



Urząd Miasta Łodzi

ul. Piotrkowska 104

90-926 Łódź



# Program ochrony środowiska przed hałasem dla miasta **Łodzi**



Wykonawcy:

**AKUSTIX**

**lemitor**  
OCHRONA ŚRODOWISKA

## **NAZWA I ADRES ZAMAWIAJACEGO**

Urząd Miasta Łodzi  
ul. Piotrkowska 104  
90-926 Łódź

## **PODMIOT REALIZUJĄCY ZADANIE**

AkustiX Sp. z o. o. (lider konsorcjum)  
ul. Wiosny Ludów 54,  
62-081 Przeźmierowo  
LEMITOR Ochrona Środowiska Sp. z o.o. (członek konsorcjum)  
ul. Jana Długosza 40,  
51-162 Wrocław

## **ZESPÓŁ AUTORSKI**

dr Piotr Kokowski (kierownik zespołu)	mgr inż. Przemysław Lewicki
mgr Paweł Libiszewski	mgr inż. Dominika Sobocińska
mgr inż. Kajetan Pachucy	inż. Grzegorz Szyliński
wraz z zespołem.	

# SPIS TREŚCI

- 1 .. Informacje wprowadzające
  - 1.1 Cel i zakres realizacji
  - 1.2 Podstawy formalno-prawne
  - 1.3 Definicje terminów technicznych i objaśnienia skrótów
- 2 .. Wymagania prawne w zakresie ochrony przed hałasem
  - 2.1 Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku
  - 2.2 Ochrona wewnątrz pomieszczeń
  - 2.3 Kwalifikacja akustyczna terenów
- 3 .. Metodyka realizacji Programu
  - 3.1 Identyfikacja i kwalifikacja obszarów objętych Programem
  - 3.2 Harmonogram realizacji działań przeciwhałasowych
- 4 .. Zakres przestrzenny opracowania
  - 4.1 Charakterystyka obszaru analizowanego w Programie
  - 4.2 Sieć transportowa
    - 4.2.1 Transport drogowy
    - 4.2.2 Transport szynowy
  - 4.3 Obiekty przemysłowe
- 5 .. Narażenie na hałas
  - 5.1 Skala narażenia na hałas
    - 5.1.1 Hałas drogowy
    - 5.1.2 Hałas kolejowy
    - 5.1.3 Hałas tramwajowy
    - 5.1.4 Hałas przemysłowy
  - 5.2 Jakościowa ocena warunków akustycznych
    - 5.2.1 Narażenie na hałas drogowy
    - 5.2.2 Narażenie na hałas kolejowy
    - 5.2.3 Narażenie na hałas tramwajowy
    - 5.2.4 Narażenie na hałas przemysłowy
- 6 .. Analiza skarg mieszkańców na uciążliwości akustyczne
- 7 .. Dostępne metody redukcji hałasu
  - 7.1 Techniczne metody redukcji hałasu
    - 7.1.1 Redukcja hałasu u źródła
    - 7.1.2 Redukcja hałasu na drodze propagacji
    - 7.1.3 Skuteczności akustyczne wybranych metod redukcji hałasu
  - 7.2 Kształtowanie klimatu akustycznego w ujęciu strategicznym
    - 7.2.1 Planowanie przestrzenne
    - 7.2.2 Polityka transportowa
    - 7.2.3 Edukacja ekologiczna
  - 7.3 Ograniczenia w stosowaniu środków redukcji hałasu
    - 7.3.1 Ekranry akustyczne
    - 7.3.2 Ciche nawierzchnie
- 8 .. Ocena realizacji poprzednich edycji POŚpH
  - 8.1 Program Ochrony Środowiska przed Hałasem 2010
  - 8.2 Program Ochrony Środowiska przed Hałasem 2013
    - 8.2.1 Hałas drogowy
    - 8.2.2 Hałas kolejowy
    - 8.2.3 Hałas tramwajowy
    - 8.2.4 Hałas przemysłowy

## 9.. Analiza trendów zmian stanu akustycznego środowiska

- 9.1 Hałas drogowy
- 9.2 Hałas kolejowy
- 9.3 Hałas tramwajowy

## 10 Analiza dokumentów potencjalnie lub faktycznie wpływających na realizację programu

- 10.1 Polityki, strategie, plany i programy
- 10.2 Program Ochrony Środowiska dla Miasta Łodzi na lata 2018-2021 z perspektywą do roku 2025
- 10.3 Przepisy prawa, w tym prawa miejscowego, wpływające na stan akustyczny środowiska
- 10.4 Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego miasta Łodzi
- 10.5 Inne dokumenty znacząco wpływające na kształtowanie klimatu akustycznego miasta Łodzi
- 10.6 Dokumenty i materiały wykorzystane dla potrzeb postępowań administracyjnych prowadzonych w stosunku do podmiotów korzystających ze środowiska, których działalność ma negatywny wpływ na stan akustyczny środowiska
- 10.7 Przepisy dotyczące emisji hałasu z instalacji i urządzeń, w tym pojazdów, których funkcjonowanie ma negatywny wpływ na stan akustyczny środowiska
- 10.8 Podsumowanie analizy dokumentów

## 11 Środki finansowe

- 11.1 Koszty jednostkowe działań przeciwhałasowych
- 11.2 Źródła finansowania programu

## 12 Kierunki programowe dla poszczególnych źródeł hałasu oraz harmonogram rzeczowo-finansowy działań

- 12.1 Działania programowe w zakresie ochrony środowiska przed hałasem drogowym
- 12.2 Działania programowe w zakresie ochrony środowiska przed hałasem kolejowym
- 12.3 Działania programowe w zakresie ochrony środowiska przed hałasem tramwajowym
- 12.4 Działania programowe w zakresie ogólnym

## 13 Ograniczenia i obowiązki wynikające z realizacji Programu

- 13.1 Organy administracji
- 13.2 Monitorowanie realizacji Programu lub etapów Programu
- 13.3 Monitorowanie trendów zmian klimatu akustycznego miasta Łodzi
- 13.4 Obowiązki podmiotów korzystających ze środowiska
  - 13.4.1 Obowiązki użytkującego instalację
  - 13.4.2 Obowiązki zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową i lotniskiem

## 14 Streszczenie w języku niespecjalistycznym

- 14.1 Informacje wprowadzające
- 14.2 Charakterystyka obszaru objętego programem i narażenie na hałas
- 14.3 Strategiczne i operacyjne cele programu ochrony środowiska przed hałasem
- 14.4 Kierunki programowe ochrony środowiska przed hałasem
  - 14.4.1 Hałas drogowy
  - 14.4.2 Hałas kolejowy
  - 14.4.3 Hałas tramwajowy

## 15 Bibliografia

## 16 Spis załączników

Załącznik nr 1 Wizualizacje zapisów Programu ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Łodzi

Hałas drogowy – HD7

Hałas drogowy – HD16

Hałas drogowy – HD25

Hałas drogowy – HD40

Hałas kolejowy – HK5

Hałas tramwajowy – HT3

Hałas tramwajowy – HT14

Załącznik nr 2 Raport z konsultacji społecznych

# 1 Informacje wprowadzające

## 1.1 Cel i zakres realizacji

Niniejszy Program ochrony przed hałasem, zwany dalej Programem lub POŚpH, jest dokumentem wyznaczającym **kierunki działań o charakterze naprawczym**, których celem jest polepszenie klimatu akustycznego, a tym samym podniesienie komfortu życia mieszkańców Łodzi. W formalnym ujęciu, zgodnie z art. 119 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* (tekst jedn.: Dz. U. z 2019 r. poz. 1396), zadaniem Programu jest **obniżenie poziomu hałasu w środowisku do wartości dopuszczalnej** na terenach wymagających ochrony akustycznej, gdzie poziom hałasu przekracza obowiązujące normy. W tym celu, w ramach POŚpH dla miasta Łodzi, zidentyfikowano takie tereny, przeanalizowano dostępne metody redukcji dźwięku oraz wskazano działania zmniejszające hałas w środowisku.

Jak wynika z ww. ustawy oraz Dyrektywy 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r., sporządzanie POŚpH jest dla miasta Łodzi obowiązkowe, z częstotliwością co 5 lat. Niniejszy dokument jest trzecią edycją Programu dla miasta Łodzi i odpowiada wymogom Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 października 2002 r. *w sprawie szczegółowych wymagań, jakim powinien odpowiadać program ochrony środowiska przed hałasem*. Program po uchwaleniu przez Radę Miasta stanie się **aktem prawa miejscowego**.

POŚpH, jako dokument o charakterze strategicznym, powstał w oparciu o dane z Mapy akustycznej miasta Łodzi na lata 2017 – 2022 ([https://bip.uml.lodz.pl/files/bip/public/Urzed\\_Miasta/programy\\_publicacje\\_raporty/WOSiR\\_mapa\\_120921.pdf](https://bip.uml.lodz.pl/files/bip/public/Urzed_Miasta/programy_publicacje_raporty/WOSiR_mapa_120921.pdf)), zrealizowanej w 2018 r. Podstawą analiz Programu były następujące warstwy:

- mapy imisyjne,
- mapy przekroczeń wartości dopuszczalnych,
- mapy rozkładu wskaźnika M, łączącego wielkości przekroczeń wartości dopuszczalnych i liczby osób narażonych.

Oprócz wyników Mapy akustycznej miasta Łodzi na lata 2017 - 2022, przy opracowaniu POŚpH uwzględniono m.in.:

- plany rozwojowe miasta,
- skargi mieszkańców na uciążliwość akustyczną,
- analizę efektywności dostępnych metod redukcji hałasu,
- możliwości finansowe miasta,

co pozwoliło dostosować Program do polityki ekologicznej, rozwojowej i finansowej miasta Łodzi.

Realizacja POŚpH składa się z 4 etapów:

- analizy aktualnego stanu środowiska akustycznego, wykonanej na podstawie Mapy akustycznej, która wskazuje obszary najbardziej narażone na oddziaływanie poszczególnych źródeł hałasu,
- oceny realizacji działań poprzednich edycji POŚpH (w przypadku miasta Łodzi są to Programy z roku 2010 i 2013), obejmującej analizę przyjętych założeń i strategii oraz stopnia realizacji zamierzonych zadań,
- wyznaczenia podstawowych kierunków działań zmierzających do obniżenia hałasu w środowisku,
- wskazania obszarów i zakresu działań przeciwhałasowych w odniesieniu do poszczególnych źródeł hałasu.

Prócz opisu realizacji powyższych zadań, w strukturze niniejszego Programu zawarto również:

- Wizualizację zapisów Programu w celu zilustrowania skuteczności zaproponowanych działań naprawczych, dla każdego z rodzajów hałasu, zwana dalej Wizualizacją (załącznik 1 do opracowania),
- Raport z konsultacji społecznych Programu ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Łodzi, zwany dalej Raportem (załącznik 2 do opracowania),
- Sprawozdania do Komisji Europejskiej zgodnie z art. 10 ust. 2 dyrektywy 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego oraz Rady Unii Europejskiej z dnia 25 czerwca 2002 r. odnoszącej się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku, zwanymi dalej Sprawozdaniem (załącznik 4 do opracowania).

## 1.2 Podstawy formalno-prawne

Formalną podstawą niniejszego Programu jest umowa nr DPS-OŚR-I.272.1.2019 zawarta w dniu 29.03.2019 w Łodzi, zawarta pomiędzy Miastem Łódź a Konsorcjum firm:

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

Dane adresowe i kontaktowe jednostek odpowiedzialnych za realizację i wykonanie Programu, przedstawiono w tabeli 1.

Tab. 1 Dane identyfikacyjne podmiotu odpowiedzialnego za realizację Programu ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Łodzi 2019 oraz jego wykonawcy

Lp.	Typ jednostki	Nazwa jednostki	Dane adresowe i kontaktowe
1	Podmiot odpowiedzialny za realizację POŚpH	Urząd Miasta Łodzi	ul. Piotrkowska 104, 90-926 Łódź <a href="http://uml.lodz.pl/">http://uml.lodz.pl/</a> e-mail: <a href="mailto:uml@uml.lodz.pl">uml@uml.lodz.pl</a> tel.: +48 42 638 40 00, fax.: +48 42 638 40 04
2	Wykonawca POŚpH (konsorcjum firm)	AkustiX Sp. z o.o. (lider Konsorcjum)	ul. Wiosny Ludów 54 62-081 Przeźmierowo <a href="http://www.akustix.pl">http://www.akustix.pl</a> e-mail: <a href="mailto:poczta@akustix.pl">poczta@akustix.pl</a> tel. +48 61 625 68 00, fax +48 61 624 37 52
3		LEMITOR Ochrona Środowiska Sp. z o.o. (członek Konsorcjum)	ul. Jana Długosza 40 51-162 Wrocław <a href="http://www.lemitor.com.pl">http://www.lemitor.com.pl</a> e-mail: <a href="mailto:biuro@lemitor.com.pl">biuro@lemitor.com.pl</a> tel./fax: +48 71 325 25 90

Niniejszy POŚpH został opracowany zgodnie z następującymi aktami prawnymi:

- Ustawa *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. (tekst jedn.: Dz. U. z 2019 r. poz. 1396 ze zm.) - dalej określana jako „**POŚ**”;
- Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady Europy z dnia 25 czerwca 2002 r. *odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku* - dalej określana jako „**Dyrektywa**”;
- 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 środowiska* (tekst jedn.: Dz. U. z 2018 r. poz. 2081);
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 1 października 2007 r. *w sprawie szczegółowego zakresu danych ujętych na mapach akustycznych oraz ich układu i sposobu prezentacji* (Dz. U. Nr 187, poz. 1340);
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 października 2002 roku *w sprawie szczegółowych wymagań, jakim powinien odpowiadać program ochrony środowiska przed hałasem* (Dz. U. Nr 179, poz. 1498);
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. *w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku* (tekst jedn.: Dz. U. 2014 poz. 112);
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 10 listopada 2010 r. *w sprawie sposobu ustalania wartości wskaźnika hałasu  $L_{DWN}$*  (Dz. U. Nr 215, poz. 1414);
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. *w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem* (Dz. U. Nr 140 poz. 824 ze zm.);
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 30 października 2014 r. *w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów wielkości emisji oraz pomiarów ilości pobieranej wody* (Dz. U. poz. 1542);
- Ustawa z dnia 4 marca 2010 r. *o infrastrukturze informacji przestrzennej* (tekst jedn.: Dz. U. 2018 poz. 1472);
- Ustawa z dnia 17 maja 1989 r. *Prawo geodezyjne i kartograficzne* (tekst jedn.: Dz. U. 2017 poz. 2101 ze zm.) wraz z rozporządzeniami wykonawczymi.

### **1.3 Definicje terminów technicznych i objaśnienia skrótów**

W niniejszym Programie korzystano z pojęć, wielkości, skrótów i oznaczeń zaczerpniętych z POŚ, Dyrektywy lub innych dokumentów oraz literatury z zakresu akustyki. W tabeli 2 zebrano ich objaśnienia i definicje. W tabeli 3 przedstawiono natomiast rozwinięcia stosowanych w opracowaniu skrótów.

Tab. 2 *Objaśnienia pojęć stosowanych w Programie*

Pojęcie	Objaśnienie
Decybel	Logarytmiczna miara stosunku wielkości fizycznej (zwykle ciśnienia akustycznego, natężenia lub mocy akustycznej) w odniesieniu do wartości odniesienia; decybel jest równy 0.1 bel.
Dźwięk oraz podstawowe wskaźniki jego oceny	<p>Dźwięk jest wrażeniem wywołanym przez szybkie zmiany ciśnienia powietrza względem ciśnienia atmosferycznego. Różnica pomiędzy chwilowym ciśnieniem powietrza a ciśnieniem atmosferycznym nazywa się ciśnieniem akustycznym. Zakres zmian ciśnienia akustycznego, który wywołuje wrażenie dźwiękowe wynosi od <math>2 \cdot 10^{-5}</math> Pa – próg słyszalności, aż do 100 Pa – próg bólu (liniowa skala zmian ciśnienia akustycznego). Posługiwanie się skalą o tak dużej rozpiętości (<math>10^6</math>) jest w praktyce bardzo kłopotliwe. Fakt ten był jednym z powodów wprowadzenia skali logarytmicznej. Drugim, ważniejszym powodem wprowadzenia skali logarytmicznej, było prawo Webera-Fechnera, zgodnie z którym wrażenie wywołane bodźcem (np. dźwiękiem) jest proporcjonalne do natężenia tego bodźca odniesionego do bodźca progowego. Prawo to pozwala zapisać <b>poziom ciśnienia akustycznego</b> w postaci:</p> $L_p = 10 \log_{10} \left( \frac{p^2}{p_0^2} \right) \text{ [dB]} \quad (1)$ <p>gdzie <math>p^2</math> jest średnim kwadratem ciśnienia akustycznego, natomiast <math>p_0</math> jest ciśnieniem odniesienia, które wynosi <math>p_0 = 2 \cdot 10^{-5}</math> Pa. Wielkość <math>L_p</math> wyrażana jest w decybelach. Z powyższej definicji wynika, że dwukrotny wzrost średniego kwadratu ciśnienia akustycznego powoduje wzrost poziomu ciśnienia akustycznego o 3 dB, wzrost dziesięciokrotny i stukrotny – odpowiednio o 10 i 20 dB. Z kolei <b>poziom dźwięku A</b>, <math>L_{pA}</math>, jest miarą logarytmiczną stosunku kwadratu ciśnienia akustycznego danego sygnału do kwadratu ciśnienia odniesienia (<math>20 \mu\text{Pa}</math>), skorygowany krzywą korekcyjną A:</p> $L_{pA} = 10 \log_{10} \left( \frac{p_A^2}{p_0^2} \right) \text{ [dB]} \quad (2)$ <p>Wskaźnikiem oceny hałasu stosowanym dla długich przedziałów obserwacji jest <b>równoważny poziom dźwięku A</b>, wyrażony logarytmem z uśrednionego w długim przedziale czasu (np. 8 godzin nocy) kwadratu ciśnienia akustycznego:</p> $L_{Aeq,T} = 10 \log_{10} \left( \frac{1}{T} \int_0^T 10^{0.1 \cdot L_{pA}(t)} dt \right) = 10 \log_{10} \left( \frac{1}{T} \int_0^T \frac{p_A^2(t)}{p_0^2} dt \right) \text{ [dB]} \quad (3)$ <p>Zgodnie z art. 112a ustawy POŚ do sporządzania m.in. map akustycznych wykorzystuje się <b>długookresowe wskaźniki oceny hałasu</b>:</p> <p><math>L_{DWN}</math> – długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony w ciągu wszystkich dób w roku, z uwzględnieniem pory dnia (rozumianej jako przedział czasu od godz. 6<sup>00</sup> do godz. 18<sup>00</sup>), pory wieczoru (rozumianej jako przedział czasu od godz. 18<sup>00</sup> do godz. 22<sup>00</sup>) oraz pory nocy (rozumianej jako przedział czasu od godz. 22<sup>00</sup> do godz. 6<sup>00</sup>),</p> <p><math>L_N</math> – długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony w ciągu wszystkich pór nocy w roku (rozumianych jako przedział czasu od godz. 22<sup>00</sup> do godz. 6<sup>00</sup>).</p> <p>Wskaźnik <math>L_{DWN}</math> definiuje się za pomocą następującej zależności (rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 10 listopada 2010 r. w sprawie sposobu ustalania wartości wskaźnika hałasu <math>L_{DWN}</math> (Dz. U. Nr 215, poz. 1414):</p> $L_{DWN} = 10 \log \left( \frac{12}{24} \cdot 10^{0.1 \cdot L_D} + \frac{4}{24} \cdot 10^{0.1 \cdot (L_W + 5)} + \frac{8}{24} \cdot 10^{0.1 \cdot (L_N + 10)} \right) \text{ [dB]} \quad (4)$ <p>gdzie:</p> <p><math>L_D</math> – oznacza długookresowy średni poziom dźwięku A, wyznaczony w ciągu wszystkich pór dnia w roku (rozumianych jako przedział czasu od godz. 6<sup>00</sup> do 18<sup>00</sup>),</p> <p><math>L_W</math> – jest długookresowym średnim poziomem dźwięku A, wyznaczonym w ciągu wszystkich pór wieczoru w roku (rozumianych jako przedział czasu od godz. 18<sup>00</sup> do 22<sup>00</sup>),</p> <p><math>L_N</math> – długookresowym średnim poziomem dźwięku A, wyznaczonym w ciągu wszystkich pór nocy w roku (rozumianych jako przedział czasu od godz. 22<sup>00</sup> do 6<sup>00</sup>).</p>
Hałas w środowisku	niepożądane lub szkodliwe dźwięki powodowane przez działalność człowieka na wolnym powietrzu, w tym hałas emitowany przez środki transportu, ruch drogowy, ruch kolejowy, ruch samolotowy oraz hałas pochodzący z obszarów działalności przemysłowej;
$L_{AeqT}$	równoważny poziom hałasu dźwięku A dla czasu T;
$L_{AeqD}$	równoważny poziom dźwięku A dla pory dnia (przedział czasu od godz. 6 <sup>00</sup> do godz. 22 <sup>00</sup> );
$L_{AeqN}$	równoważny poziom dźwięku A dla pory nocy (przedział czasu od godz. 22 <sup>00</sup> do godz. 6 <sup>00</sup> );
$L_{DWN}$ ( $L_{DEN}$ )	długookresowy średni poziom dźwięku A (wskaźnik hałasu dla pory dziennej, wieczornej i nocnej) wyrażony w decybelach, wyznaczony w ciągu wszystkich dób w roku, z uwzględnieniem pory dnia (rozumianej jako przedział czasu od godz. 6 <sup>00</sup> do godz. 18 <sup>00</sup> ), pory wieczoru (rozumianej jako przedział czasu od godz. 18 <sup>00</sup> do godz. 22 <sup>00</sup> ) oraz pory nocy (rozumianej jako przedział czasu od godz. 22 <sup>00</sup> do godz. 6 <sup>00</sup> );



Pojęcie	Objaśnienie
$L_N$ ( $L_{night}$ )	długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony w ciągu wszystkich pór nocy w roku, rozumianych jako przedział czasu od godz. 22 <sup>00</sup> do godz. 6 <sup>00</sup> (wskaźnik hałasu dla pory nocnej);
Mapa hałasu	przedstawianie na mapie rozkładu wskaźnika hałasu, dla danych dotyczących aktualnej lub przewidywanej sytuacji w zakresie hałasu, ze wskazaniem przypadków naruszenia obowiązujących wartości granicznych dla zabudowy lub terenu, liczby dotkniętych osób na określonym obszarze lub liczby lokali mieszkalnych poddanych działaniu hałasu o pewnej wartości wskaźnika na analizowanym obszarze;
Natężenie ruchu	liczba przejazdów przez dany przekrój pomiarowy w jednostce czasu;
Obszar cichy w obrębie aglomeracji	definicja na podstawie Dyrektywy: obszar, którego granice wyznacza właściwy organ, na przykład obszar, w którym narażenie na hałas z jakiegokolwiek źródła nie przewyższa określonej wartości $L_{DWN}$ lub innego odpowiedniego wskaźnika hałasu wyznaczonego przez Państwo Członkowskie; definicja na podstawie POŚ, art. 3: obszar, na którym nie występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wyrażonych wskaźnikiem hałasu $L_{DWN}$ ;
Plany działań	plany sporządzane dla potrzeb zarządzania emisją i skutkami hałasu oraz, w razie potrzeby, zarządzania działaniami zmniejszającymi poziom hałasu. W ustawie POŚ pod tym pojęciem funkcjonuje Program ochrony środowiska przed hałasem;
Planowanie akustyczne	działania wpływające na przyszły poziom hałasu poprzez wykorzystanie środków, takich jak planowanie zagospodarowania przestrzennego, planowanie transportu i sieci drogowej, inżynieria systemów transportowych, zmniejszenie hałasu przez stosowanie środków z zakresu izolacji dźwiękowej i przez kontrolę źródeł pod kątem hałasu oraz monitoring;
Przekroczenie wartości dopuszczalnej, $\Delta L$	różnica pomiędzy poziomem dźwięku A i wartością dopuszczalną obowiązującą na terenie wymagającym ochrony akustycznej (dopuszczalne wartości poziomu dźwięku w środowisku przedstawiono w rozdziale 2.1);
Równoważny poziom hałasu, $L_{AeqT}$	wartość poziomu ciśnienia akustycznego ciągłego ustalonego dźwięku, skorygowaną według charakterystyki częstotliwościowej A, która w określonym przedziale czasu odniesienia, T, jest równa średniemu kwadratowi ciśnienia akustycznego analizowanego dźwięku o zmiennym poziomie w czasie; równoważny poziom hałasu wyraża się wzorem określonym powyżej (3);
Strategiczna mapa hałasu	mapa opracowana do celów całościowej oceny narażenia na hałas zabudowy lub obszaru z różnych źródeł na danym obszarze, albo do celów prezentacji ogólnych prognoz dla danego obszaru. Mapa ta, zgodnie z ustawą POŚ, stanowi punkt wyjścia do sporządzenia POŚpH;
Wskaźnik hałasu	wartość określająca poziom hałasu w środowisku;
Wartość dopuszczalna	Wartość wskaźnika hałasu, np. $L_{DWN}$ lub $L_N$ , po przekroczeniu której właściwe władze są zobowiązane rozważyć wprowadzenie środków łagodzących. Dopuszcza się różnicowanie wartości granicznych według różnych rodzajów hałasu (od ruchu kołowego, szynowego, lotniczego, z działalności przemysłowej, etc.), różnego rodzaju terenu i różnej wrażliwości mieszkańców na hałas. Dopuszcza się także ich różnicowanie w zależności od istniejącej sytuacji i dla nowych sytuacji np. w przypadku, gdy nastąpiła zmiana sytuacji w zakresie źródła hałasu lub wykorzystania terenu;
Wskaźnik M	wskaźnik miary zagrożenia hałasem w środowisku, pozwalający na ustalenie kolejności realizacji zadań w POŚpH. Sposób wyznaczania wartości wskaźnika M, określony został w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 października 2002 roku w sprawie szczegółowych wymagań jakim powinien odpowiadać program ochrony środowiska przed hałasem (Dz. U. Nr 179, poz. 1498), jest następujący: $M = 0,1 \cdot m(10^{0,1 \cdot \Delta L} - 1) \quad (5)$ gdzie $\Delta L$ oznacza wielkość przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu [dB], natomiast $m$ oznacza liczbę mieszkańców na terenie o poziomie hałasu przekraczającym wartość dopuszczalną o $\Delta L$ decybeli. Wskaźnik M przyjmuje wartość „0” na obszarach, na których nie ma mieszkańców ( $m = 0$ ) lub nie ma przekroczeń wartości dopuszczalnych ( $\Delta L = 0$ ). Zagrożenie hałasem jest tym większe im większą wartość przyjmuje wskaźnik M. Wskaźnik M identyfikuje to obszary, na których występują duże przekroczenia wartości dopuszczalnych w połączeniu z dużą liczbą osób narażonych. Uwaga: w Mapie akustycznej Łodzi 2018 wskaźnik M wyznaczono dla każdego źródła hałasu oddzielnie <u>odrębnie dla każdego budynku</u> : wartość M obliczona na podstawie liczby mieszkańców danego budynku (dane na podstawie bazy ewidencji ludności) i wartości przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu, w którym znalazł się ten budynek.

