Lp.	Data wpływu, Nadawca	Lokalizacja	Treść wystąpienia, uwagi/wniosku	Wnioski, propozycja zmiany zapisu	Ustosunkowanie się do wystąpienia [U- wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony]	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
20.	25.10.2013, Jednostka Wojskowa nr 1156	Uwaga do tekstu Programu	W projekcie „Programu ochrony przed hałasem dla m. Poznania” zapisano „Niestety, z uwagi na dostępne nadal zbyt ogólne dane dotyczące rzeczywistych tras dolotowych i odlotowych oraz rozkładu operacji lotniczych na kierunku w poszczególnych dniach...” co jest stwierdzeniem nieprawdziwym. W JW. 1156 są opracowywane dane o operacjach i przekazywane do WZI Poznań i na ewentualne zapytania do innych instytucji. Dane zawierają obciążenia tras odlotowych i na kierunkach podejścia dla kierunku operacji RWY 11 i RWY 29 z rozbiem na poszczególne dni miesiąca oraz statystykę operacji z rozbiem na operacje związane z odlotem i przylotem – w tym operacje nad lotniskiem. To bardzo dokładne dane i nie jesteśmy w stanie wykonać dokładniejszej analizy.	Prośba o wyjaśnienie	N	W rozdz. 10.4 Programu doprecyzowano przedmiotowy zapis i wskazano na brak informacji o rzeczywistych torach lotów statków powietrznych (dane radarowe) jako czynnika uniemożliwiającym weryfikację granic OOU.
21.	25.10.2013, Jednostka Wojskowa nr 1156	Uwaga do tekstu Programu	Co do zapisów projektu „Programu ochrony przed hałasem dla m. Poznania” mówiących o dalszym ograniczeniu lotów w porze nocnej, wieczorowej i w dni wolne od pracy informuję iż, loty nocne są ograniczone do niezbędnego minimum. Nie jest i nigdy nie była w przeszłości przekroczona roczna liczba operacji pomiędzy 22.00 – 06.00. (ograniczenie do 200 operacji w całym roku). Operacje startów samolotów F-16 w porze wieczorowej (godz. 18.00 – 22.00) są ograniczone do niezbędnego minimum. Jeden tydzień w miesiącu to loty w porze dziennie-wieczorowej. Jest to podyktowane potrzebami szkolenia lotniczego. W takim przypadku nie są wykonywane operacje nad lotniskiem. Wyłącznie start i lądowanie. W przypadku operacji lotniczych realizowanych w dni ustawowo wolne od pracy, informuję, iż nie jest prowadzone szkolenie lotnicze w dni ustawowo wolne od pracy. Wyjątkiem są loty związane z obroną powietrzną RP w czasie pełnienia przez 31 BLT dyżuru bojowego w ramach systemu NATINADS (NATO Integrated Air Defence System) z wyłączeniem sytuacji wyjątkowych, podyktowanych m.in. bezpieczeństwem lotów.	Prośba o uwzględnienie stanowiska w Programie	N	Zapisy rozdz. 10.4 Programu w odniesieniu do proponowanego ograniczenia operacji w wybranych porach doby i dniach roku, uwzględniają względy bezpieczeństwa i obronności państwa i nie są sprzeczne z wnioskiem.

*Program ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Poznania.
Załącznik 3. Raport z konsultacji społecznych*

Lp.	Data wpływu, Nadawca	Lokalizacja	Treść wystąpienia, uwagi/wniosku	Wnioski, propozycja zmiany zapisu	Ustosunkowanie się do wystąpienia [U- wniosek uwzględniony, N- wniosek nieuwzględniony]	
					U lub N	Odpowiedzi i komentarze
22.	25.10.2013, Jednostka Wojskowa nr 1156	Uwaga do tekstu Programu	Pragnę również nadmienić, że w czasie realizacji szkolenia lotniczego, ilość startów to 6-12 i jest ściśle związana z wykonywanymi zadaniami w lotnictwie wojskowym nie jest możliwe wprowadzenie ograniczeń jak w lotnictwie cywilnym realizującym przewozy lotnicze, ponieważ przeznaczenie lotnictwa wojskowego jest związane z obronnością państwa a nie działalnością gospodarczą, którą można dowolnie kształtować. Operacje startu na lotnisku Poznań-Krzesiny zajmują maksymalnie 20 minut, 2 razy dziennie.	Prośba o uwzględnienie stanowiska w Programie	N	Obowiązkiem Zarządzającego Portem jest dotrzymanie standardów akustycznych w środowisku poza granicami OOU, a jedną z metod kształtowania warunków akustycznych wokół Portu jest ustalenie maksymalnej dopuszczalnej liczby operacji lotniczych.

1.3. Zmiany w Programie

W trakcie trwania konsultacji społecznych, do Programu wprowadzono zmiany będące wynikiem autokorekty.

Poniżej wymieniono wszystkie zmiany wprowadzone do Programu w porównaniu do wersji, którą przedłożono do konsultacji społecznych:

- strona tytułowa, uaktualniono datę (był wrzesień 2013, jest listopad 2013);
- uaktualniono listę załączników (dopisano załącznik 2. Raport z konsultacji społecznych);
- uaktualniono listę wykonawców Programu (dopisano mgr Tomasza Pakułę do Głównych Wykonawców oraz mgr inż. Tomasza Nowakowskiego – do Wykonawców);
- W rozdziale 13, w dziale „Raporty, analizy, dokumenty strategiczne” dopisano: Program ochrony środowiska przed hałasem dla m.st. Warszawy. Aktualizacja; wersja przedstawiona do konsultacji społecznych w czerwcu 2013 r.; wykonawcy: DHV POLSKA Sp. z o.o., AkustiX Sp. z o.o., Acesoft Sp. z o.o.; Warszawa, 2013;
- Zmieniono odniesienie do Dziennika Ustaw dla Prawa ochrony środowiska i ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko w związku z ogłoszeniem dnia 24 października 2013 r. tekstów jednolitych ww. ustaw;
- Ujednolicono kolor czcionki w tab. 32 (czarny);
- Wykreślono z tab. 32 poz. 2 (powielony zapis ze zrealizowanym działaniem w poz. 19) i uaktualniono numerację;
- W tab. 32, poz. 24 (nowa numeracja) zmieniono zapis "planowany termin realizacji inwestycji - 2013 r." na "zrealizowano inwestycję w 2013 r.";
- dopisano koszt zrealizowanych inwestycji (nowa numeracja) dla poz. 4, 18, 24;
- doprecyzowano zapis w rozdziale 8.5 dotyczący Studium uwarunkowań i zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania (str.119, 120 - ostatnie 2 wersy).