Pojęcie	Objaśnienie
Skuteczność rozwiązania antyhałasowego, S	<p>wskaźnik techniczno-ekonomicznej skuteczności przeciwhałasowych działań; wielkość, rozumiana jako miara społecznych korzyści, wyraża się wzorem:</p> $S = m \cdot \delta L \text{ [liczba osób} \cdot \text{ dB]} \quad (6)$ <p>gdzie:</p> <p><i>m</i> – liczba osób w zasięgu hałasu (w obszarze ponadnormatywnego oddziaływania) zamieszkujących dany obszar lub budynek,</p> <p><math>\delta L</math> – wielkość redukcji hałasu na tym obszarze lub budynku.</p>
Efektywność techniczna rozwiązania antyhałasowego, E	<p>wskaźnik techniczno-ekonomicznej skuteczności przeciwhałasowych działań; jeśli jako <math>M_{przed}</math> określimy wartość wskaźnika M przed realizacją Programu, a <math>M_{po}</math> jako wartość wskaźnika M po zastosowaniu odpowiedniego środka redukcji hałasu, to efektywność zastosowanego środka redukcji, <i>E</i>, można wyznaczyć z zależności:</p> $E = [(M_{przed} - M_{po})/M_{przed}] \cdot 100\% \quad (7)$ <p>Wyznaczenie efektywności, <i>E</i>, pozwala określić, które rozwiązanie antyhałasowe jest najlepsze, przy czym nie jest brany pod uwagę koszt takiego rozwiązania. Porównując dwa rozwiązania, bardziej efektywnym będzie to, dla którego wartość <i>E</i> będzie większa. Jeśli w wyniku działań naprawczych nastąpi wyeliminowanie przekroczeń poziomów dopuszczalnych na danym obszarze, to efektywność zastosowanego rozwiązania wyniesie 100%.</p>
Kosztochłonność rozwiązania przeciwhałasowego KCH	<p>wskaźnik techniczno-ekonomicznej skuteczności przeciwhałasowych działań; stosunek kosztu przedsięwzięcia, <i>k</i>, do jego skuteczności, <i>S</i>,</p> $KCH = k/S \quad (8)$ <p>gdzie:</p> <p><i>k</i> – koszt inwestycji [PLN],</p> <p><i>S</i> – skuteczność rozwiązania antyhałasowego</p> <p>Kosztochłonność wyrażona powyższym wzorem daje informację o tym, ile kosztować będzie redukcja hałasu o 1 dB w przeliczeniu na jednego mieszkańca.</p>

Tab. 3 Objaśnienia skrótów stosowanych w Programie

Skrót	Objaśnienie
BAM	Biuro Architekta Miasta; 90-430 Łódź, ul. Piotrkowska 113
MA 2008	Mapa akustyczna dla miasta Łodzi 2008 r.
MA 2012	Mapa akustyczna dla miasta Łodzi na lata 2012 - 2017
MA 2018	Mapa akustyczna dla miasta Łodzi na lata 2017 – 2022 (opracowana w 2018 r.)
MPK	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne – Łódź Sp. z o.o. 90-132 Łódź, ul. Tramwajowa 6
MPU	Miejska Pracownia Urbanistyczna w Łodzi 94-16 Łódź, ul. Wileńska 53/55
MPZP	Miejskowy plan zagospodarowania przestrzennego
OOU	Obszar ograniczonego użytkowania
PLK	PKP Polskie Linie Kolejowe Sp. z o.o. Zakład Linii Kolejowych w Łodzi 90-002 Łódź, ul. Tuwima 28
POŚ	Ustawa <i>Prawo Ochrony Środowiska</i>
POŚpH	Program ochrony środowiska przed hałasem – niniejszy dokument
POŚpH 2013	Program ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Łodzi na lata 2013 - 2018
POŚpH 2010	Program ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Łodzi 2010 r.
RDOŚ	Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Łodzi 90-113 Łódź, ul. Traugutta 25
SDR	Średni dobowy ruch w roku, czyli liczba pojazdów przejeżdżających przez dany przekrój w czasie jednej doby, średnio w ciągu jednego roku
SUiKZP	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego
WIOŚ	Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Łodzi 90-743 Łódź, ul. Lipowa 16
WOŚiR UMŁ	Wydział Ochrony Środowiska i Rolnictwa Urzędu Miasta Łodzi 92-326 Łódź, Al. Piłsudskiego 100
ZDiT	Zarząd Dróg i Transportu w Łodzi 90-447 Łódź, ul. Piotrkowska 173
ZIM	Zarząd Inwestycji Miejskich 90-447 Łódź, ul. Piotrkowska 175

## 2 Wymagania prawne w zakresie ochrony przed hałasem

### 2.1 Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku

Standardem jakości klimatu akustycznego w środowisku są dopuszczalne wartości poziomów dźwięku. Wartości te określa załącznik do Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (tekst jedn.: Dz. U. 2014 poz. 112). Standardy jakości zostały zróżnicowane ze względu na rodzaj terenu, typ źródła hałasu oraz porę doby.

W tabeli 4 przedstawiono dopuszczalne wartości poziomu dźwięku A w środowisku dla poszczególnych źródeł hałasu dla wskaźników **długookresowych**  $L_{DWN}$  i  $L_N$ , które zgodnie z ustawą POŚ stosowane są **w strategicznym zarządzaniu środowiskiem** i wykorzystywane w mapach akustycznych oraz programach ochrony środowiska przed hałasem.

Ww. rozporządzenie definiuje również dopuszczalne poziomy hałasu dla **wskaźników krótkookresowych** mających zastosowanie **do ustalania i kontroli warunków** korzystania ze środowiska (art. 112 a ust. 2 w POŚ), w odniesieniu do jednej doby, tj. dla pory dziennej  $L_{AeqD}$  oraz dla pory nocnej  $L_{AeqN}$ . Do tych wartości można odnieść m.in. wyniki z monitoringu hałasu, wykonywanego w celu bezpośredniej oceny warunków akustycznych przy pomocy metody pomiarowej. Wskaźniki te są używane również na potrzeby postępowań środowiskowych, np. w celu wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia, na potrzeby przeglądu ekologicznego lub analizy porealizacyjnej. Wartości dopuszczalnych poziomów  $L_{AeqD}$  i  $L_{AeqN}$  przedstawiono w tabeli 5.

Zgodnie z definicją (tabela 2), poziom długookresowy, np. dla pory nocnej  $L_N$ , jest obliczany (średnia logarytmiczna) z wartości dobowych  $L_{AeqN}$  ze wszystkich nocy w roku. Z porównania tabel 4 i 5 wynika, że dla hałasu drogowego i kolejowego zapewnienie wartości dopuszczalnych dla wskaźników dobowych implikuje brak przekroczeń dla wskaźników długookresowych.

Tab. 4 Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku powodowanego przez drogi lub linie kolejowe oraz „pozostałe obiekty i działalność będąca źródłem hałasu”

Lp.	Rodzaj terenu	Dopuszczalny długookresowy średni poziom dźwięku A [dB]			
		Drogi lub linie kolejowe <sup>1)</sup>		Pozostałe obiekty i działalność będąca źródłem hałasu	
		L <sub>DWN</sub>	L <sub>N</sub>	L <sub>DWN</sub>	L <sub>N</sub>
1	a) Strefa ochronna „A” uzdrowiska b) Tereny szpitali poza miastem	50	45	45	40
2	a) Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej b) Tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży c) Tereny domów opieki społecznej d) Tereny szpitali w miastach	64	59	50	40
3	a) Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego b) Tereny zabudowy zagrodowej c) Tereny rekreacyjno-wypoczynkowe d) Tereny mieszkaniowo-usługowe	68	59	55	45
4	Tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców <sup>2)</sup>	70	65	55	45

<sup>1)</sup> Wartości określone dla dróg i linii kolejowych stosuje się także dla torowisk tramwajowych poza pasem drogowym i kolei linowych

<sup>2)</sup> Strefa śródmiejska miast powyżej 100 tys. mieszkańców to teren zwartej zabudowy mieszkaniowej z koncentracją obiektów administracyjnych, handlowych i usługowych. W przypadku miast, w których występują dzielnice o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys., można wyznaczyć w tych dzielnicach strefę śródmiejską, jeżeli charakteryzuje się ona zwartą zabudową mieszkaniową z koncentracją obiektów administracyjnych, handlowych i usługowych.

Tab. 5 Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku powodowanego przez drogi, linie kolejowe i tramwajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku – tekst jednolity (Dz. U. z 2014 r., poz. 112))

Lp.	Rodzaj terenu	Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku [dB]			
		Drogi lub linie kolejowe <sup>1)</sup>		Pozostałe obiekty i działalność będąca źródłem hałasu	
		L <sub>AeqD</sub>	L <sub>AeqN</sub>	L <sub>AeqD</sub>	L <sub>AeqN</sub>
1	a) Strefa ochronna „A” uzdrowiska b) Tereny szpitali poza miastem	50	45	45	40
2	a) Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej b) Tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży c) Tereny domów opieki społecznej d) Tereny szpitali w miastach	61	56	50	40
3	a) Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego b) Tereny zabudowy zagrodowej c) Tereny rekreacyjno-wypoczynkowe d) Tereny mieszkaniowo-usługowe	65	56	55	45
4	Tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców <sup>2)</sup>	68	60	55	45

<sup>1)</sup> Wartości określone dla dróg i linii kolejowych stosuje się także dla torowisk tramwajowych poza pasem drogowym i kolei linowych

<sup>2)</sup> Strefa śródmiejska miast powyżej 100 tys. mieszkańców to teren zwartej zabudowy mieszkaniowej z koncentracją obiektów administracyjnych, handlowych i usługowych. W przypadku miast, w których występują dzielnice o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys., można wyznaczyć w tych dzielnicach strefę śródmiejską, jeżeli charakteryzuje się ona zwartą zabudową mieszkaniową z koncentracją obiektów administracyjnych, handlowych i usługowych.

## 2.2 Ochrona wewnątrz pomieszczeń

Zgodnie z art. 114 ust. 3 i 4 ustawy POŚ, w przypadku zabudowy mieszkaniowej, szpitali, domów pomocy społecznej lub budynków związanych ze stałym albo czasowym pobytom dzieci i młodzieży, zlokalizowanych na terenach zamkniętych oraz na terenach przeznaczonych do działalności produkcyjnej, składowania i magazynowania (art. 114 ust. 3 ustawy POŚ) lub na granicy pasa drogowego lub przyległego pasa gruntu<sup>(1)</sup> (art. 114 ust. 4 ustawy POŚ), ochrona przed hałasem polega na stosowaniu rozwiązań technicznych zapewniających właściwe warunki akustyczne w budynkach.

Na podstawie poz. 1 w Tabeli 1 normy PN-B-02151-02:1987 *Akustyka budowlana - Ochrona przed hałasem w budynkach – Część 2: Wymagania dotyczące dopuszczalnego poziomu dźwięku w pomieszczeniach*<sup>(2)</sup>, dla pomieszczeń mieszkalnych dopuszczalne poziomy hałasu wynoszą:

- $L_{Aeq D, wew} = 40$  dB A dla pory dnia,
- $L_{Aeq N, wew} = 30$  dB A dla pory nocy.

Poziom hałasu (równoważny poziom dźwięku A w porze dziennej lub nocnej) w pomieszczeniach wewnątrz budynku wyznacza się z zależności podanej w normie PN-B-02151-3:2015-10 *Akustyka budowlana – Ochrona przed hałasem w budynkach – Część 3: Wymagania dotyczące izolacyjności akustycznej przegród w budynkach i elementów budowlanych*:

$$L_{Aeq, wew} = L_{Aeq, zew} - R'_{A2} + 10 \cdot \log_{10}(S/A) + 3 \quad (9)$$

gdzie:

- $L_{Aeq, zew}$  – miarodajny poziom hałasu zewnętrznego dla pory dnia lub nocy, [dB],
- $R'_{A2}$  – wypadkowa izolacyjność akustyczna właściwa fasady (z uwzględnieniem widmowego wskaźnika adaptacyjnego dla hałasu zewnętrznego,  $C_{tr}$ , oraz przenoszenia bocznego,  $K$ , tj.  $R'_{A2} = R'_w + C_{tr}$ , a  $R'_w = R_w - K$ ) składającej się z części pełnej i okna, zdefiniowaną w PN-EN ISO 717-1:2013-08 *Akustyka. Ocena izolacyjności akustycznej w budynkach i izolacyjności akustycznej elementów budowlanych. Izolacyjność od dźwięków powietrznych*, [dB],
- $S$  – całkowite pole powierzchni fasady (część pełna + okno) od strony pomieszczenia, [m<sup>2</sup>],
- $A$  – chłonność akustyczna pomieszczenia mieszkalnego, [m<sup>2</sup>].

<sup>1</sup> Przyległy pas gruntu – grunty wzdłuż linii kolejowych, usytuowane po obu ich stronach, przeznaczone do zapewnienia bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego. W rozumieniu ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o *transporcie kolejowym* (tekst jedn. Dz.U. z 2017 r., poz. 2117 ze zm.), oznacza to, że „Budowle i budynki mogą być usytuowane w odległości nie mniejszej niż 10 m od granicy obszaru kolejowego, z tym, że odległość ta od osi skrajnego toru nie może być mniejsza niż 20 m, z zastrzeżeniem ust. 4”.

<sup>2</sup> Przywołana norma została wycofana i zastąpiona przez PN-B-02151-2:2018-01 *Akustyka budowlana -- Ochrona przed hałasem w budynkach -- Część 2: Wymagania dotyczące dopuszczalnego poziomu dźwięku w pomieszczeniach*. Niemniej, norma PN-B-02151-02:1987 jest wciąż obowiązująca z uwagi na powołanie w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w *sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie* (tekst jedn.: Dz.U. 2019 poz. 1065). Należy również podkreślić, że nowa norma (PN-B-02151-2:2018-01) definiuje wymagania dotyczące dopuszczalnego poziomu dźwięku w pomieszczeniach wyłącznie od źródeł hałasu jakim jest wyposażenie techniczne budynku znajdujące się w budynku i jego bezpośrednim otoczeniu.

Przy przykładowym założeniu, że średnia powierzchnia okna stanowi 1/6 całkowitej powierzchni elewacji danego pomieszczenia (np. sypialni), wypadkowa izolacyjność akustyczna fasady, wyznaczona dla typowych materiałów budowlanych wynosi  $R'_{A2} \approx 33$  dB. Przyjmując średnią wartość składnika związanego z powierzchnią przegrody i chłonnością pomieszczenia  $10 \cdot \log_{10}(S/A) = 0$  dB (dla standardowych pomieszczeń mieszkalnych jego wartość zawiera się w zakresie od -3 do 0 dB), z powyższej formuły otrzymujemy:

$$L_{Aeq,wew} = L_{Aeq,zew} - 30 \text{ [dB]} \quad (10)$$

### 2.3 Kwalifikacja akustyczna terenów

Zgodnie z art. 113 ust. 2 pkt 1 ustawy POŚ do terenów wymagających ochrony przed hałasem zalicza się faktycznie zagospodarowane tereny:

- zabudowy mieszkaniowej,
- szpitali i domów opieki społecznej,
- budynków związanych ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży,
- budynków na cele uzdrowiskowe,
- rekreacyjno-wypoczynkowe,
- mieszkaniowo-usługowe.

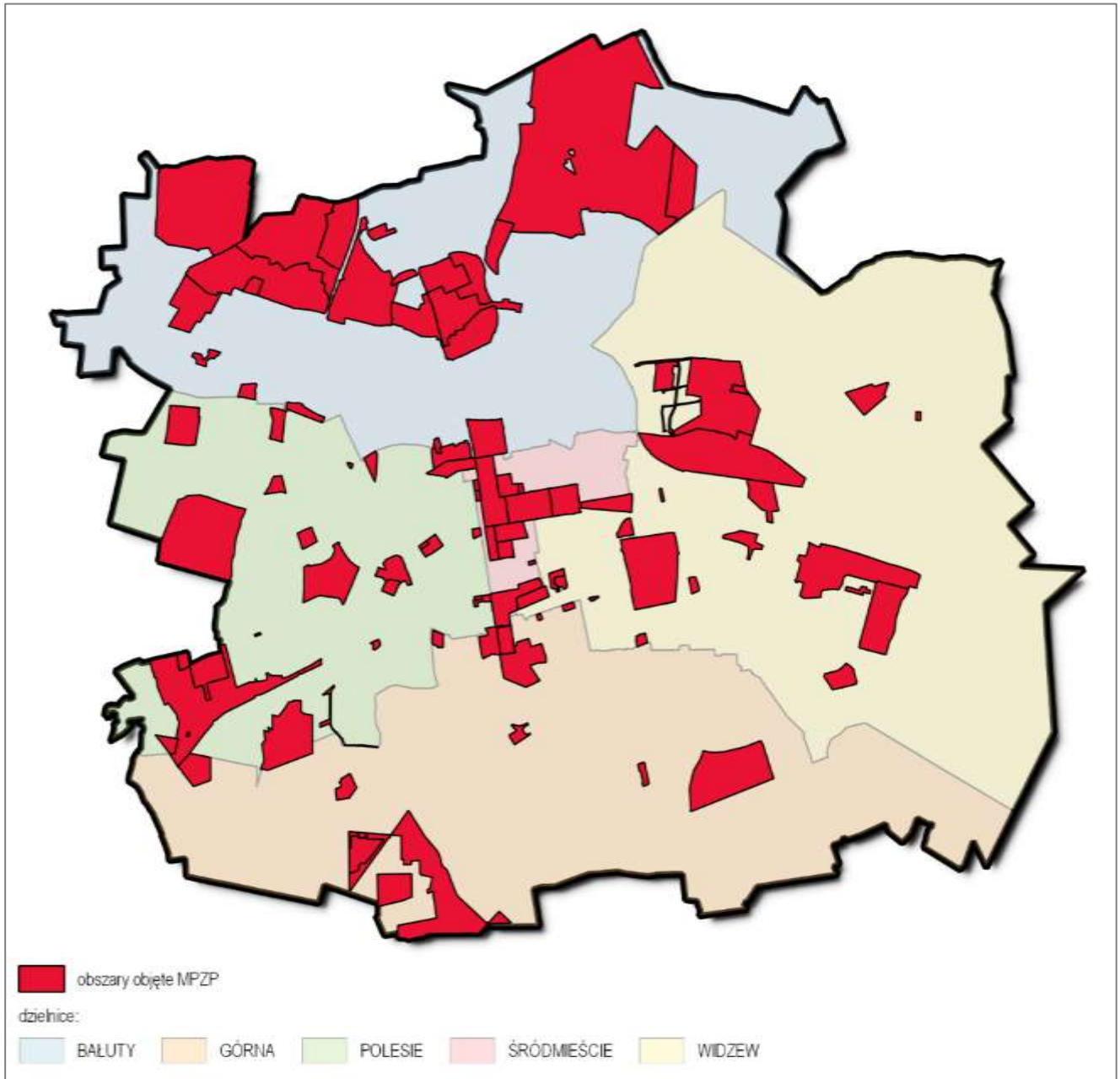
Standardy jakości klimatu akustycznego dla ww. terenów określone zostały w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (tekst jedn.: Dz. U. z 2014 r., poz. 112). Zgodnie z art. 114 ust. 1 ww. ustawy, przy sporządzaniu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego uwzględnia się tereny, o których mowa w art. 113 ust. 2 pkt 1, a zatem zapisy miejscowych planów są wiążące w zakresie ustalenia terenów wymagających ochrony akustycznej. Dla terenu śródmieścia dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku przyjęto jak dla strefy śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców, zgodnie z tabelą 4, z wyjątkiem:

- tereny szpitali, którym przypisano kategorię 2b) zgodnie z tabelą 4,
- tereny szkół, którym przypisano kategorię 2d) zgodnie z tabelą 4,
- tereny objęte MPZP dla których ustalono inną funkcję.

Klasyfikację terenów wg miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego na terenie miasta Łodzi przedstawia rysunek 1, zaś mapę wrażliwości akustycznej miasta pokazano na rysunku 2.

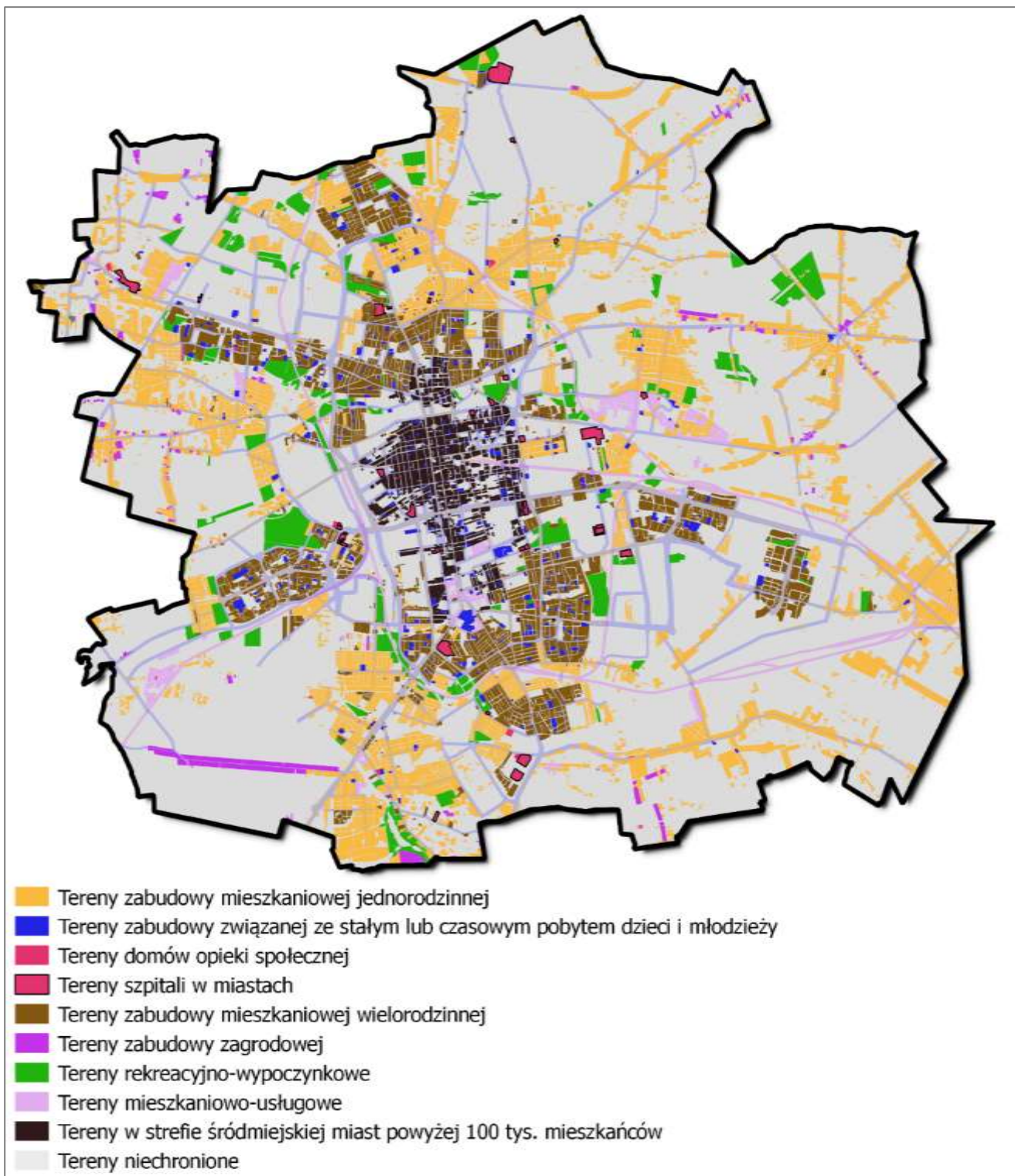
Zgodnie z art. 115 ustawy POŚ, w razie braku miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego oceny, czy teren należy do rodzajów terenów, o których mowa w art. 113 ust. 2 pkt 1, właściwe organy dokonują na podstawie faktycznego zagospodarowania i wykorzystywania tego i sąsiednich terenów. W związku z powyższym, na terenach nieobjętych MPZP kwalifikacji akustycznej dokonano na podstawie faktycznego

zagospodarowania terenów – poszczególne rodzaje terenów faktycznie zagospodarowanych ustalono na podstawie ewidencji gruntów i funkcji budynków, uwzględniając SUIKZP dla miasta Łodzi – a kwalifikacja ta została uzgodniona z Wydziałem Ochrony Środowiska i Rolnictwa Urzędu Miasta Łodzi w trakcie realizacji MA 2018.



Rys. 1 Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego na terenie miasta Łodzi





Rys. 2 Mapa wrażliwości miasta Łodzi na podstawie MA 2018

### **3 Metodyka realizacji Programu**

Metodyka zastosowana do stworzenia Programu jest wieloetapowym procesem, na który składają się następujące zadania:

- analiza wyników Mapy akustycznej miasta Łodzi na lata 2017 - 2022  
W wyniku tej analizy zostają wskazane obszary narażone na oddziaływanie poszczególnych źródeł hałasu, w oparciu o wielkość przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu oraz wskaźnik M, łączący wielkość przekroczenia wartości dopuszczalnych z liczbą mieszkańców zameldowanych w danych budynkach.
- ocena realizacji poprzednich POŚpH  
Ocena przedstawia zakres zadań zrealizowanych oraz skuteczność przyjętych rozwiązań. Dla zadań pozostałych wskazano przyczyny braku ich realizacji oraz włączono je do obecnego Programu, jeżeli w wyniku analiz potwierdzono taką konieczność.
- analiza skarg mieszkańców na hałas  
Jeżeli skarga na hałas odnosi się do lokalizacji, dla której w MA 2018 wykazano przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu, miejsce objęto Programem, ze wskazaniem koncepcji działań przeciwhałasowych.
- przedstawienie dostępnych metod technicznych i narzędzi planistycznych oraz wskazanie podstawowych kierunków działań zmierzających do obniżenia hałasu w środowisku
- wskazanie działań przeciwhałasowych na obszarach narażonych na hałas od poszczególnych źródeł, ze wskazaniem ich skuteczności akustycznej i kosztów
- określenie terminu realizacji i źródeł finansowania działań przeciwhałasowych.

Tereny włączone do analizy Programu, dla których opracowano rozwiązania przeciwhałasowe zostały wybrane na podstawie następujących kryteriów:

- wielkości przekroczenia dopuszczalnego poziomu dźwięku,
- wartości wskaźnika M,
- zasadności skargi na hałas w kontekście wyników MA 2018,
- aktualnych planów inwestycyjnych miasta,
- możliwości redukcji hałasu w świetle dostępnych metod i narzędzi oraz ograniczeń w ich stosowaniu w danej lokalizacji.

#### **3.1 Identyfikacja i kwalifikacja obszarów objętych Programem**

Identyfikacja obszarów zagrożonych hałasem oraz ich kwalifikacja do Programu przebiegała w następujących etapach:

- 1) Wybór obszarów, na których spełniony jest jeden lub więcej z warunków:
  - przekroczenia dopuszczalnego poziomu dźwięku są większe niż 5 dB,

- przekroczenia dopuszczalnego poziomu dźwięku są mniejsze niż 5 dB, ale są przestrzennie rozległe i obejmują większą grupę budynków,
  - wskaźnik M ma wysoką wartość w porównaniu do innych obszarów (sumaryczna wartość dla wybranego obszaru narażonego na ponadnormatywny poziom hałasu),
  - występują zasadne skargi na hałas,
  - występuje korelacja pomiędzy miejscem wystąpienia przekroczeń dopuszczalnego poziomu dźwięku na danym obszarze z planami inwestycyjnymi miasta.
- 2) analiza możliwości redukcji hałasu na obszarach wskazanych w punkcie a), dobierając metody zmniejszenia zagrożenia hałasem adekwatne do wielkości przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu oraz oceniając możliwości i ograniczenia tych metod. Dobór i cel zastosowania określonych metod są zależne od: rodzaju źródła hałasu, lokalizacji odbiorcy względem źródła hałasu, wielkości przekroczenia wartości dopuszczalnej, możliwości technicznych, względów bezpieczeństwa, kosztowności i korzyści rozwiązania przeciwhałasowego.

Jak wspomniano w rozdziale 1.1, POŚpH jest opracowaniem o charakterze strategicznym. Z tego względu proponowane działania przeciwhałasowe mają służyć poprawie warunków akustycznych **możliwie największej liczbie mieszkańców**. Z tego powodu Program nie uwzględnia miejsc, gdzie np. zagrożone są pojedyncze budynki, natomiast skoncentrowano się na strategii działań przeciwhałasowych dla większych grup budynków. Ponadto należy mieć też na uwadze, iż w niniejszym POŚpH wskaźnik M nie pełnił funkcji kluczowej przy doborze obszarów kwalifikowanych do Programu. Ze względu na to, że:

- przepisy nie precyzują, dla jakiego obszaru jednostkowego należy obliczać wskaźnik M,
  - przepisy nie precyzują, w którym punkcie badanego obszaru należy wyznaczyć wielkość przekroczenia,
  - wartość wskaźnika M nie koreluje w satysfakcjonującym stopniu z subiektywnym odczuciem hałasu,
- jego zastosowanie w POŚpH jest ograniczone do funkcji pomocniczej, np. w sytuacji gdy na takich samych obszarach występuje różna liczba osób lub różna wartość przekroczenia wartości dopuszczalnej.

Obszary pominięte w Programie, na których ponadnormatywny poziom hałasu występuje (lub mogą występować, do czego przesłanką są zgłaszane skargi na hałas), podlegają procedurom administracyjnym właściwym dla tzw. ustalania i kontroli warunków korzystania ze środowiska (m.in. art. 149 i art. 178 ustawy POŚ). Procedury te wykorzystują takie narzędzia kształtowania środowiska akustycznego jak: pomiary kontrolne, decyzja o dopuszczalnym poziomie hałasu, raport oddziaływania na środowisko, przegląd ekologiczny, analiza porealizacyjna (rozdział 0).

### 3.2 Harmonogram realizacji działań przeciwhałasowych

Działaniami POŚpH powinny być objęte wszystkie obszary narażone na ponadnormatywne oddziaływanie hałasu dla wskaźnika  $L_{DWN}$  i/lub  $L_N$ . Jednakże, ze względu na rozległość ww. obszarów, liczbę źródeł hałasu, plany inwestycyjne, dostępność oraz koszty skutecznych metod redukcji hałasu, nie ma możliwości ani technicznych ani finansowych, aby wszystkie zadania były zrealizowane w ciągu najbliższych kilku lat. Dlatego zaproponowano harmonogram grupujący działania na 3 etapy realizacji, tj. perspektywę krótko-, średnio- i długookresową. Podział został opracowany ze względu na:

- narażenie na hałas (wartości przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu),
- liczbę osób narażonych na hałas,
- wielkość wskaźnika M,
- skargi na hałas oddziałujący na dany obszar,
- możliwości finansowe, powiązane z planami inwestycyjnymi, pozwalające wdrożyć daną metodę redukcji hałasu.

Podział działań Programu według ww. kryterium przedstawiono w tabeli 6.

Tab. 6 Podział przedsięwzięć przeciwhałasowych opisanych w Programie

Okres realizacji	Działanie	Horyzont czasowy
krótkoterminowy	Likwidacja przekroczeń poziomów dopuszczalnych dla obszarów: <ul style="list-style-type: none"><li>– na których są przekroczenia sięgają 10 dB i więcej</li><li>– o największej liczbie osób narażonych na hałas (wskaźnik M)</li><li>– gdzie zapewnione jest finansowanie lub są niskie koszty działań przeciwhałasowych</li><li>– dla których pojawiły się skargi na hałas</li><li>– gdzie nie podjęto działań wskazanych w poprzedniej edycji POŚpH</li></ul>	do 2024 r.
średnioterminowy	Likwidacja przekroczeń poziomów dopuszczalnych w obszarach, które nie spełniają części ww. kryteriów	od 2024 r. do 2029 r.
długoterminowy	Likwidacja przekroczeń poziomów dopuszczalnych w obszarach dla których obecnie nie ma możliwości finansowania działań	po 2029 r.

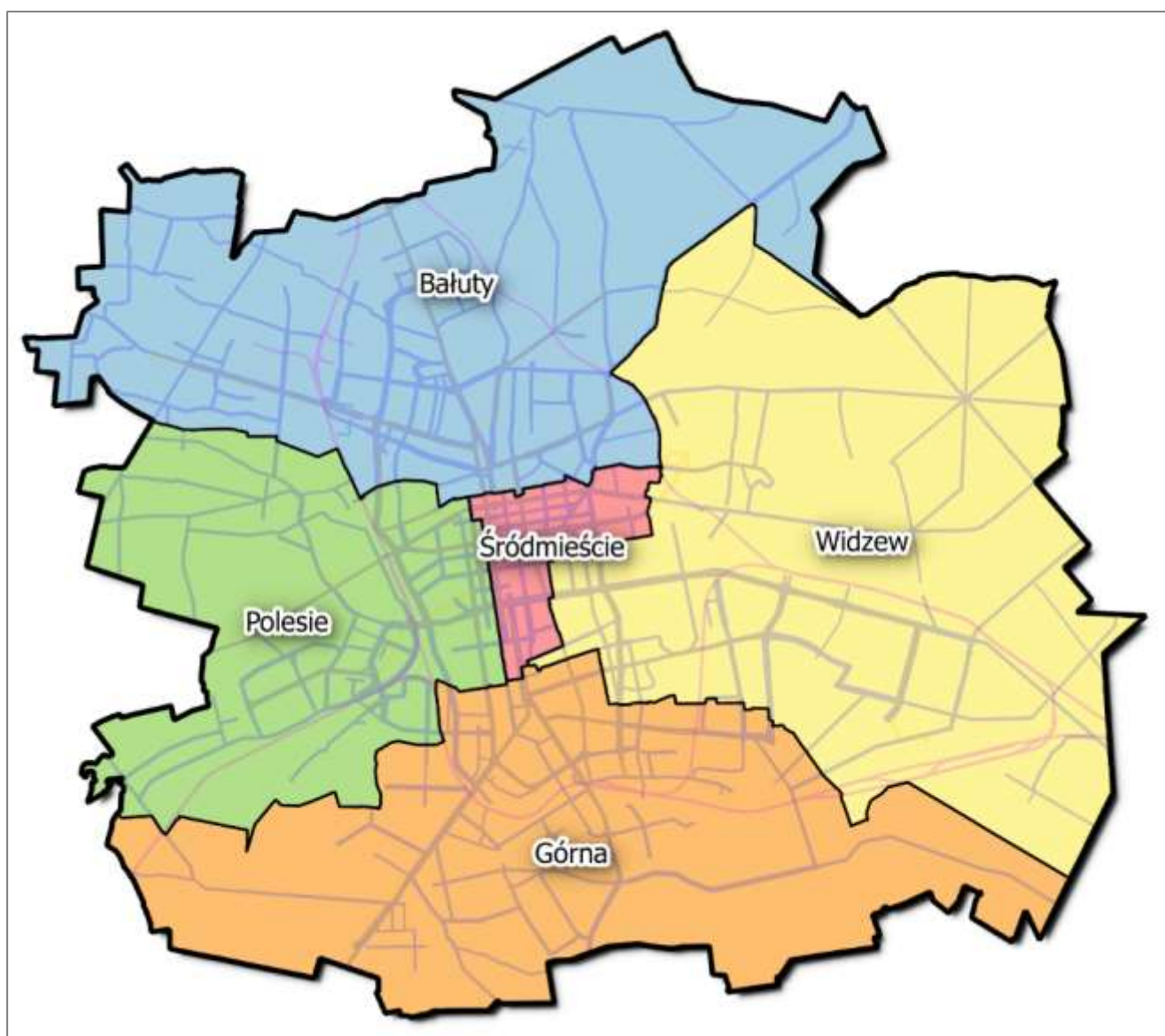
Ostateczną kolejność realizacji działań ustalono z Zamawiającym oraz Zarządzającymi, odpowiedzialnymi za emisję hałasu danego źródła.

## 4 Zakres przestrzenny opracowania

### 4.1 Charakterystyka obszaru analizowanego w Programie

Zasięg terytorialny Programu obejmuje cały obszar określony w MA 2018, który zawarty jest w granicach administracyjnych miasta Łodzi.

Miasto Łódź o powierzchni 293,25 km<sup>2</sup>, w którym mieszka 700,9 tys. osób, jest miastem na prawach powiatu. Podzielone jest na 5 dzielnic: Bałuty, Widzew, Górna, Polesie, Śródmieście (rysunek 3), które składają się łącznie z 36 osiedlowych jednostek pomocniczych.



Rys. 3 Podział administracyjny miasta Łodzi (na tle ulic, linii tramwajowych i linii kolejowych uwzględnionych w MA 2018)

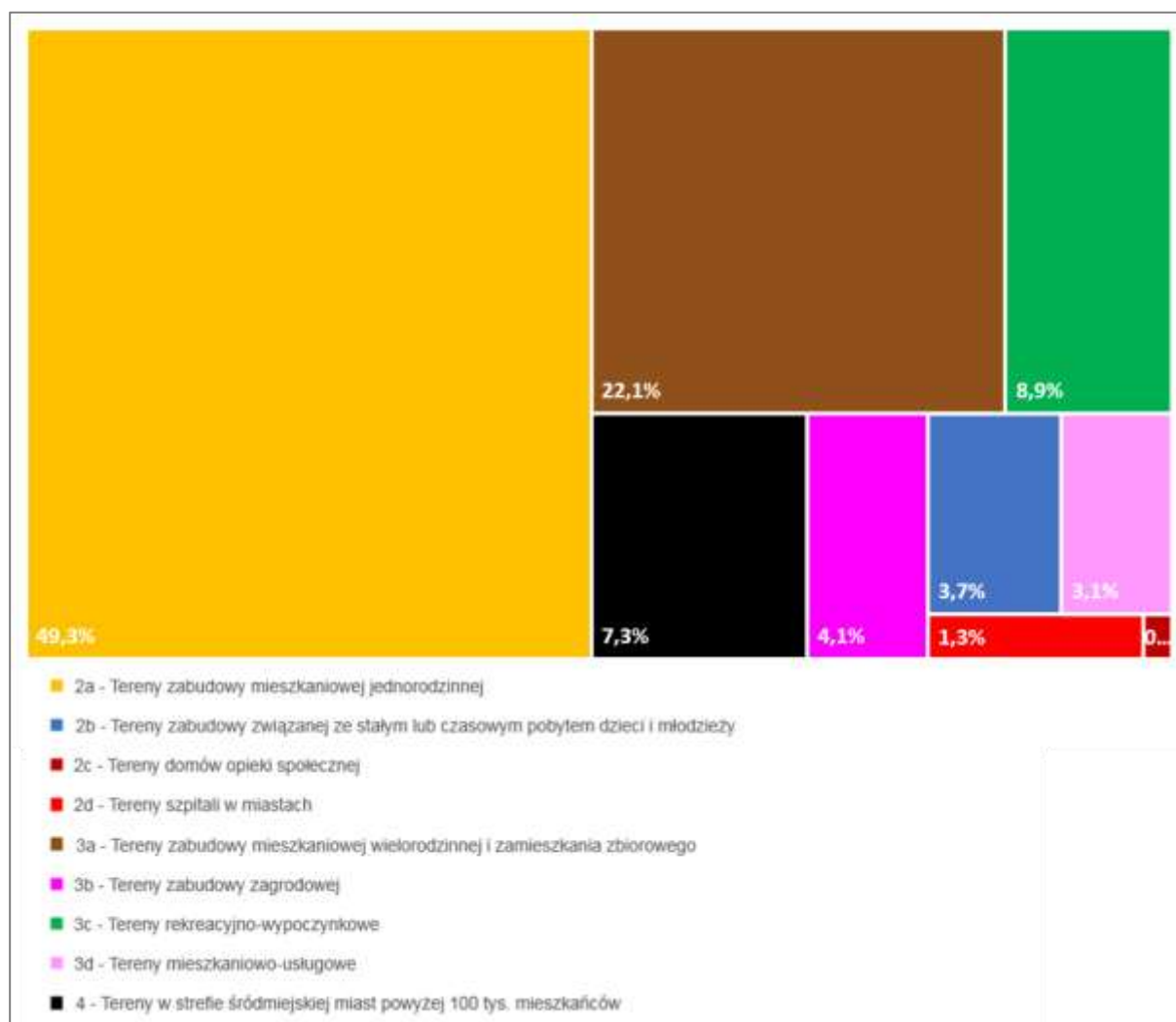
Łódź charakteryzuje się zróżnicowanym zagospodarowaniem przestrzennym (tabela 7), z czego około 26,4% stanowią tereny zabudowane. Tereny podlegające ochronie przed hałasem w sumie zajmują 80,8 km<sup>2</sup>, co stanowi 27,5% obszaru miasta (tabela 8). Udział poszczególnych kategorii terenów podlegających ochronie przed hałasem przedstawiono na rysunku 4.

Tab. 7 Sposób użytkowania gruntów w Łodzi

Rodzaj użytku gruntowego	Powierzchnia [km <sup>2</sup> ]	Udział [%]
Tereny uprawne na gruntach ornym	78,2	26,7
Tereny mieszkaniowe	54,7	18,7
Lasy	32,9	11,2
Inne tereny zabudowane	22,6	7,7
Tereny wokół dróg	18,6	6,4
Tereny rekreacyjno-wypoczynkowe	14,4	4,9
Roślinność trawiasta	13,1	4,5
Tereny przemysłowe	13,1	4,5
Tereny pod drogą kołową	13,0	4,4
Tereny niezabudowane	7,9	2,7
Zadrzewienie	7,1	2,4
Tereny kolejowe	5,3	1,8
Tereny pod drogą lotniskową	2,0	0,7
Park	2,0	0,7
Pozostała zabudowa	1,9	0,7
Woda płynąca	1,2	0,4
Tereny pod torami kolejowymi	1,2	0,4
Teren piaszczysty lub żwirowy	1,1	0,4
Sady	1,0	0,3
Inne tereny komunikacyjne	0,8	0,3
Woda stojąca	0,6	0,2
Krzewy	0,2	0,1
Drogi inne	0,2	0,1

Tab. 8 Udział poszczególnych kategorii terenów podlegających ochronie przed hałasem występujących w obszarze Łodzi na podstawie Mapy wrażliwości MA 2018

Kategoria	Funkcja terenu	powierzchnia [km <sup>2</sup> ]	udział w odniesieniu do całkowitej powierzchni miasta [%]	udział w odniesieniu do powierzchni wszystkich terenów chronionych [%]
2a	Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej	39,8	13,6	49,3
2b	Tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży	3,0	1,0	3,7
2c	Tereny domów opieki społecznej	0,1	0,1	0,2
2d	Tereny szpitali w miastach	1,1	0,4	1,3
3a	Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego	17,8	6,1	22,1
3b	Tereny zabudowy zagrodowej	3,3	1,1	4,1
3c	Tereny rekreacyjno-wypoczynkowe	7,2	2,4	8,9
3d	Tereny mieszkaniowo-usługowe	2,5	0,8	3,1
4	Tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców	5,9	2,0	7,3



Rys. 4 Tereny podlegające ochronie przed hałasem w Łodzi w podziale na funkcję

## 4.2 Sieć transportowa

### 4.2.1 Transport drogowy

Sieć drogową miasta Łodzi stanowią drogi publiczne o łącznej długości 1 030 km (rysunek 5). Przez Łódź przebiega lub kończy swój bieg pięć dróg o znaczeniu krajowym:

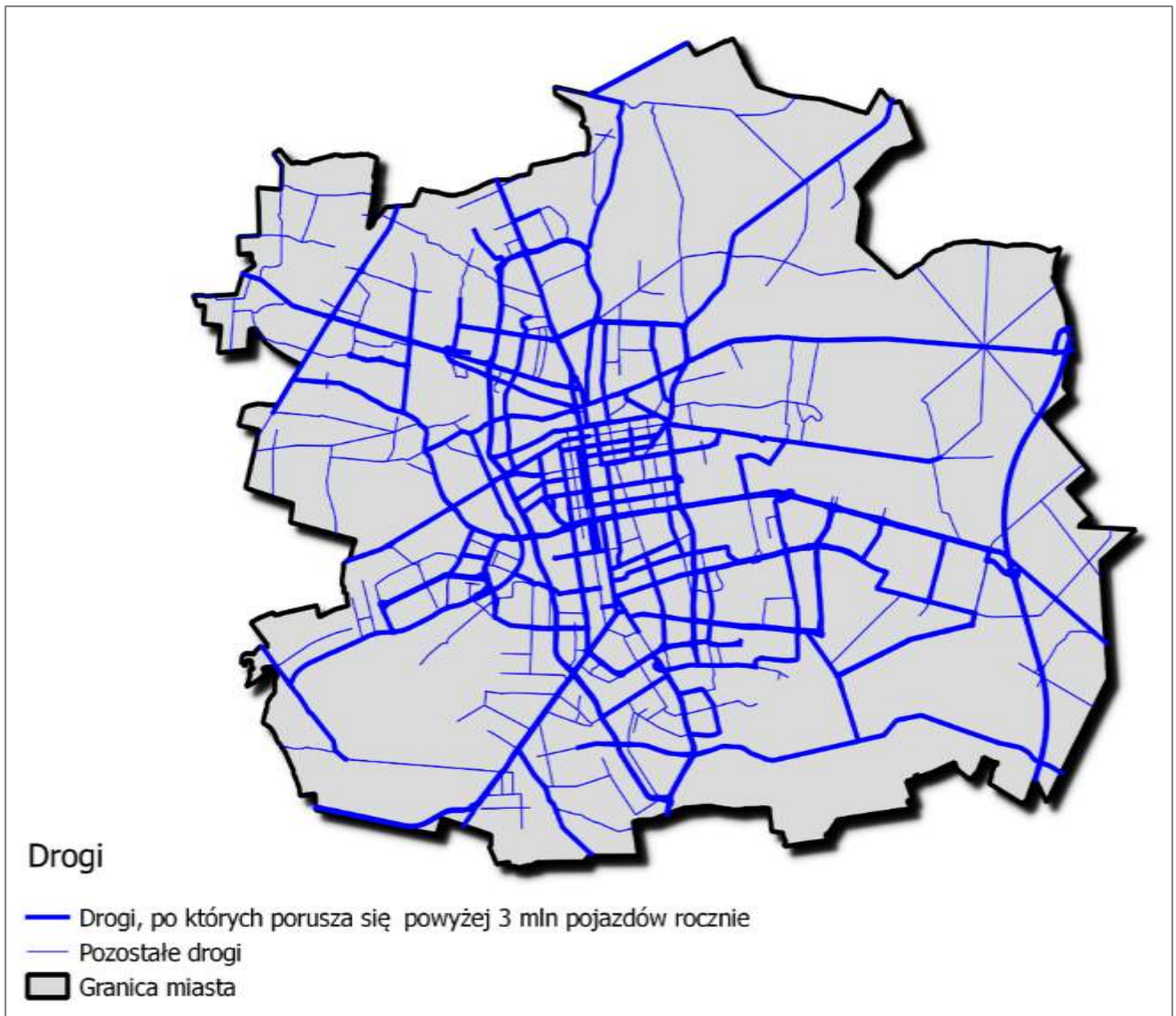
- DK nr 14: Pabianice – Łódź – Stryków – Łowicz,
- DK nr 71: Łódź (wzdłuż granicy) – Zgierz – Aleksandrów Łódzki – Konstantynów Łódzki – Pabianice – Rzgów,
- DK nr 72: Konin – Turek – Uniejów – Aleksandrów Łódzki – Łódź – Brzeziny – Rawa Mazowiecka,
- DK nr 91: Gdańsk – Toruń – Łódź – Piotrków Trybunalski – Radomsko – Częstochowa,
- Autostrada A1: Trójmiasto – Grudziądz – Toruń - Łódź – Gliwice – Gorzyczki.

Autostrada A1 jest jednocześnie drogą o randze europejskiej E75. Przez Łódź przebiegają również dwie drogi wojewódzkie:

- DW nr 710: Łódź – Szadek – Błaszki,
- DW nr 713: Łódź – Tomaszów Mazowiecki – Opoczno,

W opracowaniu POŚpH uwzględniono wpływ hałasu od dróg analizowanych w MA 2018, czyli od wszystkich dróg na terenie Łodzi, których natężenie ruchu pojazdów w ciągu doby przekracza 3 000 przejazdów. Drogi, które charakteryzują się mniejszym SDR niż 3 000 przejazdów na dobę, nie stanowią zagrożenia dla klimatu akustycznego – zasięgi hałasu drogowego od takich źródeł dźwięku nie wykraczają poza obszar pasa drogowego, co jest równoznaczne z brakiem przekroczeń dopuszczalnych poziomów dźwięku na terenach wrażliwych akustycznie.



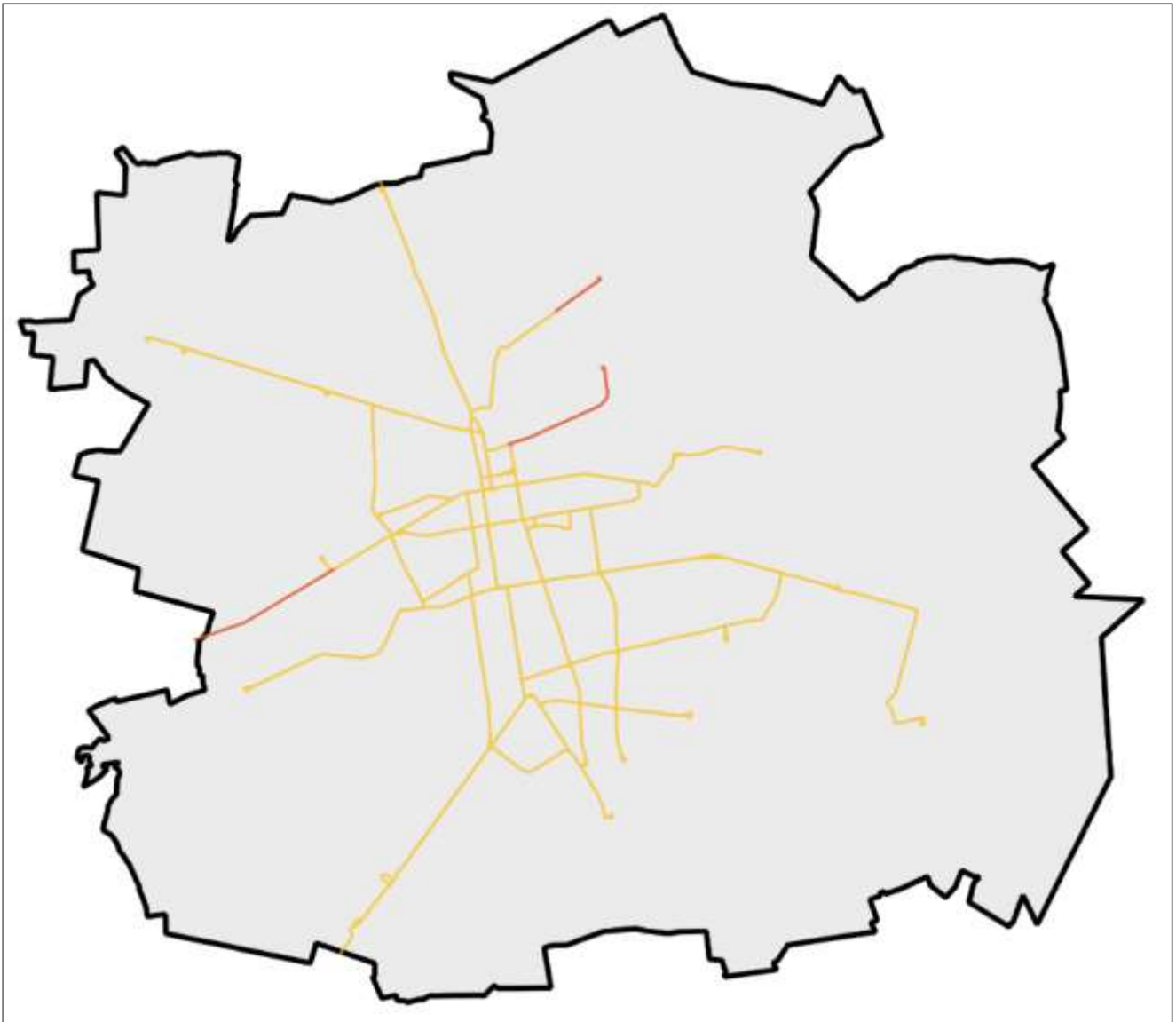


Rys. 5 Lokalizacja dróg w granicach miasta Łodzi z wyróżnieniem dróg o największym natężeniu ruchu w skali roku, przekraczającym 3 mln pojazdów

#### 4.2.2 Transport szynowy

Sieć komunikacji tramwajowej w Łodzi obejmuje ok. 223,8 km torów tramwajowych (rysunek 6). W mapie akustycznej, na której opiera się niniejszy Program, uwzględniono linie tramwajowe nr 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 41, 43, N9. Aktualnie, linia nr 43 nie funkcjonuje jako połączenie tramwajowe tylko autobusowe, a część z uwzględnionych w MA 2018 torowisk jest wyłączona z eksploatacji:

- ul. Konstantynowska – od ul. Krakowskiej do granic miasta (od lutego 2019 r.),
- ul. Warszawska – od wiaduktu kolejowego do pętli Marysin (od czerwca 2019 r.),
- ul. Wojska Polskiego – od ul. Franciszkańskiej do pętli Doły (planowane od sierpnia 2019 r.).

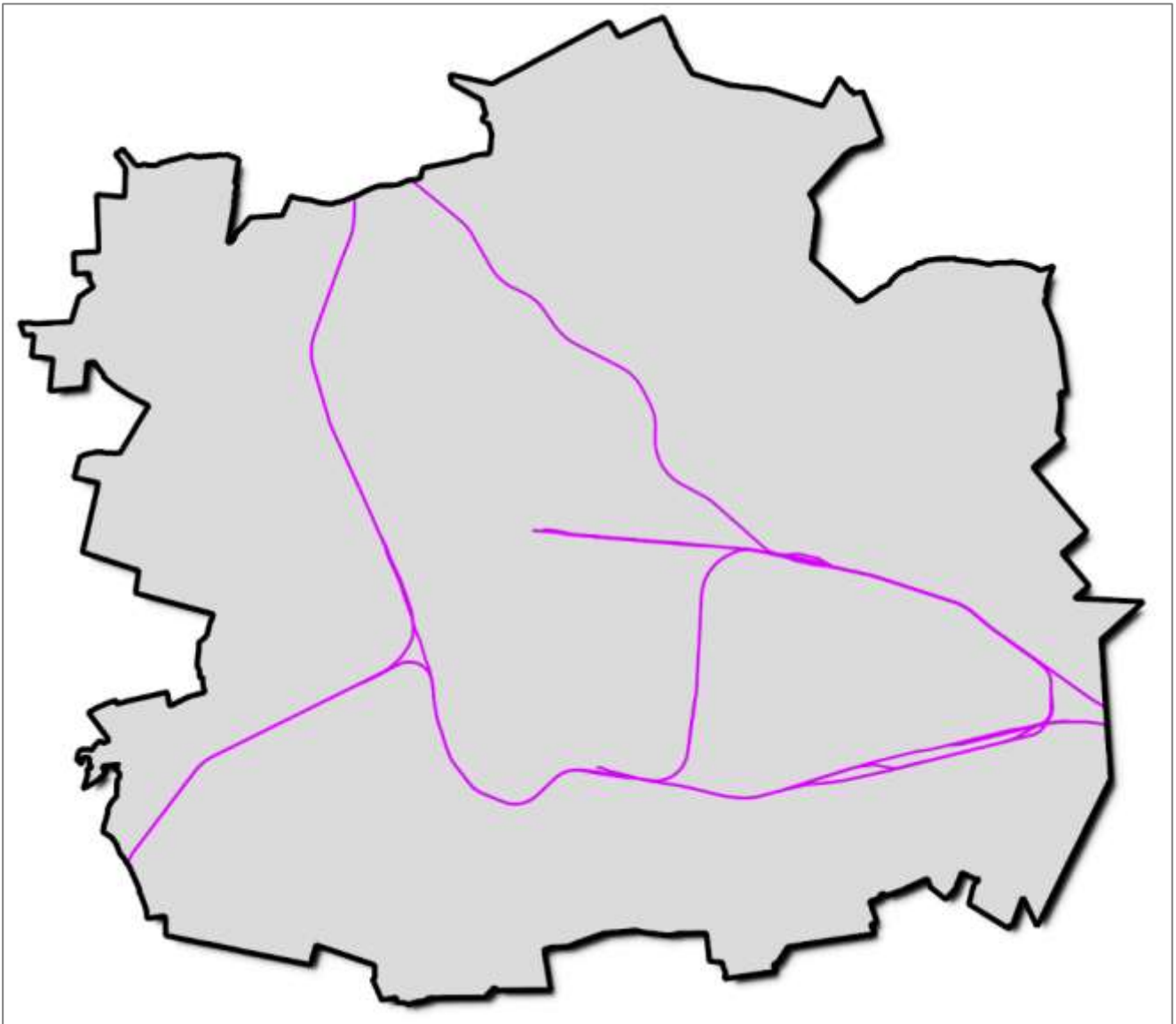


Rys. 6 Linie tramwajowe w granicach miasta Łodzi - stan zgodny z MA 2018 (ciemniejszym kolorem wyróżniono odcinki wyłączone lub planowane do wyłączenia z eksploatacji w 2019 r.)

Na obszarze miasta ruch kolejowy odbywa się na jedenastu liniach kolejowych:

- linia nr 14: Łódź Kaliska – Tuplice,
- linia nr 15: Bednary – Łódź Kaliska,
- linia nr 16: Łódź Widzew – Kutno,
- linia nr 17: Łódź Fabryczna – Koluszki,
- linia nr 25: Łódź Kaliska – Dębica,
- linia nr 458: Łódź Fabryczna – Łódź Widzew,
- linia nr 539: Łódź Kaliska Towarowa – Retkinia,
- linia nr 540: Łódź Chojny – Łódź Widzew,
- linia nr 541: Łódź Widzew – Łódź Olechów,
- linia nr 830: Łódź Olechów ŁOA – Łódź Olechów ŁOC,
- linia nr 831: Łódź Olechów ŁOC – Łódź Olechów ŁOA.

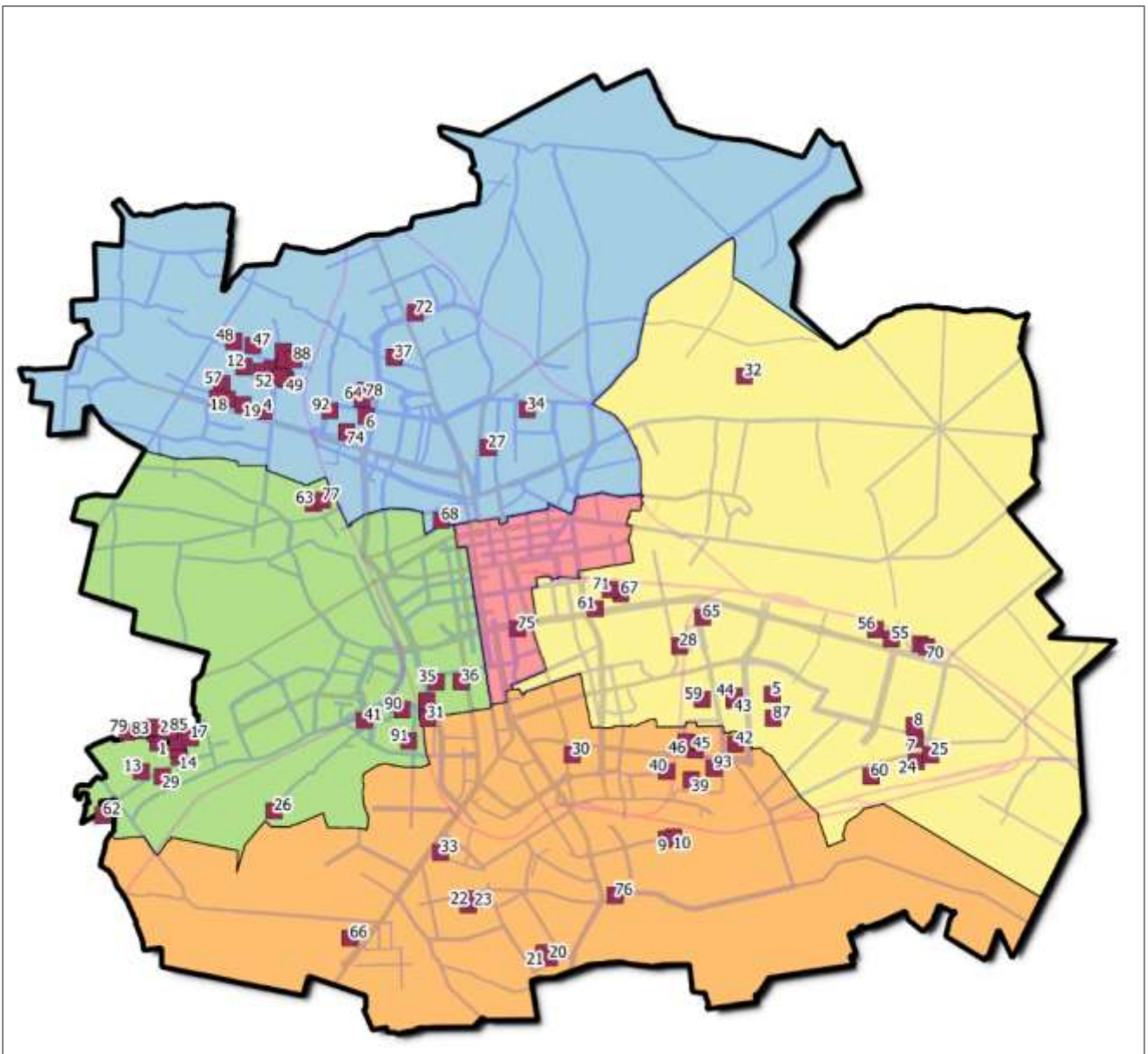
Łącznie na terenie Łodzi znajduje się ok. 161,3 km linii kolejowych (rysunek 7).



Rys. 7 Linie kolejowe w granicach Łodzi

### 4.3 Obiekty przemysłowe

Program obejmuje hałas przemysłowy z zakładów, których emisję przeanalizowano w MA 2018. Kwalifikację poszczególnych instalacji przeprowadzono w oparciu o mapę akustyczną z 2012 r. i rozszerzono w porozumieniu z Wydziałem Ochrony Środowiska i Rolnictwa Urzędu Miasta Łodzi (WOŚiR UMŁ) o obiekty dla których wydano nowe pozwolenia zintegrowane, decyzje środowiskowe, czy wobec których odnotowano skargi mieszkańców. Listę zakładów przemysłowych i obiektów handlowych objętych mapą akustyczną Łodzi 2018 zamieszczono w tabeli 9, a ich lokalizację przedstawiono na rysunku 8.



Rys. 8 Zakłady przemysłowe uwzględniane w Mapy akustycznej Łodzi 2018

Tab. 9 Zakłady przemysłowe ujęte na Mapie akustycznej Łodzi 2018

L.p.	Instalacja / zakład	Adres instalacji
1	Amcors Flexibles Reflex Sp. z o.o.	Łódź, ul. Nowy Józefów 21
2	Azura Polska Sp. z o.o.	Łódź, ul. Nowy Józefów 64
3	August Faller Sp z o.o.	Łódź, ul. Nowy Józefów 64e
4	Amcors Tobacco Packing Polska	Łódź, ul. Aleksandrowska 55
5	Veolia Energia Łódź S.A. EC4	Łódź, ul. Andrzejewskiej 5
6	Veolia Energia Łódź S.A. EC3	Łódź, ul. Pojezierska 70
7	Hutchinson	Łódź, ul. Zakładowa 99
8	Panattoni Park Łódź East	Łódź, ul. Zakładowa 97/99
9	Hutchinson Poland Sp. z o.o.	Łódź, ul. Kurczaki 130
10	ASCO Numatics Sp. z o.o.	Łódź, ul. Kurczaki 132
11	Shaumaplast-Organica Sp. zo.o.	Łódź, ul. Dąbrowskiego 189
12	Organica-Car S.A.	Łódź, ul. Teofilowska 54/56
13	Barry Callebaut Manufacturing Polska Sp. z o.o.	Łódź, ul. Nowy Józefów 36
14	Gillette Poland S.A.	Łódź, ul. Gillette 64
15	Sonoco Poland Packing Serwis Sp. z o.o.	Łódź, ul. Gillette 70
16	DHL Exel Supply Chain Sp. z o. o.	Łódź, ul. Gillette 70
17	DOZ.pl sp. z o.o.	Łódź, ul. Gillette 11
18	ABB Sp. z o.o.	Łódź, ul. Aleksandrowska 67/93
19	Galvo Sp. z o.o.	Łódź, ul. Aleksandrowska 67/93
20	Hydroextrusion Sp. z o. o.	Łódź, ul. Graniczna 60
21	Sapa Building Systems Sp z o. o.	Łódź, ul. Graniczna 64
22	Wytwórnia Betonu Towarowego CEMEX Polska	Łódź, ul. Demokratyczna 89/93
23	ECOL-UNICON Sp. z o.o.	Łódź, ul. Demokratyczna 89/93
24	Panattoni Park Łódź East	Łódź, Aleja Ofiar Terroryzmu 11 Września 17
25	Igepa Polska	Łódź, Aleja Ofiar Terroryzmu 11 Września 19
26	Miejskie Przedsiębiorstwo Oczyszczania Sp. z o.o.	Łódź, ul. Zamiejska 1
27	Vandemontele Polska Sp. z o.o.	Łódź, ul. Tokarzewskiego 7/12
28	Terg S.A. Media Expert	Łódź, ul. Niciarniana 54/56
29	General Beton Polska Sp. z o.o.	Łódź, ul. Nowy Józefów 43/47
30	Kauffman	Łódź, ul. Kilińskiego 296
31	kaflane	Łódź, ul. Wróblewskiego 68
32	Łódzki Rynek Hurtowy ZJAZDOWA S.A.	Łódź, ul. Budy 4
33	Selgros Cash & Carry	Łódź, ul. 3 maja 4
34	Leclerc	Łódź, ul. Inflancka 45
35	CH Pasaż Łódzki	Łódź, Aleja Jana Pawła II 30
36	CH Sukcesja	Łódź, Aleja Politechniki 1
37	Fabryka Pierścieni Tłokowych PRIMA SA	Łódź, ul. Liściasta 17
38	Linde Gaz Polska Sp. z o.o.	Łódź, ul. Traktorowa 145

<b>L.p.</b>	<b>Instalacja / zakład</b>	<b>Adres instalacji</b>
39	BHS Sprzęt Gospodarstwa Domowego Sp. z o.o., Oddział w Łodzi	Łódź, ul. Feldmanowej 10
40	Medali Polska S. z o.o.	Łódź, ul. Dąbrowskiego 115
41	Mosty Łódź S.A.	Łódź, ul. Bratysławska 52
42	Whirlpool EMEA S.A. dawniej Indesit Company Polska Sp. z o.o.	Łódź, ul. Dąbrowskiego 216
43	Huthinson	Łódź, ul. Andrzejewskiej 7
44	Libert S.A.	Łódź, ul. Andrzejewskiej 7
45	Rohlig SUUS	Łódź, ul. Dostawcza 3a
46	Immergas Polska Sp. z o.o.	Łódź, ul. Dostawcza 3a
47	Sistema Poland Sp. z o.o.	Łódź, ul. Świętej Teresy 105
48	Rossman SDP Centrala	Łódź, ul. Świętej Teresy 105
49	Konex Sp. z o.o.	Łódź, ul. Chłopska 5/9
50	SuperDrob Zakłady Drobiarsko-Mięsne S.A. Oddział w Łodzi	Łódź, ul. Traktorowa 180
51	ENKEV Polska S.A	Łódź, ul. Traktorowa 139
52	Chłodnia Łódź	Łódź, ul. Traktorowa
53	Rezal	Łódź, ul. Świętej Teresy 103d
54	Abimex Sp. z o.o.	Łódź, ul. Traktorowa 117
55	Segro Business Park Łódź	Łódź, ul. Rokicińska 168
56	FedEx Polska Sp. z o.o.	Łódź, ul. Rokicińska 156A
57	Carrefour	Łódź, ul. Szparagowa 7
58	OBI	Łódź, ul. Szparagowa 3-5
59	BHS Sprzęt Gospodarstwa Domowego Sp. z o.o., Oddział w Łodzi	Łódź, ul. Papiernicza 1
60	Dell Products Poland Sp. z o.o.	Łódź, ul. Informatyczna 1
61	Drukarnia Prasowa SA	Łódź, Aleja Piłsudskiego 82
62	GOŚ w Łodzi	Łódź, ul. Sanitariuszek 70/72
63	JOGO Spółdzielnia Mleczarska	Łódź, ul. Omłotowa 12
64	Tesco Extra	Łódź, ul. Pojezierska 93
65	Tesco	Łódź, ul. Widzewska 22
66	CH Port Łódź	Łódź, ul. Pabianicka 245
67	CH Tulipan	Łódź, Aleja Piłsudskiego 92
68	CH Manufaktura	Łódź, ul. Drewnowska 58
69	OBI	Łódź, ul. Rokicińska 192
70	Selgros Cash & Carry	Łódź, ul. Rokicińska 190
71	Castorana	Łódź, ul. Wydawnicza 13
72	Castorama	Łódź, Aleja Sikorskiego 2/6
73	Castorama	Łódź, ul. Wróblewskiego 31
74	Remondis Sp. z o.o.	Łódź, ul. Zbąszyńska 6a
75	Galeria Łódzka	Łódź, Aleja Piłsudskiego 15/23
76	CH Guliwer	Łódź, ul. Kolumny 6/36

<b>L.p.</b>	<b>Instalacja / zakład</b>	<b>Adres instalacji</b>
77	Hornet Sp. z o.o. Drukarnia offsetowa	Łódź, ul. Omłotowa 25
78	CH JULA	Łódź, ul. Świętej Teresy 100
79	Clariant	Konstantynów Łódzki, ul. Langiewicza 50
80	Coko-Werk Polska Sp. z o.o.	Konstantynów Łódzki, ul. Langiewicza 52
81	Vertex	Konstantynów Łódzki, ul. Langiewicza 54
82	Yuncheng Poland Sp. z o.o.	Konstantynów Łódzki, ul. Langiewicza 56
83	SENSILAB Polska Sp. z o.o.	Konstantynów Łódzki, ul. Langiewicza 58
84	KNPBM	Konstantynów Łódzki, ul. Langiewicza 60
85	wytwórnia betonu	Konstantynów Łódzki, ul. Janika 15A
86	CH Praktiker	Łódź, ul. Wieniawskiego 1/3
87	Spedimex	Łódź, ul. Manewrowa 6
88	DPD	Łódź, ul. Świętej Teresy 103
89	Coats Polska Sp. z o.o.	Łódź, ul. Kaczeńcowa 16
90	Zajezdnia MPK	Łódź, ul. Nowe Sady 15
91	Bilplast	Łódź, ul. Nowe Sady 117
92	Gabriella	Łódź, ul. Brukowa 13
93	magazyny	Łódź, ul. Dąbrowskiego 225/243

## 5 Narażenie na hałas

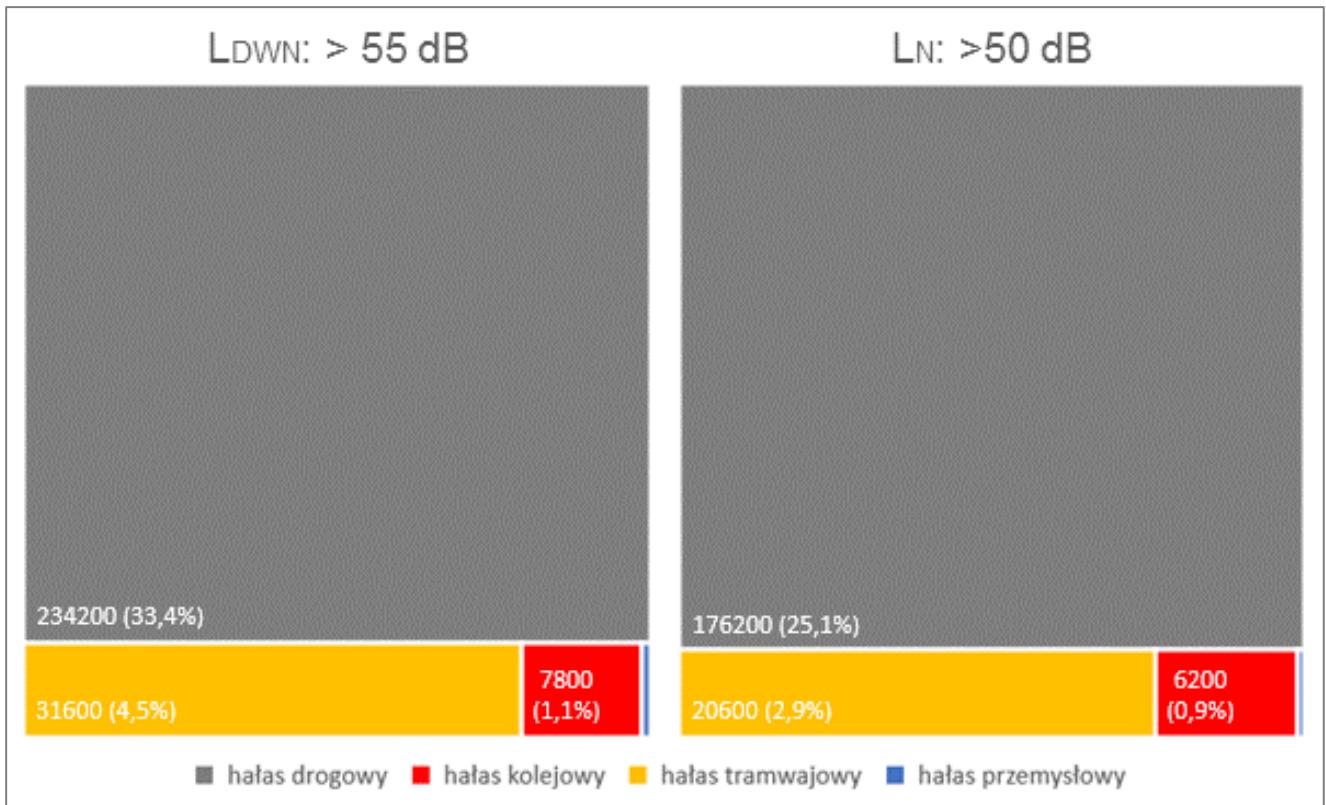
### 5.1 Skala narażenia na hałas

Opracowanie MA 2018 pozwoliło określić liczbę ludności, lokali mieszkalnych oraz powierzchni obszarów eksponowanych na hałas na terenie Łodzi, zgodnie z wymaganiami tj. w przedziałach poziomów co 5 dB, oddzielnie dla wskaźnika  $L_{DWN}$  i  $L_N$  oraz poszczególnych rodzajów hałasu. Na rysunku 9 zilustrowano fragment statystyk wynikających z MA 2018 przedstawiających liczbę osób eksponowanych na hałas pochodzący z różnych źródeł, dla poziomu  $L_{DWN}$  o wartościach w przedziale 60-65 dB oraz 65-70 dB oraz dla poziomu  $L_N$  o wartościach w przedziałach 55-60 i 60-65 dB. Z ww. danych wynika, że w skali całego miasta zdecydowanie dominuje hałas drogowy. Liczba osób eksponowanych na hałas drogowy przekraczający wartość wskaźnika  $L_{DWN}$  równą 55 dB to około 33,4% mieszkańców miasta, podczas gdy dla hałasu tramwajowego to 4,5%, kolejowego - 1,1%, a przemysłowego poniżej 0,01% (rysunek 10). Szczegółowe dane dotyczące każdego ze źródeł hałasu, zestawiono w tabelach 10 ÷ 17.



Rys. 9 Liczba mieszkańców Łodzi eksponowanych na różnego rodzaju hałas w środowisku w przedziałach 60-65 i 65-70 dB dla wskaźnika  $L_{DWN}$  oraz 55-60 i 60-65 dB dla wskaźnika  $L_N$





Rys. 10 Liczba (procent) mieszkańców Łodzi eksponowanych na różnego rodzaju hałas w środowisku o wartościach przekraczających 55 dB dla wskaźnika  $L_{DWN}$  oraz 50 dB dla wskaźnika  $L_N$

### 5.1.1 Hałas drogowy

Tab. 10 Poziomy dźwięku w środowisku określone przez wskaźnik  $L_{DWN}$  – dane dla hałasu drogowego

Hałas drogowy	Przedział poziomów dźwięku, wskaźnik $L_{DWN}$				
	55-60 dB	60 - 65 dB	65 - 70 dB	70 - 75 dB	> 75 dB
Powierzchnia obszarów eksponowanych w danym zakresie [km <sup>2</sup> ]	51,2	34,6	22,6	13,4	7,0
Liczba lokali mieszkalnych w danym zakresie [w tysiącach]	38,0	25,9	15,8	12,3	3,7
Liczba eksponowanych mieszkańców w danym zakresie [w tysiącach]	99,3	66,3	37,4	24,3	6,9

Tab. 11 Poziomy dźwięku w środowisku określone przez wskaźnik  $L_N$  – dane dla hałasu drogowego

Hałas drogowy	Przedział poziomów dźwięku, wskaźnik $L_N$				
	50-55 dB	55-60 dB	60 - 65 dB	65 - 70 dB	> 70 dB
Powierzchnia obszarów eksponowanych w danym zakresie [km <sup>2</sup> ]	43,4	28,3	17,5	9,3	2,4
Liczba lokali mieszkalnych w danym zakresie [w tysiącach]	32,4	21,1	13,4	7,6	0,5
Liczba eksponowanych mieszkańców w danym zakresie [w tysiącach]	82,1	50,8	28,0	14,3	1,0

### 5.1.2 Hałas kolejowy

Tab. 12 Poziomy dźwięku w środowisku określone przez wskaźnik  $L_{DWN}$  – dane dla hałasu kolejowego

Hałas kolejowy	Przedział poziomów dźwięku, wskaźnik $L_{DWN}$				
	55-60 dB	60 - 65 dB	65 - 70 dB	70 - 75 dB	> 75 dB
Powierzchnia obszarów eksponowanych w danym zakresie [km <sup>2</sup> ]	8,0	4,8	2,7	1,3	0,5
Liczba lokali mieszkalnych w danym zakresie [w tysiącach]	1,9	0,8	0,2	-	-
Liczba eksponowanych mieszkańców w danym zakresie [w tysiącach]	5,2	2,1	0,5	-	-

Tab. 13 Poziomy dźwięku w środowisku określone przez wskaźnik  $L_N$  – dane dla hałasu kolejowego

Hałas kolejowy	Przedział poziomów dźwięku, wskaźnik $L_N$				
	50-55 dB	55-60 dB	60 - 65 dB	65 - 70 dB	> 70 dB
Powierzchnia obszarów eksponowanych w danym zakresie [km <sup>2</sup> ]	7,3	4,3	2,2	1,0	0,3
Liczba lokali mieszkalnych w danym zakresie [w tysiącach]	1,6	0,6	0,1	-	-
Liczba eksponowanych mieszkańców w danym zakresie [w tysiącach]	4,3	1,6	0,3	-	-

### 5.1.3 Hałas tramwajowy

Tab. 14 Poziomy dźwięku w środowisku określone przez wskaźnik  $L_{DWN}$  – dane dla hałasu tramwajowego

Hałas tramwajowy	Przedział poziomów dźwięku, wskaźnik $L_{DWN}$				
	55-60 dB	60 - 65 dB	65 - 70 dB	70 - 75 dB	> 75 dB
Powierzchnia obszarów eksponowanych w danym zakresie [km <sup>2</sup> ]	4,0	2,7	1,3	0,3	-
Liczba lokali mieszkalnych w danym zakresie [w tysiącach]	7,2	4,5	4,0	0,6	-
Liczba eksponowanych mieszkańców w danym zakresie [w tysiącach]	15,0	8,2	7,1	1,3	-

Tab. 15 Poziomy dźwięku w środowisku określone przez wskaźnik  $L_N$  – dane dla hałasu tramwajowego

Hałas tramwajowy	Przedział poziomów dźwięku, wskaźnik $L_N$				
	50-55 dB	55-60 dB	60 - 65 dB	65 - 70 dB	> 70 dB
Powierzchnia obszarów eksponowanych w danym zakresie [km <sup>2</sup> ]	3,4	1,7	0,5	< 0,1	-
Liczba lokali mieszkalnych w danym zakresie [w tysiącach]	5,3	3,7	2,2	-	-
Liczba eksponowanych mieszkańców w danym zakresie [w tysiącach]	10,0	6,6	4,0	-	-

### 5.1.4 Hałas przemysłowy

Tab. 16 Poziomy dźwięku w środowisku określone przez wskaźnik  $L_{DWN}$  – dane dla hałasu przemysłowego

Hałas przemysłowy	Przedział poziomów dźwięku, wskaźnik $L_{DWN}$				
	55-60 dB	60 - 65 dB	65 - 70 dB	70 - 75 dB	> 75 dB
Powierzchnia obszarów ekspozycyjnych w danym zakresie [km <sup>2</sup> ]	2,5	1,8	0,7	0,2	< 0,1
Liczba lokali mieszkalnych w danym zakresie [w tysiącach]	>0,1	-	-	-	-
Liczba ekspozycyjnych mieszkańców w danym zakresie [w tysiącach]	0,1	-	-	-	-

Tab. 17 Poziomy dźwięku w środowisku określone przez wskaźnik  $L_N$  – dane dla hałasu przemysłowego

Hałas przemysłowy	Przedział poziomów dźwięku, wskaźnik $L_N$				
	50-55 dB	55-60 dB	60 - 65 dB	65 - 70 dB	> 70 dB
Powierzchnia obszarów ekspozycyjnych w danym zakresie [km <sup>2</sup> ]	1,6	1,0	0,3	0,1	< 0,1
Liczba lokali mieszkalnych w danym zakresie [w tysiącach]	-	-	-	-	-
Liczba ekspozycyjnych mieszkańców w danym zakresie [w tysiącach]	-	-	-	-	-

### 5.2 Jakościowa ocena warunków akustycznych

Oceny zagrożenia warunków akustycznych (przekroczenia wartości dopuszczalnych) w stanie aktualnym dokonano na podstawie Mapy akustycznej 2018. Miarą tego zagrożenia są przekroczenia dopuszczalnych wartości poziomu dźwięku (tabela 4), które w Mapie akustycznej 2018 zaprezentowano na mapach:

- Mapa terenów zagrożonych hałasem dla wskaźnika  $L_{DWN}$ ,
- Mapa terenów zagrożonych hałasem dla wskaźnika  $L_N$ ,

wyznaczonych dla poszczególnych typów źródeł hałasu w mieście. Na podstawie ww. map wskazano poniżej najbardziej narażone obszary, tj. takie dla których występują największe wartości przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu.

Przywołana w następnych podrozdziałach jakościowa ocena warunków akustycznych (stan warunków: „nieдобry”, „zły” lub „bardzo zły”) została zdefiniowana w załączniku nr 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 1 października 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu danych ujętych na mapach akustycznych oraz ich układu i sposobu prezentacji (Dz. U. Nr 187, poz. 1340 oraz z 2018, poz. 504). Stan warunków akustycznych, w zależności od przekroczenia dopuszczalnych poziomów dźwięku, opisuje się następująco:

- „nieдобry” oznacza przekroczenia do 10 dB,
- „zły” oznacza przekroczenia w przedziale 10 ÷ 20 dB,
- „bardzo zły” oznacza przekroczenia powyżej 20 dB.

W kolejnych podrozdziałach przedstawiono wyniki analiz narażenia na hałas z poszczególnych źródeł, zbiorczo dla całego obszaru miasta. Rezultaty pokazano w tabelach 18 ÷ 28 z podziałem na poszczególne źródła hałasu i wskaźniki oceny hałasu ( $L_N$  i  $L_{DWN}$ ).

### 5.2.1 Narażenie na hałas drogowy

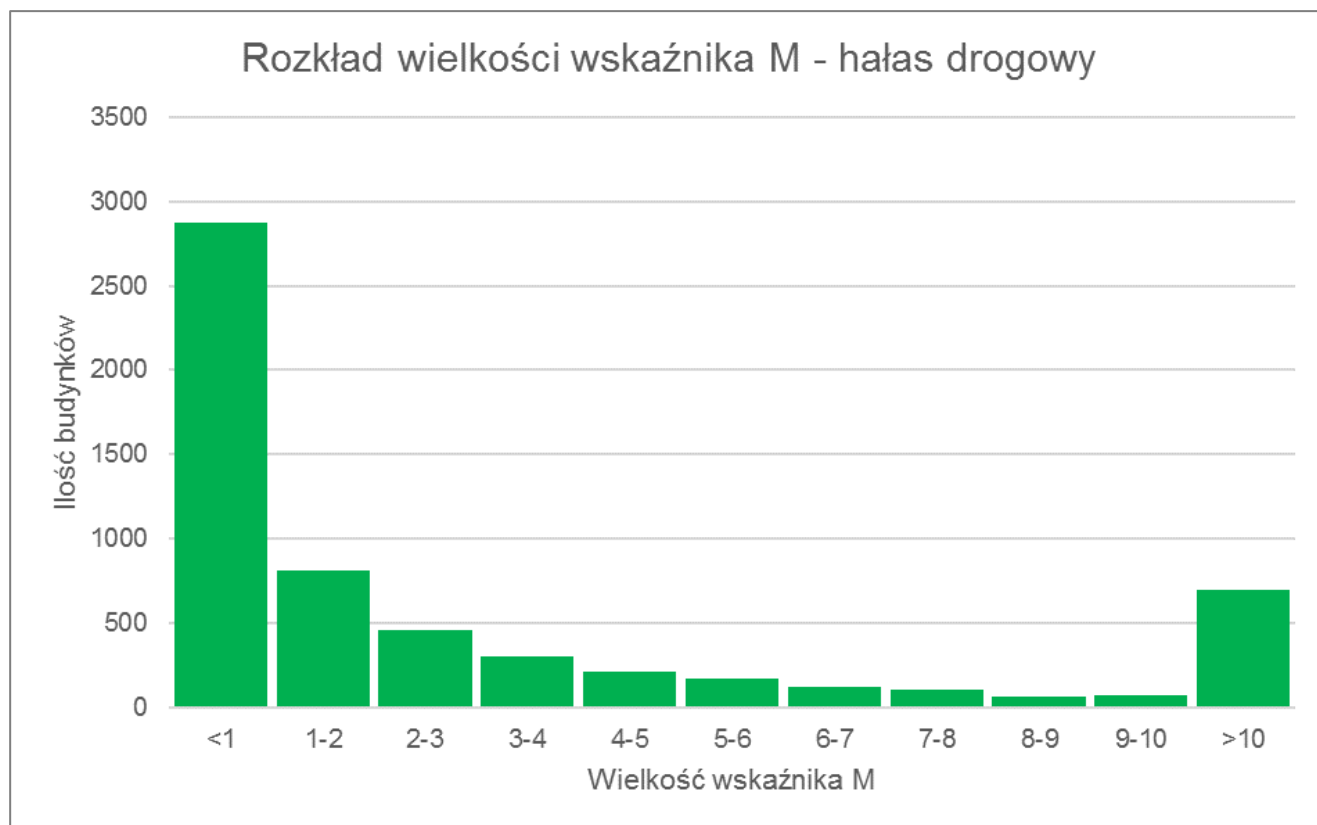
Tab. 18 Przekroczenie wartości dopuszczalnych według wskaźnika  $L_{DWN}$  – dane dla hałasu drogowego

Hałas drogowy	Przedział przekroczeń dopuszczalnego poziomu, wskaźnik $L_{DWN}$				
	< 5 dB	5 - 10 dB	10 - 15 dB	15 - 20 dB	> 20 dB
	stan warunków akustycznych				
	nieдобry		zły		bardzo zły
Powierzchnia obszarów narażonych w danym zakresie [km <sup>2</sup> ]	5,2	1,3	> 0,1	> 0,1	-
Liczba lokali mieszkalnych w danym zakresie [w tysiącach]	14,8	5,0	0,3	> 0,1	-
Liczba narażonych mieszkańców w danym zakresie [w tysiącach]	32,1	10,5	0,6	> 0,1	-
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych w danym zakresie	84	63	12	-	-
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej w danym zakresie	39	20	4	-	-
Inne obiekty budowlane z punktu widzenia ochrony przed hałasem	-	-	-	-	-

Tab. 19 Przekroczenie wartości dopuszczalnych według wskaźnika  $L_N$  – dane dla hałasu drogowego

Hałas drogowy	Przedział przekroczeń dopuszczalnego poziomu, wskaźnik $L_N$				
	0 - 5 dB	5 - 10 dB	10 - 15 dB	15 - 20 dB	> 20 dB
	stan warunków akustycznych				
	nieдобry		zły		bardzo zły
Powierzchnia obszarów narażonych w danym zakresie [km <sup>2</sup> ]	4,0	0,6	> 0,1	> 0,1	-
Liczba lokali mieszkalnych w danym zakresie [w tysiącach]	13,2	2,8	0,3	-	-
Liczba narażonych mieszkańców w danym zakresie [w tysiącach]	29,3	6,3	0,4	-	-
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych w danym zakresie	75	92	3	-	-
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej w danym zakresie	32	8	1	-	-
Inne obiekty budowlane z punktu widzenia ochrony przed hałasem	-	-	-	-	-

W obrębie Łodzi, na podstawie wyników MA 2018, zidentyfikowano 5937 budynków chronionych, dla których występują przekroczenia wartości dopuszczalnych dla hałasu drogowego, w związku z czym wartość wskaźnika M (określonego dla  $L_{DWN}$  lub  $L_N$ ) przyjmuje wartość większą od zera. Histogram wartości wskaźnika M dla hałasu drogowego przedstawiono na rysunku 11. Dane budynków o największej wartości wskaźnika M (powyżej 50) dla hałasu drogowego zestawiono w tabeli 20. Pełną bazę danych budynków przedstawiono w postaci cyfrowej w załączniku 3 do niniejszego opracowania.



Rys. 11 Histogram wskaźnika M dla hałasu drogowego

Tab. 20 Dane budynków o największej wartości wskaźnika M dla hałasu drogowego

ID	adres	m	$\Delta L$	M	wskaźnik	typ obiektu	funkcja budynku
1	Kopcińskiego 42/48	59	15,6	208,3	Ldwn	2a	mieszkalny
2	Olimpijska 7	563	6,4	189,5	Ln	3a	mieszkalny
3	Pabianicka 27/29	329	8,1	179,5	Ln	3a	mieszkalny
4	Olimpijska 4	218	8,1	119,0	Ln	3a	mieszkalny
5	Limanowskiego 134	77	12,1	117,2	Ln	3a	mieszkalny
6	Aleja Piłsudskiego 67	371	6,1	114,0	Ldwn	4	mieszkalny
7	Limanowskiego 28	163	8,9	110,2	Ldwn	4	mieszkalny
8	Olimpijska 5	213	7,7	104,1	Ln	3a	mieszkalny
9	Julianowska 1	793	3,4	94,2	Ln	3a	mieszkalny
10	Odyńca 66	330	5,8	92,5	Ln	3a	mieszkalny
11	Limanowskiego 70	56	12,4	91,7	Ln	3a	mieszkalny
12	Oгородowa 28	372	5,3	88,9	Ldwn	4	mieszkalny
13	Jaracza 38	171	7,9	88,3	Ldwn	4	mieszkalny
14	Limanowskiego 24	136	8,6	84,9	Ldwn	4	mieszkalny
15	Jaracza 17	179	7,5	82,8	Ldwn	4	mieszkalny
16	Limanowskiego 26	132	8,6	82,4	Ldwn	4	mieszkalny
17	Limanowskiego 135	57	11,8	80,6	Ln	3a	mieszkalny
18	Kasprzaka 55	115	9,0	79,9	Ln	3a	mieszkalny
19	Sieradzka 1	70	10,9	79,1	Ln	3d	mieszkalny
20	Oгородowa 26	325	5,3	77,6	Ldwn	4	mieszkalny
21	Narutowicza 99/101	124	5,8	77,4	Ldwn	3a	mieszkalny
22	Limanowskiego 115	46	12,4	75,3	Ln	3a	mieszkalny

ID	adres	m	$\Delta L$	M	wskaźnik	typ obiektu	funkcja budynku
23	Niciarniana 22	370	4,8	74,7	Ln	3a	mieszkalny
24	Limanowskiego 127	51	11,9	73,9	Ln	3a	mieszkalny
25	Kopcińskiego 26/28	32	11,4	73,6	Ldwn	3a	mieszkalny
26	Limanowskiego 107	43	12,5	72,2	Ln	3a	mieszkalny
27	Kopcińskiego 32	33	11,0	70,6	Ldwn	3a	mieszkalny
28	Limanowskiego 34/36	41	12,6	70,5	Ln	3a	mieszkalny
29	Limanowskiego 109	42	12,4	68,8	Ln	3a	mieszkalny
30	Sieradzka 3	60	10,9	67,8	Ln	3d	mieszkalny
31	Narutowicza 114	90	9,3	67,6	Ldwn	2c	dom opieki społecznej
32	Jaracza 15	149	7,4	67,0	Ldwn	4	mieszkalny
33	Tatrzańska 65	390	4,3	66,0	Ln	3a	mieszkalny
34	Jaracza 19	139	7,5	64,3	Ldwn	4	mieszkalny
35	Traktorowa 63	242	5,6	63,7	Ln	3a	mieszkalny
36	Pryncypalna 3	26	14,0	62,7	Ldwn	2a	mieszkalny
37	Limanowskiego 80	39	12,3	62,3	Ln	3a	mieszkalny
38	Limanowskiego 66	38	12,4	62,2	Ln	3a	mieszkalny
39	Limanowskiego 52/54	46	11,6	61,9	Ln	3a	mieszkalny
40	Pabianicka 64/72	257	5,2	59,4	Ln	3a	mieszkalny
41	Przybyszewskiego 23	77	9,3	57,8	Ln	3d	mieszkalny
42	Króla 39	101	8,2	56,6	Ln	3a	mieszkalny
43	Kasprzaka 28/34	87	8,6	54,3	Ln	3a	mieszkalny
44	Legionów 42	99	8,1	54,0	Ldwn	4	mieszkalny
45	Jaracza 21	127	7,2	54,0	Ldwn	4	mieszkalny
46	Jaracza 23	116	7,5	53,6	Ldwn	4	mieszkalny
47	Jaracza 25	111	7,6	52,8	Ldwn	4	mieszkalny
48	Aleja Piłsudskiego 89	84	8,6	52,5	Ln	3a	mieszkalny
49	Wróblewskiego 17/17A	186	5,8	52,1	Ln	3a	mieszkalny
50	Olimpijska 13	141	6,7	51,9	Ln	3a	mieszkalny
51	Limanowskiego 132	34	12,1	51,7	Ln	3a	mieszkalny
52	Pojezierska 29	158	6,3	51,6	Ln	3a	mieszkalny
53	Jaracza 33/35	113	7,4	50,8	Ldwn	4	mieszkalny
54	Paderewskiego 26	426	3,4	50,6	Ln	3a	mieszkalny
55	Tuwima 30	83	8,5	50,5	Ldwn	4	mieszkalny

Objaśnienia:

- m - liczba mieszkańców w budynku,  
 $\Delta L$  - maksymalna wartość przekroczenia dopuszczalnego poziomu dźwięku,  
M - wartość wskaźnika M,  
wskaźnik - wskaźnik oceny hałasu ( $L_{DWN}$  lub  $L_N$ ), dla którego odnotowano większą wartość wskaźnika M,  
typ obiektu - klasyfikacja akustyczna budynku zgodnie z tabelą 4.

## 5.2.2 Narażenie na hałas kolejowy

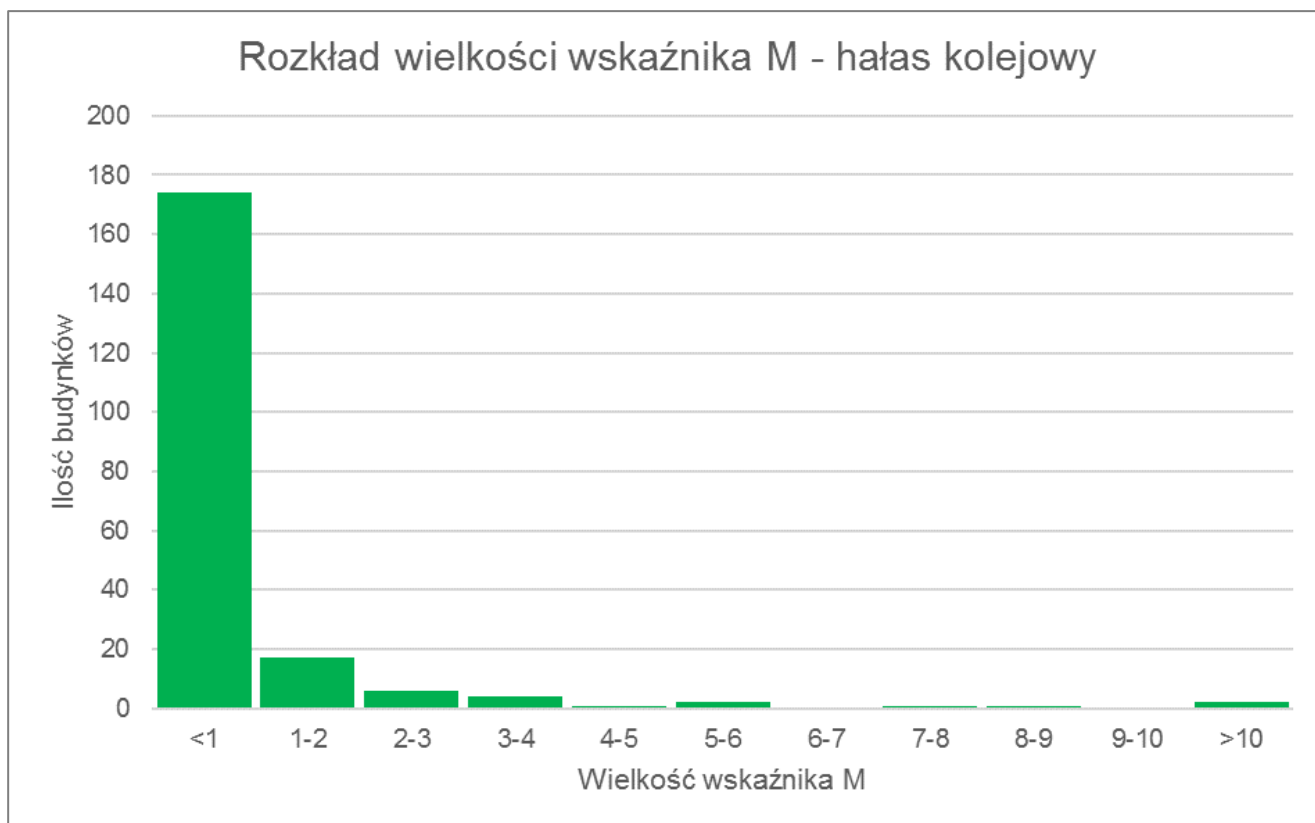
Tab. 21 Przekroczenie wartości dopuszczalnych według wskaźnika  $L_{DWN}$  – dane dla hałasu kolejowego

Hałas kolejowy	Przedział przekroczeń dopuszczalnego poziomu, wskaźnik $L_{DWN}$				
	< 5 dB	5 - 10 dB	10 - 15 dB	15 - 20 dB	> 20 dB
	stan warunków akustycznych				
	nieдобry		zły		bardzo zły
Powierzchnia obszarów narażonych w danym zakresie [km <sup>2</sup> ]	0,3	< 0,1	< 0,1	-	-
Liczba lokali mieszkalnych w danym zakresie [w tysiącach]	0,1	< 0,1	< 0,1	-	-
Liczba narażonych mieszkańców w danym zakresie [w tysiącach]	0,3	0,1	< 0,1	-	-
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych w danym zakresie	2	-	-	-	-
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej w danym zakresie	-	-	-	-	-
Inne obiekty budowlane z punktu widzenia ochrony przed hałasem	-	-	-	-	-

Tab. 22 Przekroczenie wartości dopuszczalnych według wskaźnika  $L_N$  – dane dla hałasu kolejowego

Hałas kolejowy	Przedział przekroczeń dopuszczalnego poziomu, wskaźnik $L_N$				
	0 - 5 dB	5 - 10 dB	10 - 15 dB	15 - 20 dB	> 20 dB
	stan warunków akustycznych				
	nieдобry		zły		bardzo zły
Powierzchnia obszarów narażonych w danym zakresie [km <sup>2</sup> ]	0,4	0,1	< 0,1	-	-
Liczba lokali mieszkalnych w danym zakresie [w tysiącach]	0,2	< 0,1	< 0,1	-	-
Liczba narażonych mieszkańców w danym zakresie [w tysiącach]	0,4	< 0,1	< 0,1	-	-
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych w danym zakresie	-	-	-	-	-
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej w danym zakresie	-	-	-	-	-
Inne obiekty budowlane z punktu widzenia ochrony przed hałasem	-	-	-	-	-

Na podstawie wyników MA 2018, zidentyfikowano na obszarze Łodzi 206 budynków chronionych, dla których występują przekroczenia wartości dopuszczalnych dla hałasu kolejowego, w związku z czym wartość wskaźnika M (określonego dla  $L_{DWN}$  lub  $L_N$ ) przyjmuje wartość większą od zera. Histogram wartości wskaźnika M dla hałasu kolejowego przedstawiono na rysunku 12. Dane budynków o największej wartości wskaźnika M (powyżej 1) dla hałasu kolejowego zestawiono w tabeli 23. Pełną bazę danych budynków przedstawiono w postaci cyfrowej w załączniku 3 do niniejszego opracowania.



Rys. 12 Histogram wskaźnika M dla hałasu kolejowego

Tab. 23 Dane budynków o największej wartości wskaźnika M dla hałasu kolejowego

ID	adres	m	$\Delta L$	M	wskaźnik	typ obiektu	funkcja budynku
1	Wróblewskiego 59D	107	3,1	11,2	Ln	3a	mieszkalny
2	Króla 76	9	10,0	8,1	Ldwn	2a	mieszkalny
3	Króla 47	91	2,6	7,5	Ln	3a	mieszkalny
4	Błońska 25	9	8,5	5,5	Ln	3a	mieszkalny
5	Trębacka 8	17	6,0	5,1	Ldwn	2a	mieszkalny
6	Narciarska 5	87	1,7	4,2	Ln	3a	mieszkalny
7	Króla 51	127	1,1	3,7	Ln	3a	mieszkalny
8	Obywatelska 176A	18	4,4	3,2	Ldwn	2a	mieszkalny
9	Dembińskiego 2	11	5,8	3,1	Ldwn	2a	mieszkalny
10	Spartańska 84	5	8,5	3,0	Ldwn	2a	mieszkalny
11	Sztormowa 10A	4	9,0	2,8	Ldwn	2a	mieszkalny
12	Olimpijska 15	40	2,2	2,6	Ln	3a	mieszkalny
13	Obywatelska 207	3	9,9	2,6	Ldwn	2a	mieszkalny
14	Olimpijska 13	141	0,7	2,5	Ln	3a	mieszkalny
15	Wróblewskiego 59C	89	1,0	2,3	Ln	3a	mieszkalny
16	Płocka 1	3	8,9	2,0	Ldwn	2a	mieszkalny
17	Króla 59	3	8,8	2,0	Ldwn	2a	mieszkalny
18	Narciarska 8	89	0,8	1,8	Ln	3a	mieszkalny
19	Wioślarska 8	77	0,9	1,8	Ln	3a	mieszkalny
20	Trębacka 11	5	6,4	1,7	Ldwn	2a	mieszkalny
21	Króla 74	2	9,7	1,7	Ldwn	2a	mieszkalny



ID	adres	m	$\Delta L$	M	wskaźnik	typ obiektu	funkcja budynku
22	Budziszyńska 13	5	6,3	1,6	Ldwn	2a	mieszkalny
23	Ikara 4	7	5,2	1,6	Ldwn	2a	mieszkalny
24	Okręgowa 3	12	3,7	1,6	Ldwn	2a	mieszkalny
25	Trębacka 6	3	8,0	1,6	Ldwn	2a	mieszkalny
26	Trębacka 13	7	5,1	1,6	Ldwn	2a	mieszkalny
27	Zamiejska 95	7	5,1	1,6	Ldwn	2a	mieszkalny
28	Króla 82	4	6,8	1,5	Ldwn	2a	mieszkalny
29	Króla 80	3	7,7	1,5	Ldwn	2a	mieszkalny
30	Zamiejska 101	5	5,3	1,2	Ldwn	2a	mieszkalny
31	Trębacka 79	4	5,9	1,2	Ldwn	2a	mieszkalny
32	Błońska 23	2	7,9	1,0	Ln	3a	mieszkalny
33	Błońska 21	4	5,4	1,0	Ln	3a	mieszkalny
34	Rycerska 13/15	1	10,2	1,0	Ldwn	2a	mieszkalny

Objaśnienia:

m - liczba mieszkańców w budynku,

$\Delta L$  - maksymalna wartość przekroczenia dopuszczalnego poziomu dźwięku,

M - wartość wskaźnika M,

wskaźnik - wskaźnik oceny hałasu ( $L_{DWN}$  lub  $L_N$ ), dla którego odnotowano większą wartość wskaźnika M,

typ obiektu - klasyfikacja akustyczna budynku zgodnie z tabelą 4.

### 5.2.3 Narażenie na hałas tramwajowy

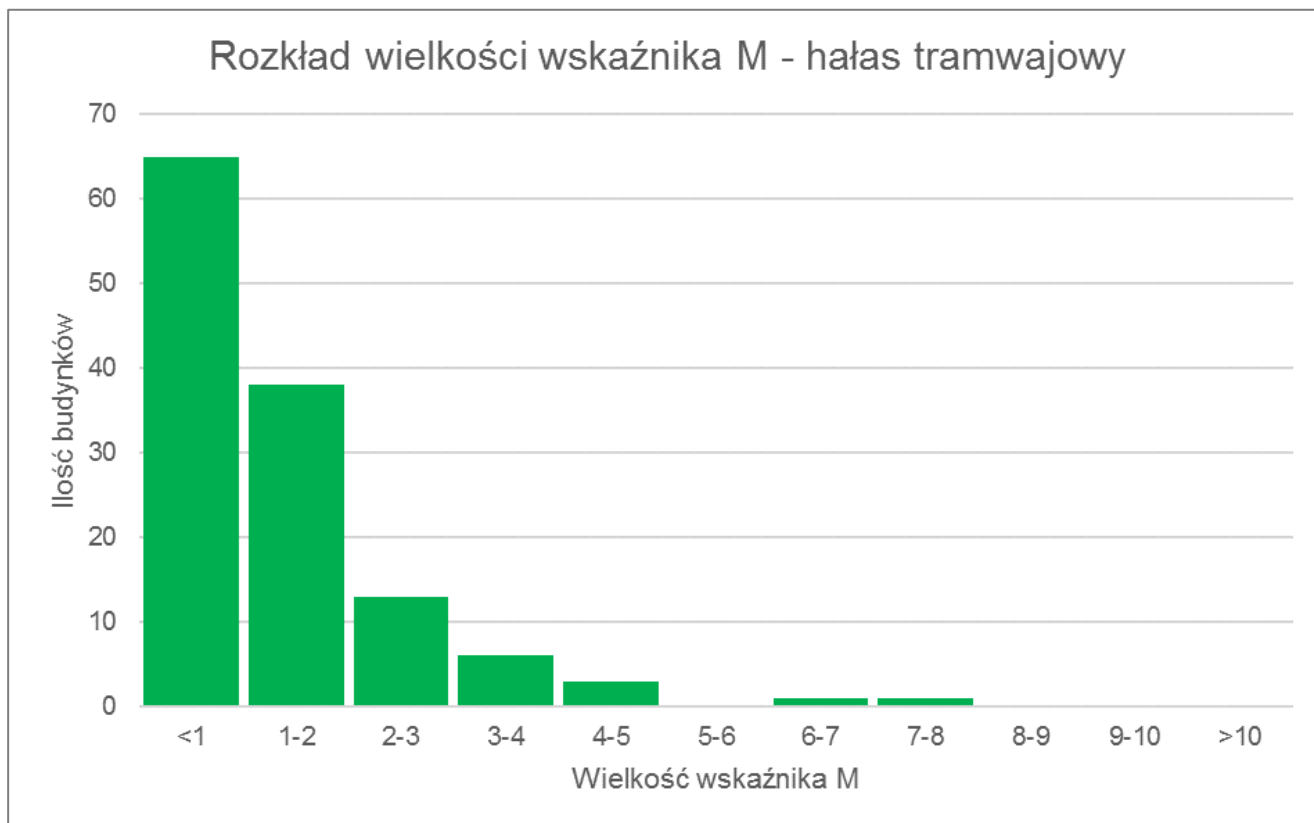
Tab. 24 Przekroczenie wartości dopuszczalnych według wskaźnika  $L_{DWN}$  – dane dla hałasu tramwajowego

Hałas tramwajowy	Przedział przekroczeń dopuszczalnego poziomu, wskaźnik $L_{DWN}$				
	< 5 dB	5 - 10 dB	10 - 15 dB	15 - 20 dB	> 20 dB
	stan warunków akustycznych				
	niedobry	zły		bardzo zły	
Powierzchnia obszarów narażonych w danym zakresie [km <sup>2</sup> ]	< 0,1	< 0,1	-	-	-
Liczba lokali mieszkalnych w danym zakresie [w tysiącach]	0,7	-	-	-	-
Liczba narażonych mieszkańców w danym zakresie [w tysiącach]	1,5	-	-	-	-
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych w danym zakresie	11	7	-	-	-
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej w danym zakresie	2	-	-	-	-
Inne obiekty budowlane z punktu widzenia ochrony przed hałasem	-	-	-	-	-

Tab. 25 Przekroczenie wartości dopuszczalnych według wskaźnika  $L_N$  – dane dla hałasu tramwajowego

Hałas tramwajowy	Przedział przekroczeń dopuszczalnego poziomu, wskaźnik $L_N$				
	0 - 5 dB	5 - 10 dB	10 - 15 dB	15 - 20 dB	> 20 dB
	stan warunków akustycznych				
	nieдобry		zły		bardzo zły
Powierzchnia obszarów narażonych w danym zakresie [km <sup>2</sup> ]	< 0,1	-	-	-	-
Liczba lokali mieszkalnych w danym zakresie [w tysiącach]	0,2	-	-	-	-
Liczba narażonych mieszkańców w danym zakresie [w tysiącach]	0,5	-	-	-	-
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych w danym zakresie	10	-	-	-	-
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej w danym zakresie	-	-	-	-	-
Inne obiekty budowlane z punktu widzenia ochrony przed hałasem	-	-	-	-	-

Na podstawie wyników MA 2018, zidentyfikowano na obszarze Łodzi 127 budynków chronionych, dla których występują przekroczenia wartości dopuszczalnych dla hałasu tramwajowego, w związku z czym wartość wskaźnika M (określonego dla  $L_{DWN}$  lub  $L_N$ ) przyjmuje wartość większą od zera. Histogram wartości wskaźnika M dla hałasu tramwajowego przedstawiono na rysunku 13. Dane budynków o największej wartości wskaźnika M (powyżej 1) dla hałasu tramwajowego zestawiono w tabeli 26. Pełną bazę danych budynków przedstawiono w postaci cyfrowej w załączniku 3 do niniejszego opracowania.



Rys. 13 Histogram wskaźnika M dla hałasu tramwajowego

Tab. 26 Dane budynków o największej wartości wskaźnika M dla hałasu tramwajowego

ID	adres	m	AL	M	wskaźnik	typ obiektu	funkcja budynku
1	Przybyszewskiego 23	77	3,0	7,66	Ln	3d	mieszkalny
2	Wojska Polskiego 41	77	2,8	6,97	Ln	3a	mieszkalny
3	Legionów 11/13	88	1,9	4,83	Ldwn	4	mieszkalny
4	Legionów 30	103	1,5	4,25	Ldwn	4	mieszkalny
5	Zielna 3	56	2,4	4,13	Ln	3a	mieszkalny
6	Przybyszewskiego 13	57	2,1	3,54	Ln	3d	mieszkalny
7	Pomorska 25	238	0,6	3,53	Ldwn	4	mieszkalny
8	Legionów 20	120	1,1	3,46	Ldwn	4	mieszkalny
9	Legionów 19	57	1,9	3,13	Ldwn	4	mieszkalny
10	Zielona 17	70	1,6	3,12	Ldwn	4	mieszkalny
11	Przybyszewskiego 9	47	2,2	3,1	Ln	3d	mieszkalny
12	Przybyszewskiego 5	42	2,2	2,77	Ln	3d	mieszkalny
13	Przybyszewskiego 25	28	2,8	2,54	Ln	3d	mieszkalny
14	Limanowskiego 115	46	1,9	2,52	Ln	3a	mieszkalny
15	Limanowskiego 134	77	1,2	2,45	Ln	3a	mieszkalny
16	Wojska Polskiego 48	34	2,3	2,37	Ln	3a	mieszkalny
17	Sosnowa 32	82	1,1	2,36	Ldwn	4	mieszkalny
18	Pomorska 5	82	1,1	2,36	Ldwn	4	mieszkalny
19	Legionów 17	53	1,6	2,36	Ldwn	4	mieszkalny
20	Legionów 29	52	1,6	2,32	Ldwn	4	mieszkalny
21	Limanowskiego 109	42	1,9	2,31	Ln	3a	mieszkalny
22	Przybyszewskiego 7	35	2,1	2,18	Ln	3d	mieszkalny
23	Wojska Polskiego 47	26	2,6	2,13	Ln	3a	mieszkalny
24	Pomorska 3	119	0,7	2,08	Ldwn	4	mieszkalny
25	Rzgowska 15	48	1,5	1,98	Ln	3d	mieszkalny
26	Senatorska 34	44	1,6	1,96	Ln	3a	mieszkalny
27	Limanowskiego 34/36	41	1,7	1,96	Ln	3a	mieszkalny
28	Limanowskiego 107	43	1,6	1,92	Ln	3a	mieszkalny
29	Krucza 1	26	2,4	1,92	Ln	3d	mieszkalny
30	Przybyszewskiego 3	29	2,2	1,91	Ln	3d	mieszkalny
31	Rzgowska 13	29	2,2	1,91	Ln	3d	mieszkalny
32	Zielona 16	53	1,3	1,85	Ldwn	4	mieszkalny
33	Limanowskiego 70	56	1,2	1,78	Ln	3a	mieszkalny
34	Piotrkowska 291	17	3,1	1,77	Ln	3d	mieszkalny
35	Pomorska 6	100	0,7	1,75	Ldwn	4	mieszkalny
36	Piotrkowska 271	54	1,2	1,72	Ldwn	4	mieszkalny
37	Limanowskiego 38	27	2,1	1,68	Ln	3a	mieszkalny
38	Zachodnia 67	35	1,7	1,68	Ldwn	4	mieszkalny
39	Kilińskiego 216	44	1,4	1,67	Ln	3a	mieszkalny
40	Zielona 14	40	1,5	1,65	Ldwn	4	mieszkalny
41	Franciszkańska 9	54	1,1	1,56	Ldwn	4	mieszkalny
42	Legionów 31	40	1,4	1,52	Ldwn	4	mieszkalny
43	Legionów 33	47	1,2	1,5	Ldwn	4	mieszkalny

ID	adres	m	$\Delta L$	M	wskaźnik	typ obiektu	funkcja budynku
44	Legionów 22	74	0,8	1,5	Ldwn	4	mieszkalny
45	Przybyszewskiego 19	24	2,1	1,49	Ln	3d	mieszkalny
46	Limanowskiego 46	21	2,3	1,47	Ln	3a	mieszkalny
47	Piotrkowska 267	99	0,6	1,47	Ldwn	4	mieszkalny
48	Franciszkańska 15	51	1,1	1,47	Ldwn	4	mieszkalny
49	Limanowskiego 52/54	46	1,2	1,46	Ln	3a	mieszkalny
50	Kilińskiego 214	38	1,4	1,45	Ln	3a	mieszkalny
51	Legionów 24	38	1,4	1,45	Ldwn	4	mieszkalny
52	Pomorska 23	70	0,8	1,42	Ldwn	4	mieszkalny
53	Zielna 1	19	2,4	1,4	Ln	3a	mieszkalny
54	Legionów 28	34	1,5	1,4	Ldwn	4	mieszkalny
55	Legionów 26	33	1,5	1,36	Ldwn	4	mieszkalny
56	Limanowskiego 66	38	1,3	1,33	Ln	3a	mieszkalny
57	Bojowników Getta Warszawskiego 18	66	0,8	1,33	Ldwn	4	mieszkalny
58	Limanowskiego 80	39	1,2	1,24	Ln	3a	mieszkalny
59	Limanowskiego 119	27	1,6	1,2	Ln	3a	mieszkalny
60	Pomorska 4	93	0,5	1,13	Ldwn	4	mieszkalny
61	Przybyszewskiego 1	16	2,3	1,12	Ln	3d	mieszkalny
62	Piotrkowska 269	107	0,4	1,03	Ldwn	4	mieszkalny

Objaśnienia:

m - liczba mieszkańców w budynku,

$\Delta L$  - maksymalna wartość przekroczenia dopuszczalnego poziomu dźwięku,

M - wartość wskaźnika M,

wskaźnik - wskaźnik oceny hałasu ( $L_{DWN}$  lub  $L_N$ ), dla którego odnotowano większą wartość wskaźnika M,

typ obiektu - klasyfikacja akustyczna budynku zgodnie z tabelą 4.

## 5.2.4 Narażenie na hałas przemysłowy

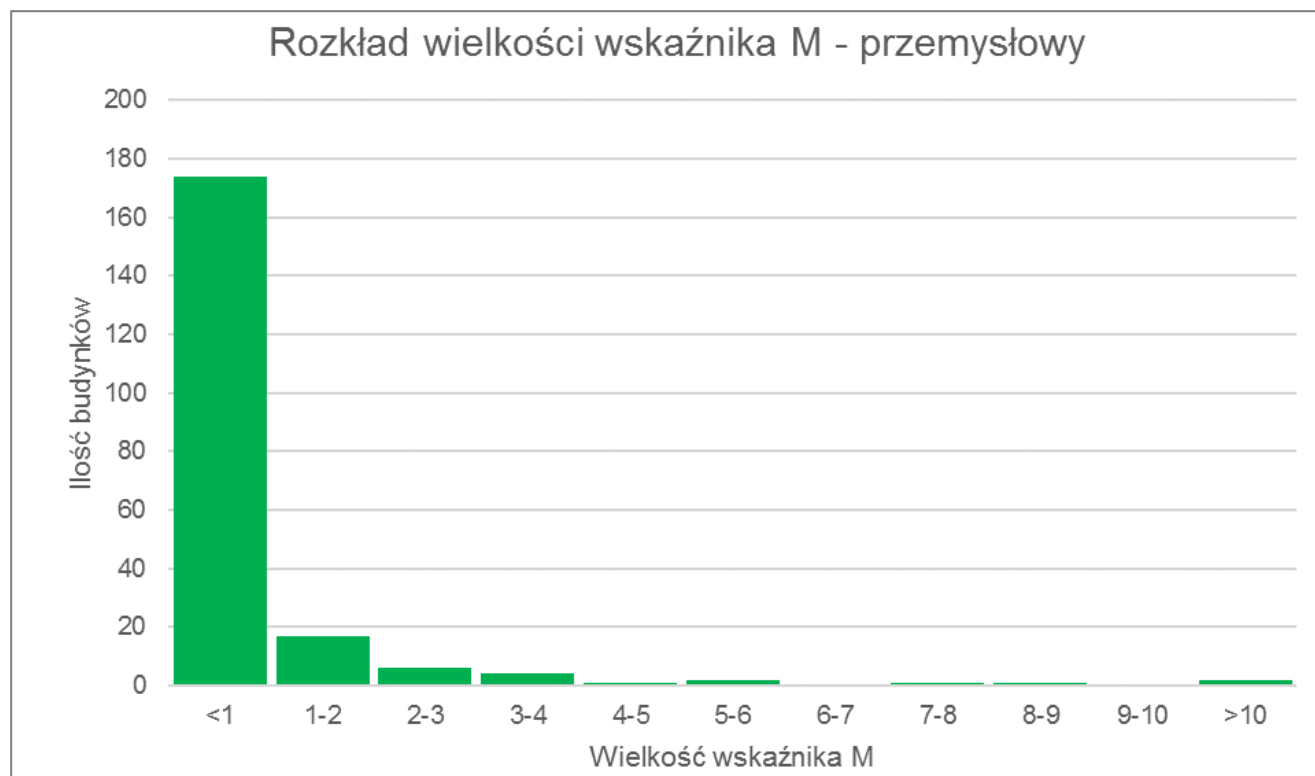
Tab. 27 Przekroczenie wartości dopuszczalnych według wskaźnika  $L_{DWN}$  – dane dla hałasu przemysłowego

Hałas przemysłowy	Przedział przekroczeń dopuszczalnego poziomu, wskaźnik $L_{DWN}$				
	< 5 dB	5 - 10 dB	10 - 15 dB	15 - 20 dB	> 20 dB
	stan warunków akustycznych				
	nieдобry		zły		bardzo zły
Powierzchnia obszarów narażonych w danym zakresie [km <sup>2</sup> ]	0,2	< 0,1	< 0,1	< 0,1	-
Liczba lokali mieszkalnych w danym zakresie [w tysiącach]	0,1	< 0,1	< 0,1	-	-
Liczba narażonych mieszkańców w danym zakresie [w tysiącach]	0,3	0,1	< 0,1	-	-
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych w danym zakresie	2	-	1	-	-
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej w danym zakresie	1	-	-	-	-
Inne obiekty budowlane z punktu widzenia ochrony przed hałasem	-	-	-	-	-

Tab. 28 Przekroczenie wartości dopuszczalnych według wskaźnika  $L_N$  – dane dla hałasu przemysłowego

Hałas przemysłowy	Przedział przekroczeń dopuszczalnego poziomu, wskaźnik $L_N$				
	0 - 5 dB	5 - 10 dB	10 - 15 dB	15 - 20 dB	> 20 dB
	stan warunków akustycznych				
	nieдобry		zły		bardzo zły
Powierzchnia obszarów narażonych w danym zakresie [km <sup>2</sup> ]	0,3	0,1	< 0,1	< 0,1	< 0,1
Liczba lokali mieszkalnych w danym zakresie [w tysiącach]	0,3	0,1	< 0,1	< 0,1	-
Liczba narażonych mieszkańców w danym zakresie [w tysiącach]	0,6	0,2	< 0,1	< 0,1	-
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych w danym zakresie	-	2	1	1	-
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej w danym zakresie	2	-	-	-	-
Inne obiekty budowlane z punktu widzenia ochrony przed hałasem	-	-	-	-	-

Na podstawie wyników MA 2018, zidentyfikowano na obszarze Łodzi 206 budynków chronionych, dla których występują przekroczenia wartości dopuszczalnych dla hałasu przemysłowego, w związku z czym wartość wskaźnika M (określonego dla  $L_{DWN}$  lub  $L_N$ ) przyjmuje wartość większą od zera. Histogram wartości wskaźnika M dla hałasu przemysłowego przedstawiono na rysunku 14. Dane budynków o największej wartości wskaźnika M (powyżej 1) dla hałasu przemysłowego zestawiono w tabeli 29. Pełną bazę danych budynków przedstawiono w postaci cyfrowej w załączniku 3 do niniejszego opracowania.



Rys. 14 Histogram wskaźnika M dla hałasu przemysłowego

Tab. 29 Dane budynków o największej wartości wskaźnika M dla hałasu przemysłowego

ID	adres	m	$\Delta L$	M	wskaźnik	typ obiektu	funkcja budynku
1	Nowe Sady 63A	5	15,4	16,8	Ln	2a	mieszkalny
2	Nowe Sady 63B	3	16,7	13,7	Ln	2a	mieszkalny
3	Ziemniaczana 4	2	18,3	13,3	Ln	2a	mieszkalny
4	Omlotowa 12	6	12,9	11,1	Ln	3a	mieszkalny
5	Zakładowa 104/106	13	9,3	9,8	Ln	2a	mieszkalny
6	Warecka 39	4	13,9	9,4	Ln	2a	mieszkalny
7	3 Maja 14	16	8,2	9,0	Ldwn	2a	mieszkalny
8	Drewnowska 52	16	7,7	7,8	Ldwn	4	mieszkalny
9	Gliniana 48	10	9,0	6,9	Ln	2a	mieszkalny
10	Siewna 6	18	6,0	5,4	Ln	3a	mieszkalny
11	Azaliowa 22	4	11,3	5,0	Ln	2a	mieszkalny
12	Owsiana 31	5	10,3	4,9	Ln	2a	mieszkalny
13	Gliniana 56	4	11,1	4,8	Ln	2a	mieszkalny
14	Obywatelska 117A	21	5,0	4,5	Ln	3a	mieszkalny
15	Gliniana 50A	8	8,2	4,5	Ln	2a	mieszkalny
16	Obywatelska 106	154	1,0	4,0	Ln	3a	mieszkalny
17	Azaliowa 18	2	13,2	4,0	Ln	2a	mieszkalny
18	Gliniana 54A	4	10,2	3,8	Ln	2a	mieszkalny
19	Traktorowa 170	18	4,9	3,8	Ln	3a	mieszkalny
20	Nowe Sady 51	15	5,2	3,5	Ln	3a	mieszkalny
21	Wersalska 31	6	8,3	3,5	Ln	2a	mieszkalny
22	Proletariacka 3	86	1,4	3,3	Ln	3a	mieszkalny
23	Cepowa 18A	5	8,6	3,1	Ln	2a	mieszkalny
24	Wróblewskiego 80	9	6,4	3,0	Ln	2a	mieszkalny
25	Młynarska 62	4	9,2	2,9	Ln	2a	mieszkalny
26	Inżynierska 9	1	14,7	2,9	Ldwn	2a	mieszkalny
27	Budy 5	5	8,2	2,8	Ln	2a	mieszkalny
28	Gliniana 67	3	10,0	2,7	Ln	2a	mieszkalny
29	Azaliowa 15	2	11,6	2,7	Ln	2a	mieszkalny
30	Wawelska 25	24	3,2	2,6	Ln	3a	mieszkalny
31	Gliniana 52	3	9,7	2,5	Ln	2a	mieszkalny
32	Juliusza 21	9	5,6	2,4	Ln	2a	mieszkalny
33	Siewna 2	15	4,1	2,4	Ln	3a	mieszkalny
34	Drewnowska 90	15	4,1	2,4	Ldwn	2b	mieszkalny
35	Ludowa 13	6	6,6	2,1	Ln	2a	mieszkalny
36	Teofilowska 50	1	13,5	2,1	Ln	2a	mieszkalny

Objaśnienia:

m - liczba mieszkańców w budynku,

$\Delta L$  - maksymalna wartość przekroczenia dopuszczalnego poziomu dźwięku,

M - wartość wskaźnika M,

wskaźnik - wskaźnik oceny hałasu ( $L_{DWN}$  lub  $L_N$ ), dla którego odnotowano większą wartość wskaźnika M,

typ obiektu - klasyfikacja akustyczna budynku zgodnie z tabelą 4.

## **6 Analiza skarg mieszkańców na uciążliwości akustyczne**

Skargi mieszkańców na uciążliwość hałasu na terenie miasta Łodzi zostały przeanalizowane pod kątem ich zasadności w odniesieniu do wyników Mapy akustycznej 2017, a także pomiarów hałasu w środowisku, które wykonane zostały na etapie realizacji Mapy (skargi sprzed 2018 r.). Zasadność skarg oceniono poprzez analizę zgodności lokalizacji wystąpienia zgłaszanej uciążliwości akustycznej (aspekt subiektywny) z wynikami pomiarów oraz mapą przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (aspekt obiektywny). Dla miejsc będących przedmiotem skargi i korelujących z przekroczeniem (skarga zasadna w świetle wyników MA 2018), zaproponowano działania przeciwhałasowe uzgodnione z jednostkami odpowiedzialnymi za emisję określonego rodzaju hałasu. W lokalizacjach, dla których zgłoszono uciążliwość akustyczną, a oddziaływanie akustyczne wynikające z MA 2018 oscyluje na granicy wartości dopuszczalnych, zaleca się okresowy monitoring poziomu hałasu, w ramach procedur o których mowa w rozdział 13.4. Na podstawie wyników pomiarów będą prowadzone działania w ramach bieżącej oceny i kontroli stanu środowiska (rozdział 2.1).

Lokalizację miejsc wystąpienia skarg pokazano na rysunku 15. Szczegółowe omówienie ww. wniosków przedstawiono w tabeli 30.

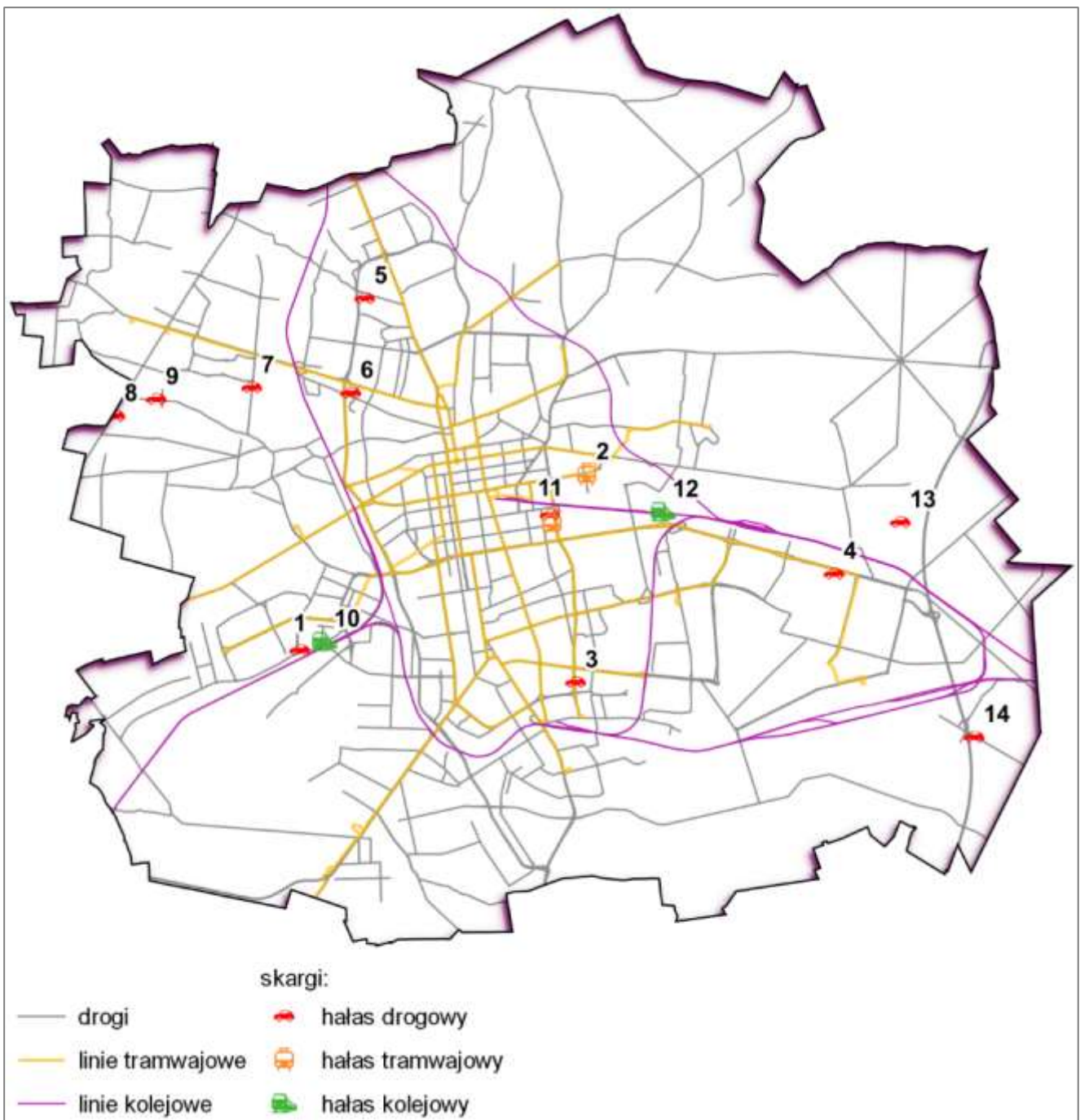
Tab. 30 Wnioski mieszkańców w sprawie uciążliwości akustycznej na terenie miasta Łodzi złożone w latach 2013 - 2018

Lp.	Data wpływu	Nadawca	Rodzaj hałasu	Lokalizacja	Przedmiot wniosku	Zasadność wniosku i uwagi	Działania proponowane w Programie
1	2017-08-28	Mieszkaniec ul. Przełajowa 23	drogowy	skrzyżowanie ul. Maratońskiej i ul. Retkińskiej	wniosek o przeprowadzenie badań hałasu	skarga zasadna; w MA 2018 wykazano przekroczenia dopuszczalnych wartości poziomu hałasu	HD40 (Wykonanie nawierzchni SMA8 oraz ograniczenie prędkości do 40 km/h na odcinku ul. Maratońskiej od ul. Retkińskiej do ul. Obywatelskiej)
2	2017-07-17	Mieszkańcy ul. Narutowicza 127 i ul. Zelwerowicza 48	tramwajowy	Pętla tramwajowa Radiostacja	wniosek o zainteresowanie się sprawą uciążliwego funkcjonowania linii tramwajowych	w MA 2018 nie wykazano przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu	brak
3	2016-06-23	Wspólnota Mieszkaniowa Al. Śmigłego-Rydza 84	drogowy	Odcinek Al. Śmigłego-Rydza pomiędzy ul. Broniewskiego a ul. Dąbrowskiego	wniosek o wprowadzenie rozwiązań w celu ograniczenia uciążliwego hałasu i natężenia ruchu	skarga zasadna; w MA 2018 wykazano przekroczenia dopuszczalnych wartości poziomu hałasu	Zalecany ponowny monitoring hałasu po realizacji inwestycji związanej z przebudową układu drogowo-torowego skrzyżowania ul. Dąbrowskiego i Al. Śmigłego-Rydza
4	2016-08-12	Mieszkaniec ul. Rokicińskiej	drogowy	Odcinek ul. Rokicińska pomiędzy ul. Augustów a ul. Hetmańską	ograniczenie uciążliwego hałasu	w MA 2018 i w ramach pomiarów kalibracyjnych wykazano występowanie hałasu w porze nocnej na granicy wartości dopuszczalnej, brak przekroczeń w porze dziennej	Zalecany monitoring hałasu drogowego
5	2018-06-06	Wspólnota Mieszkaniowa ul. Liściasta CDEF	drogowy	al. Włókniarzy pomiędzy ul. Świętej Teresy a ul. Liściastą	wniosek o przeprowadzenie pomiarów hałasu pod kątem zasadności budowy ekranów akustycznych	w MA 2018 wykazano występowanie hałasu w porze nocnej na granicy wartości dopuszczalnej, brak przekroczeń w porze dziennej	Zalecany monitoring hałasu drogowego
6	2013-06-01	Mieszkanka bloku przy ul. Lutomierskiej 129	drogowy	al. Włókniarzy pomiędzy ul. Lutomierską a rondem Korfantego	wniosek o instalację ekranów dźwiękochłonych	w MA 2018 nie wykazano przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu	brak



Lp.	Data wpływu	Nadawca	Rodzaj hałasu	Lokalizacja	Przedmiot wniosku	Zasadność wniosku i uwagi	Działania proponowane w Programie
7	2018-02-14	Mieszkanca osiedla przy ul. Traktorowej	drogowy	ul. Traktorowa pomiędzy ul. Rojną a ul. Rąbieńską	remont nawierzchni ul. Traktorowej, wskazany do realizacji w POŚpH 2010	skarga zasadna; w MA 2018 wykazano przekroczenia dopuszczalnych wartości poziomu hałasu	HD55 (wymiana nawierzchni na cichą lub ograniczenie prędkości do 40 km/h przez całą dobę na odcinku ul. Traktorowej od ul. Aleksandrowskiej do ul. Rąbieńskiej)
8	2019-03-04	Mieszkaniec osiedla przy ul. Szczecińskiej	drogowy	ul. Szczecińska pomiędzy ul. Rojną a ul. Podchorążych	podjęcie działań związanych z kontrolą hałasu i jego ograniczeniem, np. poprzez budowę ekranów akustycznych	skarga zasadna; w MA 2018 wykazano przekroczenia dopuszczalnych wartości poziomu hałasu	HD37 (Rozbudowa ul. Szczecińskiej od ul. Aleksandrowskiej na południe do granicy miasta w rejonie ul. Pancerniaków wraz z budową łącznika do węzła „Teofilów” na S-14, w wariantcie II, dla którego Inwestorem jest Prezydent Miasta Łodzi.)
9	2019-04-05	Mieszkańcy ul. Sojowej od nr 2 do 22	drogowy	ul. Rąbieńska na wysokości ul. Sojowej	podjęcie działań w celu ograniczenia hałasu, np. ustawienia ekranów akustycznych	w MA 2018 wykazano występowanie hałasu w porze dziennej na granicy dopuszczalnej wartości i brak przekroczeń w porze nocnej	HD74 (wymiana nawierzchni drogi lub ograniczenie prędkości do 40 km/h przez całą dobę)
10	2018-03-02	Mieszkaniec bloku przy ul. Przełajowej 22A	kolejowy	torowisko kolejowe wzdłuż ul. Maratońskiej na wysokości ul. Przełajowej	podjęcie działań w związku z uciążliwością hałasu kolejowego, np. budowy ekranu akustycznego	skarga zasadna; w MA 2018 wykazano przekroczenia dopuszczalnych wartości poziomu hałasu w porze nocnej	HK1 (przeгляд ekologiczny/modernizacja przejazdów kolejowych)
11	2019-03-21	Mieszkaniec bloku przy ul. Nowej 16/18	drogowy i tramwajowy	ul. Kopcińskiego pomiędzy ul. Tuwima i ul. Nawrot	podjęcie działań związanych z uciążliwością hałasu drogowego i tramwajowego	w MA 2018 nie wykazano przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu dla żadnego ze wskazanych źródeł	brak
12	2018-08-03	Mieszkanca osiedla przy ul. Wagonowej	kolejowy	torowisko kolejowe wzdłuż ul. Wagonowej	pytanie o możliwość zainstalowania ekranu akustycznego	skarga zasadna; w MA 2018 wykazano przekroczenia dopuszczalnych wartości poziomu hałasu	HK4 (bieżące prace utrzymaniowo-naprawcze na linii 17 i 458)

L p.	Data wpływu	Nadawca	Rodzaj hałasu	Lokalizacja	Przedmiot wniosku	Zasadność wniosku i uwagi	Działania proponowane w Programie
13	2018-11-19	Mieszkańcy ul. Sołeckiej nr 34–47 oraz ul. Gerberowej	drogowy	autostrada A1 na wysokości ul. Sołeckiej i ul. Gerberowej	przedłużenie istniejących ekranów akustycznych w celu ochrony przed hałasem pochodzącym od autostrady	skarga zasadna; w MA 2018 wykazano przekroczenia dopuszczalnych wartości poziomu hałasu	HD4 (budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych – wykonanie postanowień analizy porealizacyjnej dla przedmiotowego odcinka, opisanej w rozdziale 10.5)
14	2018-04-12	Mieszkańcy okolic ul. Feliksińskiej	drogowy	autostrada A1 na wysokości ul. Feliksińskiej	podjęcie działań związanych z uciążliwością hałasu pochodzącego od autostrady	skarga zasadna; w MA 2018 wykazano przekroczenia dopuszczalnych wartości poziomu hałasu	HD4 (budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych – wykonanie postanowień analizy porealizacyjnej dla przedmiotowego odcinka, opisanej w rozdziale 10.5)



Rys. 15 Lokalizacje miejsc będących przedmiotem skarg na uciążliwość hałasu

## 7 Dostępne metody redukcji hałasu

### 7.1 Techniczne metody redukcji hałasu

Poziom emisji hałasu komunikacyjnego zależy m.in. od:

- prędkości ruchu pojazdów drogowych/szynowych,
- rodzaju i stanu technicznego nawierzchni jezdni lub torowiska,
- rodzaju (kategorii) pojazdów/wagonów,
- liczby przejazdów,
- stanu technicznego pojazdów/wagonów,
- rodzaju napędu pojazdów drogowych/szynowych,
- rodzaju wykonywanych operacji (m.in. start, hamowanie).

Mając na uwadze powyższe, należy dobierać odpowiednie metody redukcji hałasu, stosując następujące kryteria:

- rodzaj źródła hałasu,
- wielkość przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu,
- możliwości terenowe (odległości pomiędzy źródłem a odbiorcą oraz ich położenie w terenie np. źródło hałasu na nasypie, miejsce na wprowadzenie ekranu akustycznego),
- wysokość zabudowy wymagającej ochrony akustycznej,
- możliwości techniczne (stosowalność metody w danej lokalizacji) i wymogi związane z bezpieczeństwem,
- opinie lokalnej społeczności (niektóre rozwiązania mogą być oprotestowane np. brak zgody na ekrany akustyczne ze względu na zmniejszenie powierzchni reklamowej lub ze względów wizualnych).

W kolejnych podrozdziałach przedstawiono techniczne metody redukcji hałasu, spotykane zarówno na terenie miasta Łodzi oraz w innych miastach europejskich. Ww. metody można podzielić na dwie grupy: zmniejszenie emisji hałasu, czyli **redukcja hałasu u źródła** oraz zmniejszenie emisji hałasu, czyli **redukcja hałasu na drodze propagacji** (rysunek 16).

## Metody redukcji hałasu

### **zmniejszenie emisji hałasu, czyli redukcja hałasu u źródła:**

redukcja prędkości ruchu  
zmniejszenie natężenia ruchu,  
zamiana skrzyżowań na ronda,  
stosowanie tzw. cichych opon,  
stosowanie tzw. cichych nawierzchni drogowych,  
płynny styl jazdy pojazdów drogowych,  
toczenie kół pojazdów szynowych,  
wymiana taboru kolejowego i tramwajowego,  
modernizacja torowiska,  
szlifowanie szyn,  
stosowanie smarownic torowych,  
stosowanie osłon szynowych,  
stosowanie tłumików drgań w torowiskach

### **zmniejszenie imisji hałasu, czyli redukcja hałasu na drodze propagacji:**

budowa przegród przeciwhałasowych: ekranów akustycznych, wałów ziemnych, tuneli, półtuneli,  
budowa zielonych ścian (*green walls*)  
montaż dodatkowych elewacji szklanych  
aranżacja struktury urbanistycznej

Rys. 16 Podział metod technicznych redukcji hałasu opisanych w POŚpH 2018

### **7.1.1 Redukcja hałasu u źródła**

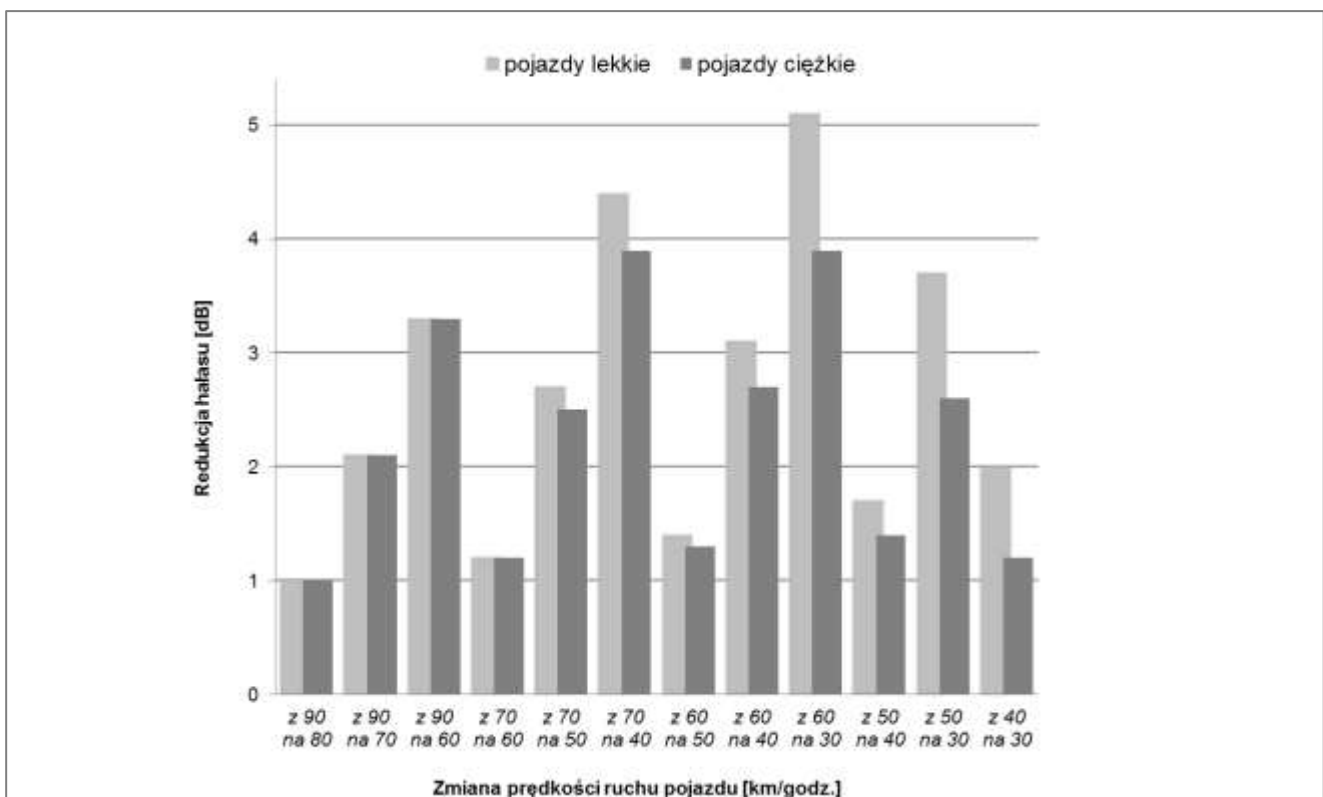
#### *7.1.1.1 Zmniejszenie rzeczywistej prędkości ruchu*

Hałas drogowy wzrasta wraz z prędkością ruchu, w zależności od rodzaju pojazdu (lekki czy ciężki), nawierzchni i wielu innych czynników. Z empirycznych zależności (np. metody francuskiej NMPB-Routes-08, tj. aktualizację rekomendowanej do stosowania w UE metody NMPB-96) można określić zmianę poziomu hałasu generowanego przez pojazdy lekkie i ciężkie na skutek zmiany prędkości ruchu. Wartość redukcji hałasu zależy

od zakresu zmiany prędkości oraz od prędkości wyjściowej, co przedstawiono w tabeli 31 oraz na rysunku 17. Zaprezentowane wyniki obliczeń odnoszą się do pojazdów poruszających się ruchem jednostajnym, po nawierzchni asfaltobetonowej.

Tab. 31 Redukcja hałasu pojazdów lekkich i ciężkich w zależności od zmiany prędkości ruchu

Zmiana prędkości ruchu [km/godz.]		Redukcja hałasu [dB]	
prędkość początkowa	prędkość końcowa	pojazdy lekkie	pojazdy ciężkie
90	80	1,0	1,0
90	70	2,1	2,1
90	60	3,3	3,3
70	60	1,2	1,2
70	50	2,7	2,5
70	40	4,4	3,9
60	50	1,4	1,3
60	40	3,1	2,7
60	30	5,1	3,9
50	40	1,7	1,4
50	30	3,7	2,6
40	30	2,0	1,2



Rys. 17 Redukcja hałasu pojazdów lekkich i ciężkich zależna od zmiany prędkości ruchu (opracowanie własne)

Z powyższego porównania redukcji hałasu od ruchu pojazdów lekkich i ciężkich, widać, że najczęściej (przy takiej samej zmianie prędkości ruchu) większy spadek poziomu hałasu otrzymuje się dla pojazdów lekkich.

Jak wynika z przedstawionych wyników, redukcja prędkości zmniejsza poziom hałasu generowany przez pojedynczy pojazd. Oznacza to, że zmniejszenie prędkości ruchu jest jednocześnie **efektywną metodą redukcji hałasu drogowego**. Należy mieć na uwadze, że zmniejszenie poziomu hałasu nastąpi jedynie przy **faktycznej redukcji prędkości**, dlatego **kluczowe jest skuteczne egzekwowanie ograniczeń prędkości pojazdów**. Narzędziami wymuszającymi zmniejszenie prędkości ruchu są: urządzenia elektronicznego pomiaru prędkości (w tym systemy odcinkowego pomiaru prędkości), fotoradary, sterowanie sygnalizacją świetlną, progi spowalniające, ronda, wyniesione skrzyżowania, szykany drogowe, przewężenia jezdni, buspasy lub czasowe przeznaczenie jednego pasa ruchu na parking, itp.

Skutecznymi metodami redukcji prędkości jazdy pojazdów jest umiejętne sterowanie sygnalizacją świetlną (nagradzające kierowców poruszających się z dozwoloną prędkością tzw. zieloną falą) oraz karanie mandatami za jazdę z nadmierną prędkością. Niemniej duże znaczenie w strategicznym podejściu Programu odgrywa edukacja i uświadamianie użytkowników dróg o ich wpływie na poziom hałasu drogowego, czyli współodpowiedzialności za stan klimatu akustycznego. Szczegóły tego zagadnienia opisano w rozdziale 7.2.

Innym narzędziem spowalniającym ruch samochodów jest stworzenie wydzielonych pasów komunikacji miejskiej dedykowanych dla innych użytkowników drogi, poruszających się autobusami, tramwajami i rowerami. Przystanki wiedeńskie, czyli wyniesione odcinki jezdni, które na czas zatrzymania się tramwaju stają się miejscem przeznaczonym na przejście pasażerów, wymuszają spowolnienie ruchu na kierowcach (rysunek 19). Powstanie buspasów oraz pasów tramwajo-autobusowych (rysunek 19), a także wprowadzenie ścieżek rowerowych na obszar jezdni (rysunek 20), przekłada się na zawężenie przestrzeni przeznaczonej dla samochodów, wymuszając w ten sposób ruch uspokojony.



Rys. 18 Przystanki wiedeńskie przy wydzielonych w jezdni torach tramwajowych (materiały własne)



Rys. 19 Drogi rowerowe, buspasy, wydzielone torowisko w jezdni, redukcja pasów ruchu dla pojazdów osobowych do jednego na kierunek (materiały własne)



Rys. 20 Włączenie drogi rowerowej w wydzielony pas przeznaczony wyłącznie dla ruchu rowerowego - oznaczenie dróg rowerowych kolorem czerwonym (materiały własne)

Innym rozwiązaniem przekładającym się na zmniejszenie prędkości ruchu na terenie miasta jest zmiana organizacji ruchu poprzez tymczasowe zwężenie drogi z dwóch pasów do jednego, wtedy np. w porze wieczornocnej skrajny pas przyjmuje funkcję parkingu (rysunek 21).





Rys. 21 W godzinach wieczornych i nocnych prawy pas zostaje wyłączony z ruchu i przeznaczony do parkowania pojazdów (materiały własne)

W przypadku progów uspokajających ruch - np. poduszek berlińskich, wyniesionych przejść dla pieszych, wyniesionych skrzyżowań lub tradycyjnych progów spowalniających - istotny jest ich kształt, wymiary oraz odległość pomiędzy kolejnymi progami, które w sposób bardzo ogólny zdefiniowane zostały w załączniku nr 4 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie *szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach* (Dz.U. 2003 nr 220 poz. 2181 ze zmianami). Nieprawidłowy dobór tych parametrów może w efekcie przynieść wzrost emisji hałasu, spowodowany hałasem impulsowym wywołanym przejazdem przez próg o nieprawidłowym profilu lub agresywnym przyspieszaniem na odcinku pomiędzy progami zlokalizowanymi w niewłaściwych odstępach. Progi spowalniające powinny mieć łagodny profil najazdu oraz powinny być ulokowane w takich odległościach od siebie, aby użytkownik drogi zachowywał stałą, zmniejszoną prędkość, a nie przyspieszał na odcinkach między przeszkodami. Dla ulic, po których często poruszają się pojazdy komunikacji miejskiej (np. poblize szkół), zaleca się stosowanie progów wyspowych, tzw. poduszek berlińskich, wymuszających na kierowcach pojazdów osobowych zmniejszenie prędkości, umożliwiając jednocześnie autobusom niezakłócony przejazd. Przykładowe rozwiązania spowalniające ruch przedstawiono na rysunkach 22 i 23.



Rys. 22 Wyniesione przejście dla pieszych oraz wyniesione skrzyżowanie (materiały własne)

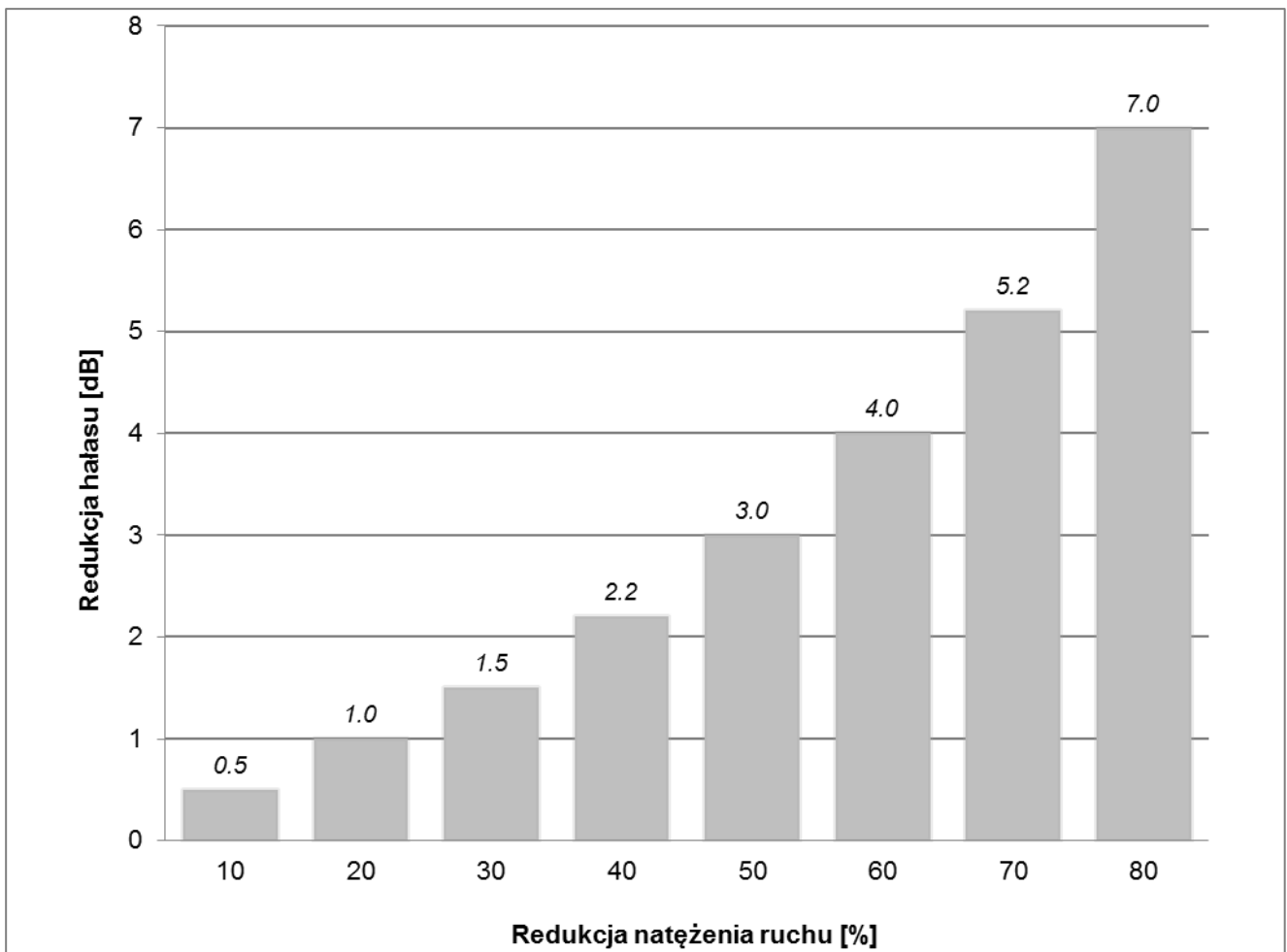


Rys. 23 Poduszki berlińskie - specjalny próg spowalniający ruch pojazdów osobowych. Poduszki berlińskie są wąskimi wyniesieniami, umożliwiającymi niezakłócony przejazd pojazdom ciężkim np. autobusom komunikacji miejskiej - rozstaw kół jest szerszy niż wymiar poduszki (materiały własne)

Należy też zauważyć, że **według zaleceń Unii Europejskiej ograniczenie prędkości powinno być ujednoczone w ciągu doby i wynosić 50 km/h na obszarze zabudowanym**. Obecnie na terenie Polski w porze nocnej obowiązuje prędkość 60 km/h. Po zmniejszeniu limitu prędkości o 10 km/h i skutecznym egzekwowaniu tego limitu w porze nocnej, istniejące przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu drogowego na terenie całego miasta mogą zmniejszyć się prawie o 1,5 dB (rysunek 17). Taka redukcja hałasu, w skali miasta przekłada się, przy obecnie obowiązujących dopuszczalnych poziomach hałasu (rozdział 2.1), na **zmniejszenie o ok. 40% liczby mieszkańców narażonych na ponadnormatywne oddziaływanie** (rozdział 7.2)

#### 7.1.1.2 Zmniejszenie natężenia ruchu

Poziom hałasu drogowego zależy od natężenia ruchu pojazdów. Na rysunku 24 przedstawiono redukcję hałasu powodowaną zmniejszeniem natężenia ruchu.



Rys. 24 Zmniejszenie poziomu hałasu drogowego w zależności od zmiany natężenia ruchu pojazdów (opracowanie własne)

Z porównania rysunku 24 z rysunkiem 17 wynika, że około trzydecybelowy efekt ograniczenia prędkości o 20 km/godz. jest równoważny zmniejszeniu natężenia ruchu (bez ograniczenia prędkości) o około 50 %.

Poziom hałasu drogowego można również kształtować poprzez zmianę struktury natężenia ruchu, tj. przez zmianę procentowego udziału pojazdów ciężkich w całkowitym potoku ruchu. Należy jednak podkreślić, że redukcja hałasu na skutek zmiany procentu udziału pojazdów ciężkich, zależy również od prędkości ruchu.

**Dlatego skutecznym działaniem jest wyprowadzanie ruchu pojazdów ciężkich poza miasto.** W każdym przypadku obwodnice miast znacznie zmniejszają liczbę pojazdów ciężkich w mieście, co wpływa korzystnie na klimat akustyczny. W związku z tym bardzo duże znaczenie w tym względzie ma sprawna budowa zachodniej obwodnicy miasta Łodzi w ciągu drogi ekspresowej S14, która odciążałaby miasto z ruchu zwłaszcza pojazdów ciężkich, skracając ich dojazd do miejsc docelowych na terenie miasta (rozdział 10.1).

Kolejnym krokiem redukującym natężenie ruchu pojazdów, tym razem lekkich (osobowych), jest uprzywilejowanie środków transportu publicznego. Strategicznym zmianom w poruszaniu się po mieście służą takie inicjatywy jak wprowadzenie parkingów typu park-and-ride, ulic typu woonerf, promowanie carpoolingu oraz rozwijanie komunikacji rowerowej. Inicjatywy te zostały szczegółowo opisano w rozdziale 7.2.

### 7.1.1.3 Skrzyżowanie o ruchu okrężnym

Hałas drogowy generowany w ruchu przyspieszonym (np. odjazd ze skrzyżowania) jest większy niż w ruchu opóźnionym (dojazd do skrzyżowania). Poniżej w tabeli 32 przedstawiono wpływ ruchu przyspieszonego i opóźnionego na wielkość generowanego hałasu drogowego w porównaniu z hałasem generowanym przez poruszające się samochody lekkie i ciężkie ruchem jednostajnym z prędkością 50 km/godz. Jak widać, w wyniku ostrego przyspieszania poziom hałasu może wzrosnąć do 4,5 dB w stosunku do hałasu generowanego w ruchu jednostajnym.

Tab. 32 Wpływ ruchu opóźnionego i przyspieszonego na hałas drogowy (źródło: *Traffic management and noise*, Hans Bendtsen, Lars Ellebjerg Larsen, Inter-Noise 2006, Honolulu, USA)

Przyspieszenie lub opóźnienie [m/s <sup>2</sup> ]	Typ pojazdu	Wzrost hałasu [dB]	Opis ruchu
1,0	lekki	+ 1,7	średnie przyspieszenie
2,0	lekki	+ 4,5	ostre przyspieszenie
0,5	ciężki	+2,1	średnie przyspieszenie
1,0	ciężki	+4,5	ostre przyspieszenie
-1,0	lekki	-0,8	słabe hamowanie
-2,0	lekki	-1,2	ostre hamowanie
-1,5	ciężki (dwie osie)	-4,5	średnie hamowanie

Z uwagi na wzrost hałasu w wyniku przyspieszania i hamowania w rejonie skrzyżowań, budowa rond zamiast skrzyżowań jest korzystna. Działanie to stosuje się w celu uspokojenia i zwiększenia płynności ruchu, co przy okazji skutkuje też zmniejszeniem emisji hałasu drogowego (rysunek 25). Wielkość redukcji hałasu zależy od kilku czynników: promienia ronda, prędkości ruchu na dojeździe i odjeździe oraz od lokalizacji obserwatora w stosunku do ronda. Spodziewany spadek emisji hałasu w wyniku budowy ronda wynosi do ok. 4 dB.



Rys. 25 Rondo zastępujące skrzyżowanie z sygnalizacją świetlną (materiały własne)

#### 7.1.1.4 Ciche nawierzchnie drogowe

Jednym z podstawowych mechanizmów generacji hałasu drogowego jest oddziaływanie kół samochodu z nawierzchnią jezdni (tzw. hałas toczenia). Jest on dominujący powyżej pewnej prędkości granicznej, której wartość zależy przede wszystkim od rodzaju pojazdu (lekki, ciężki). Na wielkość hałasu toczenia wpływa, obok prędkości ruchu, rodzaj nawierzchni jezdni oraz rodzaj opony.

Bardzo skuteczną metodą redukcji hałasu toczenia są nawierzchnie o obniżonej emisji, tzw. ciche nawierzchnie drogowe. Właściwości absorpcyjne zawdzięczają tzw. porom – niewielkim kanałom wypełnionych powietrzem, które występują w górnej warstwie powierzchni jezdni (warstwie ścieralnej o grubości około 3-4 cm). Im więcej jest tych kanałów oraz im większa jest ich objętość – tym tłumienie hałasu jest większe. Największą zawartością wolnej przestrzeni charakteryzują się tzw. nawierzchnie porowate, do ok. 20-25 %. Skuteczność takich nawierzchni, w porównaniu z innymi nawierzchniami, jest bardzo duża.

W Europie i na świecie stosowanych jest wiele typów i rodzajów cichych nawierzchni. Wyróżnia się nawierzchnie jedno- i dwuwarstwowe (rysunki 26 i 27), o różnej wielkości uziarnienia.



Rys. 26 Struktura nawierzchni dwuwarstwowej (źródło: *Evaluation of U.S. and European Concrete Pavement Noise Reduction Methods*, National Concrete Pavement Technology Center, 2006)



Rys. 27 Struktura nawierzchni jednowarstwowej (źródło: DVS-DRI Super Quiet Traffic International search for pavement providing 10 dB noise reduction, Danish Road Institute Report nr 178, 2009)

Nawierzchnie porowate nie są jedynym sposobem zmniejszenia emisji hałasu. Nawierzchniami o obniżonej hałaśliwości (do 3 dB, w zależności od prędkości pojazdów) są nawierzchnie wykonane z mastyksu grysowego i betony asfaltowe o odpowiednim stopniu uziarnienia (poniżej 10 mm), np. SMA 5, SMA 8, AC 5, AC 8, a także nawierzchnie z bardzo cienką warstwą bitumiczną, o uziarnieniu kruszywa poniżej 10 mm (np. BBTM 8). Większą redukcją hałasu (powyżej 3 dB, w zależności od prędkości i rodzaju pojazdów) uzyskuje się jednak dla nawierzchni porowatych i poroelastycznych (np. z domieszką gumy).

Skuteczność akustyczna cichych nawierzchni drogowych zależy przede wszystkim od jej budowy, prędkości ruchu oraz kategorii pojazdów samochodowych (dla pojazdów lekkich skuteczność akustyczna jest większa niż dla pojazdów ciężkich). Im większa prędkość ruchu, tym tłumienie hałasu jest większe. **Wynika stąd, że stosowanie cichych nawierzchni drogowych jest szczególnie uzasadnione na drogach szybkiego ruchu.**

W zależności od rodzaju nawierzchni, prędkości ruchu oraz rodzaju pojazdów samochodowych, skuteczność akustyczna cichych nawierzchni może wynosić nawet kilka decybeli. Dodatkową zaletą cichych nawierzchni jest większe bezpieczeństwo ruchu. Ze względu na zwiększoną zawartość wolnej przestrzeni, woda nie zbiera się na powierzchni jezdni, ale zostaje bardzo szybko odprowadzona w głąb – w stronę niższych warstw.

Z powyższym wiąże się jednak poważne ograniczenie w stosowaniu cichych nawierzchni. Łatwo mogą być stosowane przy budowie nowej jezdni. W przypadku modernizacji istniejącej drogi, dla której nie przewiduje się przebudowy krawężników, nie ma technicznych możliwości zastosowania nawierzchni cichej ze względu na trudności z odpływem wody gromadzącej się w przestrzeniach porów. Stanowi to również przeszkodę w czyszczeniu takich nawierzchni.

Na wybór określonego rodzaju nawierzchni wpływ będą miały nie tylko właściwości tłumiące, ale również warunki klimatyczne – przede wszystkim w kontekście utrzymania tych nawierzchni w okresie zimowym.

W związku z większą emisją hałasu nawierzchni wykonanych z:

- klasycznego betonu cementowego,
- betonowej kostki brukowej przy optymalnych układach połączeń,
- betonowej kostki brukowej bez optymalizacji połączeń,
- kostki kamiennej,
- betonu cementowego poprzecznie rowkowanego,

nie zaleca się stosowania powyższych nawierzchni na drogach lokalnych i osiedlowych, usytuowanych w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej (rysunki 28 i 29).



Rys. 28 Przykład drogi o nawierzchni z kostki brukowej. Emisja hałasu pojazdu poruszającego się po tego rodzaju nawierzchni jest większa o ok. 3 dB względem ruchu na asfaltobetonie przy zachowaniu tej samej prędkości (dane na podstawie NMPB-Routes-08, zdjęcie – materiały własne)



Rys. 29 Przykład zmodernizowanej drogi – częściowa wymiana nawierzchni w jezdni z kostki na asfalt wzdłuż torowiska tramwajowego umożliwia cichszy przejazd samochodem (materiały własne)

#### 7.1.1.5 Modernizacja torowiska i taboru

Na wielkość hałasu szynowego wpływają:

- rodzaj szyny: kolejowa lub tramwajowa,
- rodzaj podparcia szyn: punktowe – podkłady betonowe lub drewniane, ciągłe – z płyty betonowej,
- rodzaj podbudowy: podsypka – np. tłuczeń, bezpodsypkowa – płyta betonowa, lub torowisko zielone,
- sposób łączeń pomiędzy szynami: stykowy (dotyczy tylko torowisk kolejowych) lub bezstykowy,
- rodzaj mocowania szyny do podkładu: sprężyste lub sztywne.

Redukcja hałasu szynowego w wyniku przeprowadzenia modernizacji torowiska zależy od prędkości ruchu - zwykle nie jest większa niż 5 dB, przy czym dla dużych prędkości ruchu skuteczność może wynosić nawet do 10 dB (*Transportation noise reference book*, ed. P.M.Nelson, Butterworths, London, 1987).

Głównym źródłem hałasu szynowego jest oddziaływanie kół z szynami, które generuje tzw. hałas toczenia. Hałas ten dominuje przy prędkościach ruchu mniejszych niż ok. 160 km/godz. (*Transportation noise reference book*, ed. P. M. Nelson, Butterworths, London, 1987). Poziom hałas toczenia zależy od prędkości ruchu (im wyższa prędkość tym hałas większy) oraz od nierówności powierzchni toczyń kół i szyn. Nierówności te są przyczyną drgania kół i szyn, dodatkowo potęgowane w zależności od zużycia falistego szyn. Podczas ostrego hamowania koła pociągu/tramwaju zostają zablokowane. Prowadzi to do powstania zniekształceń powierzchni kół i szyn. W pociągach stosuje się najczęściej dwa rodzaje hamulców: tarczowe i klockowe, przy czym nowe pojazdy są wyposażane w hamulce tarczowe. Pod względem akustycznym **hamulce tarczowe są cichsze o ok. 10 dB w porównaniu z hamulcami klockowymi.**

W przypadku pociągów towarowych, modyfikacja układu hamulcowego z klocków żeliwnych na kompozytowe oceniana jest jako najlepszy sposób ograniczenia hałasu u źródła i jak podaje literatura (*Commission Staff Working Document Rail freight noise reduction*, Brussels, 22.12.2015, SWD(2015) 300 final) redukcja ta może osiągać nawet 10 dB dla pojedynczych przejazdów.

W celu obniżenia hałasu należy stosować tory bezstykowe, ze sprężystym mocowaniem szyn do podkładów (rysunki 30 i 31). Stosowanie szyn stykowych jest przyczyną hałasu uderzeniowego, który powstaje gdy końcówki szyn nie są położone na tej samej wysokości. Hałas uderzeniowy mogą generować również płaskie fragmenty na powierzchni toczyń koła np. węzły rozjazdowe. Emisja ww. hałasu rośnie wraz z prędkością ruchu. Obecnie, w celu jego zmniejszenia, stosuje się przede wszystkim tory bezstykowe, poprzez zgrzewanie lub spawanie końców szyn.





Rys. 30 Torowisko tramwajowe o sztywnym mocowaniu szyn bezстыkowych, podkładach drewnianych i podsypce (materiały własne)



Rys. 31 Przykład wydzielonego torowiska o podkładach strunobetonowych, mocowaniu sprężystym i szynach bezстыkowych na podsypce (materiały własne)

Inną metodą zmniejszenia emisji hałasu szynowego, jest redukcja amplitudy drgań torowiska z wykorzystaniem **elastomerowych mat podtorowych**, które mogą być stosowane zarówno w podsypkowej, jak i bezpodsypkowej konstrukcji torowiska (rysunek 32). Rozwiązanie te pozwalają zmniejszyć emisję hałasu o kilka decybeli.



Rys. 32 Zielone torowisko – strunobetonowe torowisko bezstykowe z matami wibroizolacyjnymi w obrębie platform i przejazdów oraz wkładkami w komorach łukowych (materiały własne)

Redukcję hałasu szynowego można również osiągnąć poprzez zastosowanie gumowych osłon przyszynowych. Mogą one występować w postaci **absorberów** (tłumików drgań), **przekładek torowych** (montowane między stopką szyny a podkładem) lub **wkładek do komór łukowych** (profili na powierzchnie boczne szyn). Zysk takich rozwiązań wynosi do 2-3 dB, w zależności od czasu eksploatacji torowiska (rysunki 33 i 34).



Rys. 33 Absorbery wibroizolacyjne (źródło: DB Netze: Innovative Maßnahmen zum Lärm- und Erschütterungsschutz am Fahrweg, Schlussbericht, 15.06 2012)



Rys. 34 Torowisko w jezdni z systemem tłumiącym ORTEC (materiały własne)

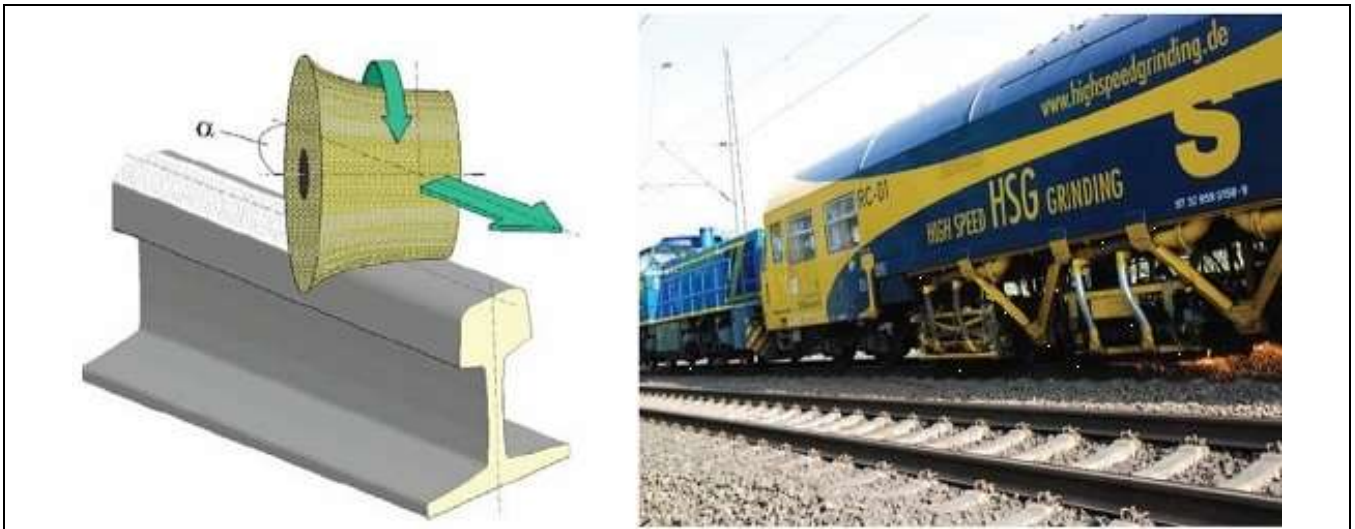
Do pozostałych rodzajów hałasu szynowego zalicza się tzw. *squeal noise* – hałas „piszczący” (charakterystyczny pisk, który powstaje podczas ruchu pojazdów szynowych na krzywoliniowym odcinku toru). W celu uniknięcia ww. hałasu, krzywizna torów powinna być jak najmniejsza. Poza tym do redukcji tego typu hałasu jest stosowanie **smarownic** do smarowania szyn i kół wagonów.

#### 7.1.1.6 Prace utrzymaniowo-naprawcze torowisk i taboru

Jak wynika z przeprowadzonej powyżej analizy, głównym źródłem hałasu szynowego są nierówności powierzchni tocznych kół i szyn. Nierówności te będące efektem eksploatacji torowiska, powodują drgania kół, szyn i podkładów, powodując wzrost emisji hałasu, zwłaszcza przy dużych prędkościach ruchu pojazdu szynowego. Jak już opisano we wcześniejszych rozdziałach, poziom hałasu szynowego bardzo silnie zależy od wielu czynników. Niemniej przy takiej samej prędkości ruchu, na identycznym torowisku, dla kilku wagonów tego samego typu różnice zmierzonych poziomów hałasu mogą sięgać kilkunastu decybeli. Przyczyną ww. różnic jest **stan techniczny torowiska i taboru**. Zagadnienie to jest niezwykle złożone i nie może być, w przypadku linii kolejowych w granicach miasta, rozwiązane w skali regionu. Niemniej należy dołożyć wszelkich starań, aby na liniach kolejowych oraz tramwajowych poruszały się pojazdy szynowe w **dobrym stanie technicznym**, co wiąże się z regularnymi przeglądami i pracami konserwacyjnymi, a także wymianą starego taboru na modele nowoczesne, o niskiej emisji hałasu.

Jeśli chodzi o utrzymanie torowiska we właściwym stanie technicznym, niezbędne jest przeprowadzanie bieżących prac konserwacyjnych np. wymiana uszkodzonych złączek, dokręcanie i wymiana śrub oraz wkrętów, podbijanie i wymiana podkładów, uzupełnianie podsypki, a także cykliczne szlifowanie szyn.

Szlifowanie szyn stosuje się w celu zmniejszenia nierówności górnej powierzchni szyn i wykonuje się je za pomocą specjalistycznego sprzętu (rysunek 35). Dzięki stosowaniu ww. metody naprawczej, spadek poziomu hałasu może osiągnąć, w zależności od prędkości ruchu, od ok. 3-4 dB dla hałasu tramwajowego i do ok. 8 dB dla hałasu kolejowego.



Rys. 35 Szlifowanie szyn metodą HSG - High Speed Grinding (źródło: DB Netze: Innovative Maßnahmen zum Lärm- und Erschütterungsschutz am Fahrweg, Schlussbericht, 15.06 2012)

#### 7.1.1.7 Inicjatywy UE dotyczące redukcji hałasu szynowego

Kluczowy dla redukcji hałasu kolejowego jest problem transportu towarowego, który może zostać rozwiązany tylko w skali UE. Z uwagi na prognozowany wzrost ilości i roli towarowych przewozów kolejowych panuje przekonanie, że społeczna akceptacja dla dalszego rozwoju transportu kolejowego zależy w dużej mierze od tego, czy uda się osiągnąć istotne zmniejszenie uciążliwości hałasu kolejowego. Z tego powodu w ostatnim czasie podjęto szereg inicjatyw w sąsiednich krajach oraz na forum UE, dotyczących jego redukcji<sup>(3)</sup>.

Celem tych inicjatyw, które z pewnością obejmą również Polskę, jest stworzenie ekologicznego europejskiego systemu transportu opartego na kolei. Do najciekawszych inicjatyw należą:

- spowodowanie produkcji nowych wagonów towarowych wyposażonych tylko w hamulce "ciche" klockowe z okładzinami z odpowiedniego tworzywa (okładziny kompozytowe),
- wymiana w istniejących wagonach do przewozów towarowych hamulców klockowych z okładzinami z żeliwa na hamulce klockowe z okładzinami z kompozytów,
- wprowadzenie systemu opłat za kolejowe przewozy towarowe, których wysokość uzależniona byłaby od rodzaju taboru. W tym systemie preferowany byłby tabor cichy, tzn. wyposażony w hamulce tarczowe albo klockowe z okładzinami z materiałów kompozytowych,
- część opłat za przewozy towarowe byłaby przekazywana na specjalny fundusz finansujący wymianę hamulców klockowych z okładzinami żeliwnymi w wagonach istniejących na hamulce z okładzinami z kompozytów.

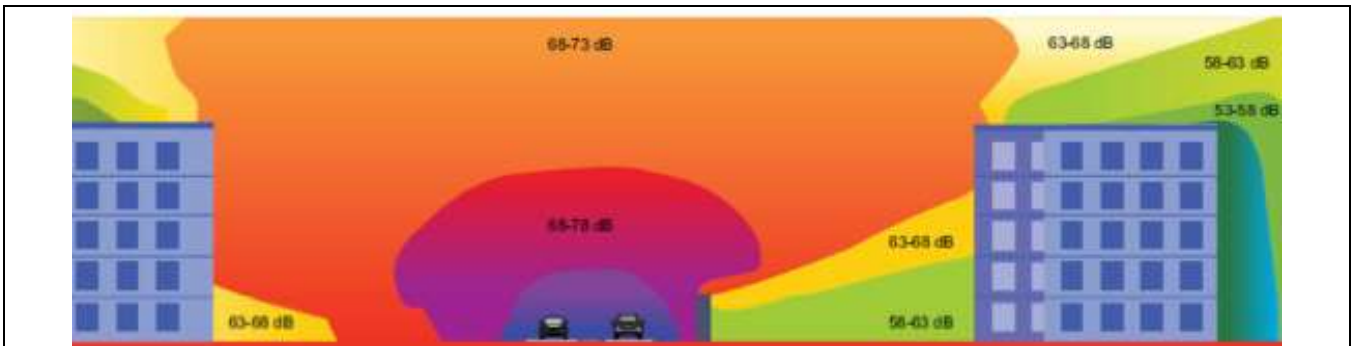
<sup>3</sup> Źródła: Raporty CER: "Commission proposal COM(2011)665 establishing the Connecting Europe Facility Funding for rail freight noise must be addressed now", "Swiss federal law on railway noise CER – UIP – ERFA comments on the consultation, 29 August 2012", "Rail Freight Noise Abatement. A report on the state of the art", Version July, 2006; Dr. Jens Klocksin: "Zur Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems" 2. VDEI-Symposium Lärmschutz, Berlin 26.06.2012.

Ponadto preferowane są środki redukcji hałasu obejmujące całą sieć kolejową np. szlifowanie szyn z dużą prędkością (nawet 80 km/godz.). Wymieniona metoda szlifowania szyn pozwala na jej stosowanie bez konieczności zamykania torów na okres pracy. Można ją więc stosować bez zmiany rozkładu jazdy pociągów czy zamykania linii kolejowych, co jest konieczne przy innych metodach szlifowania szyn.

## 7.1.2 Redukcja hałasu na drodze propagacji

### 7.1.2.1 Ekran akustyczny

Ekran akustyczny jest obiektem budowlanym stanowiącą przeszkodę w propagacji dźwięku na tereny wymagające ochrony przed hałasem (rysunek 36). Skuteczność akustyczna ekranów akustycznych zależy od wysokości i długości ekranu, jego odległości od źródła hałasu oraz od lokalizacji punktu obserwacji.



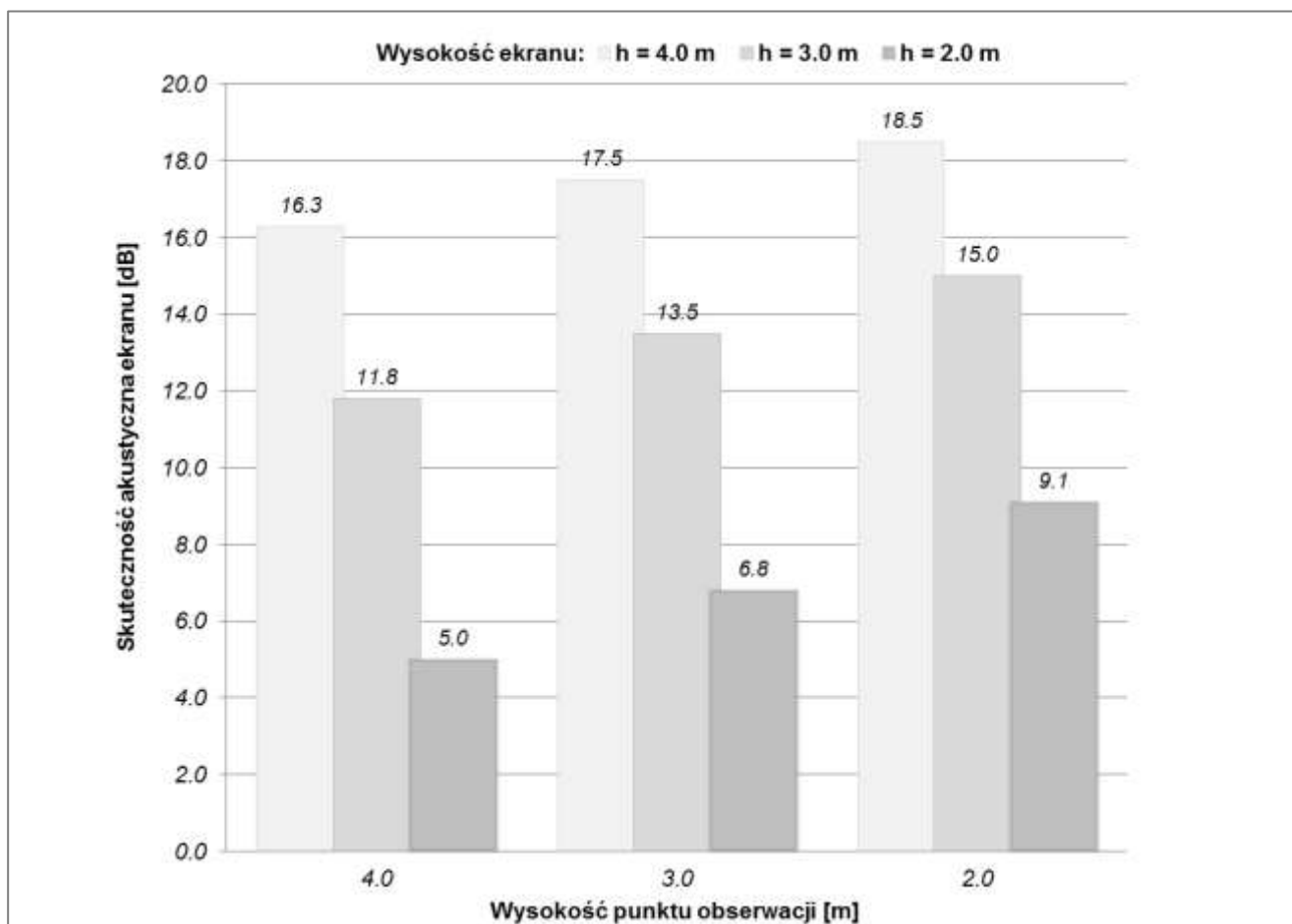
Rys. 36 Przykład propagacji hałasu drogowego (10 000 przejazdów/dzień ze średnią prędkością 50 km/h) w sąsiedztwie zabudowy o wys. 20 - zasięg hałasu przy obecności ekranu o wys. 3 m - po prawej, bez ekranu - po lewej (źródło: CEDR Call 2012: Noise; ON-AIR Optimised Noise Assessment and Management Guidance for National Roads; Investigation of noise planning procedures and tools, 2015)

Dla lepszego zobrazowania zależności między ww. parametrami, w tabeli 33 oraz na rysunku 37 przedstawiono, jak zmienia się skuteczność akustyczna ekranu o różnych wysokościach (przy założeniu, że ekran jest nieskończenie długi) wraz ze zmianą lokalizacją punktu obserwacji.

Tab. 33 Skuteczność akustyczna ekranu (odległość ekranu od źródła dźwięku: 4 m, odległość punktu obserwacji od ekranu: 10 m, obliczenia własne na podstawie normy PN-ISO 9613-2)

wysokość ekranu akustycznego [m]	wysokość punktu obserwacji [m]	skuteczność akustyczna ekranu [dB]
2,0	4,0	5,0
	3,0	6,8
	2,0	9,1
3,0	4,0	11,8
	3,0	13,5
	2,0	15,0
4,0	4,0	16,3
	3,0	17,5
	2,0	18,5

Dobór parametrów ekranu (oraz jego rodzaju) pozwalającego uzyskać oczekiwaną skuteczność, wymaga za każdym razem opracowania projektu akustycznego uwzględniającego specyfikę danego źródła hałasu, konkretnej przestrzeni i zabudowy, dla której ekran jest projektowany.



Rys. 37 Skuteczność akustyczna ekranu przy odległości źródła dźwięku od ekranu równej 4,0 m oraz punktu obserwacji od ekranu - 10,0 m (materiały własne; kolorystyka słupków zgodna z tabelą 33)

Istnieje wiele rodzajów ekranów akustycznych różniących się strukturą, gabarytami, geometrią, a co za tym idzie - właściwościami akustycznymi. W zależności od właściwości akustycznych wyróżnia się ekrany odbijające (rysunki 38 ÷ 40) i pochłaniające (rysunki 41 i 42).

Ekran akustyczny odbijający mogą być zbudowane ze szkła, paneli z tworzywa sztucznego, drewnianych desek, stalowych kaset pełnych lub betonu. Ekran o konstrukcji betonowej są barierami o dużej wytrzymałości i wysokiej izolacyjności akustycznej. Fale akustyczne docierające do ekranu odbijającego ulegają niemal całkowitemu odbiciu. Z tego względu, przy projektowaniu barier przeciwhałasowych należy mieć na uwadze, aby obecność ekranu nie powodowała wzmocnienia hałasu w innych miejscach wymagających ochrony (np. zabudowa mieszkaniowa znajdująca się po drugiej stronie ulicy).



Rys. 38 Ekran przeciwhałasowy odbijający zbudowany z szkła akrylowego i keramzytobetonu u podstawy (materiały własne)



Rys. 39 Przejrzyste ekrany przeciwhałasowe odbijające (na zakładkę) w pobliżu zabudowy mieszkaniowej (materiały własne)



Rys. 40 Przezierny ekran przeciwhałasowy odbijający o lekkiej konstrukcji na wiadukcie (materiały własne)

Ekran akustyczny pochłaniający powodują zmniejszenie energii akustycznej odbitej od powierzchni przeszkody dzięki materiałom pochłaniającym będącym w strukturze ekranu. Ekran pochłaniający mogą być zbudowane z trocinobetonu lub kaset stalowych perforowanych wypełnionych materiałem o wysokim współczynniku pochłaniania dźwięku, np. wełną mineralną.

Istnieją także rozwiązania łączące powyższe właściwości akustyczne – ekran odbijająco-pochłaniający – o wysokim współczynniku odbicia dźwięku po jednej stronie przegrody oraz wysokim współczynniku pochłaniania energii akustycznej po drugiej.



Rys. 41 Ekran przeciwhałasowy pochłaniający zbudowany z siatki z prętów stalowych oraz siatki z polietylenu, wewnątrz z wełny mineralnej i płyty drzazgowo-cementowej (materiały własne)





Rys. 42 Ekran przeciwhałasowe pochłaniające zbudowane z kasetonów (materiały własne)

W przypadku hałasu szynowego, sprawdza się rozwiązanie polegające na umieszczeniu niskich ekranów akustycznych – o wysokości do 1,5 m nad główką szyny – bardzo blisko torowiska. Duża skuteczność tak niskich ekranów wynika z małej odległości od źródła (styk powierzchni koła z szyną) położonego nisko, u podstawy ekranu (rysunki 43 i 44).



Rys. 43 Niski ekran przeciwhałasowy (wysokość 0,75 m) (źródło: DB Netze: Innovative Maßnahmen zum Lärm- und Erschütterungsschutz am Fahrweg, Schlussbericht, 2012)



Rys. 44 Niski ekran przeciwhałasowy, nieodchylany (źródło: DB Netze: Innovative Maßnahmen zum Lärm- und Erschütterungsschutz am Fahrweg, Schlussbericht, 2012)

Kolejnym rodzajem bariery przeciwhałasowej, nie spopularyzowanej dotąd na terenie Łodzi, są ściany skonstruowane z gabionów. Gabiony umożliwiają obsadzenie konstrukcji roślinnością (rysunek 45). Tym sposobem, prócz wysokiej skuteczności akustycznej muru, porastająca zieleń, obok podniesienia walorów estetycznych, powoduje wzrost chłonności akustycznej ekranu od strony źródła hałasu.



Rys. 45 Ekran akustyczny zbudowany z gabionów porośnięty roślinnością (źródło: Soundblock, Betafence: <https://www.betafence.pl/pl/soundblock-0>)

Innym rodzajem bariery przeciwhałasowej są wały ziemne (rysunki 46 i 47), które również cechuje wysoki współczynnik pochłaniania, w zależności od zastosowanych gatunków obsadzeń. Wały ziemne są najczęściej spotykane wzdłuż autostrad.



Rys. 46 Wały ziemne wzdłuż linii tramwajowej; torowisko zlokalizowane jest poniżej poziomu terenu na którym znajduje się zabudowa mieszkaniowa (materiały własne)

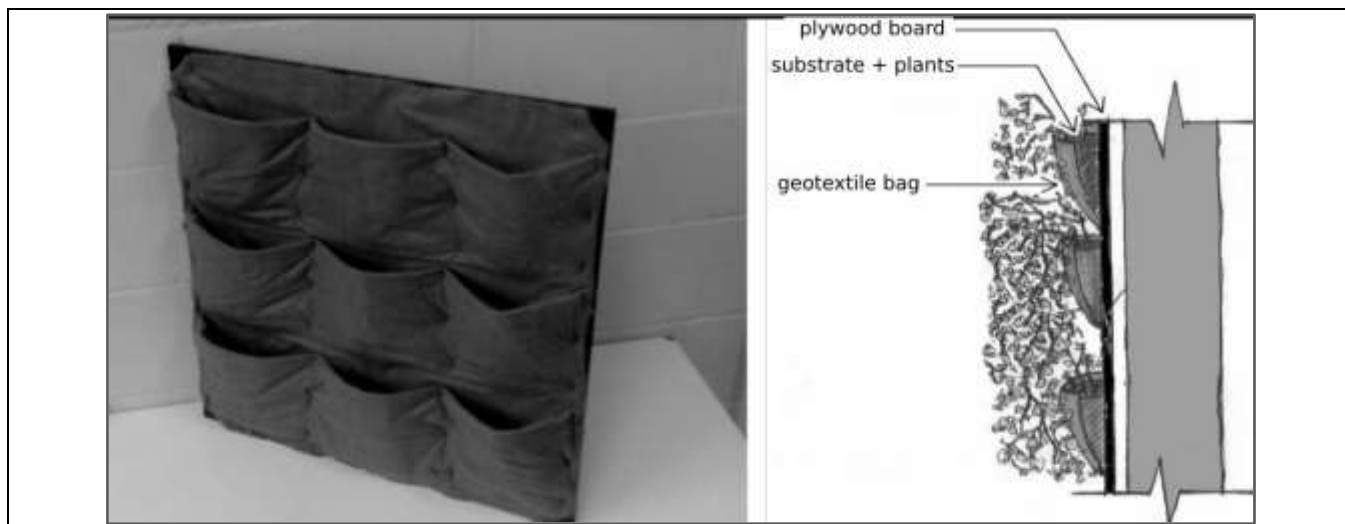


Rys. 47 Przykład wału ziemnego przy drodze (materiały własne)

### 7.1.2.2 Zielone ściany

Rozwiązania typu zielone ściany (*green walls*), jako sposób pochłaniania hałasu, nie są dotąd rozpowszechnioną metodą redukcji hałasu w Polsce.

Zielona ściana (rysunki 48 i 49) może powstać na obiektach już istniejących, przytwierdzając na powierzchni ściany dodatkowy ustrój w postaci sklejki z pokrytej kieszeniami z geowłókniny wypełnionymi podłożem i obsadzoną roślinnością.

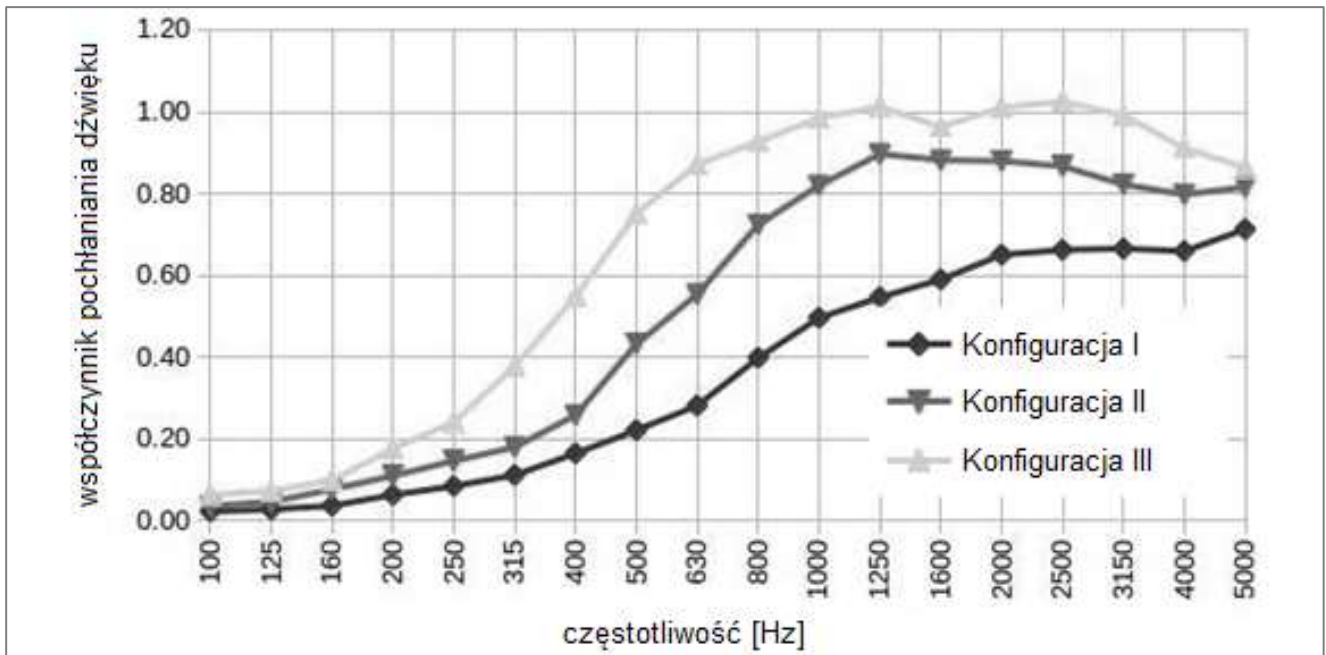


Rys. 48 Zielona ściana: sklejka + geowłóknina z kieszeniami wypełnionymi podłożem porośniętym roślinnością (źródło: *Acoustic properties of green walls: Absorption and insulation*; Rodolfo Thomazelli, Fernando Caetano, Stelamaris Bertoli, 2016)

Zielona ściana jest właściwym narzędziem do redukcji hałasu np. w kanionie ulicznym, wśród bloków mieszkalnych, na dziedzińcach lub innych przestrzeniach typu patio, gdzie znaczącym problemem stanowią fale odbite, wzmacniające poziom hałasu emitowany bezpośrednio ze źródła. Efekt ten zanika dzięki wysokiemu współczynnikowi pochłaniania energii akustycznej tego typu ustrojów.



Rys. 49 Zielone ściany (green walls) o wysokim współczynniku pochłaniania jako rozwiązanie redukujące hałas w kanionach ulicznych; od lewej – Konfiguracja I – ściana z zamontowanymi słupami stalowymi, Konfiguracja II – ściana z 20 panelami ze sklejki na stalowych słupach + kieszenie z geowłókniny + podłoże; Konfiguracja III – jak w II + roślinność (źródło: jw.)



Rys. 50 Współczynnik pochłaniania w funkcji częstotliwości dla 3 konfiguracji pokazanych na rysunku 49 (źródło: jw)

Jak wynika z powyższego wykresu, obecność zielonej ściany z nasadzeniami (konfiguracja III) pozwoli zredukować poziom hałasu wywołany odbiciami o ok. 70 %. Inną zaletą tej metody jest niski koszt tego rozwiązania przeciwhałasowego, np. w porównaniu do budowy ekranu akustycznego lub zakupu i montażu nowych okien o wyższej izolacyjności akustycznej. Ponadto, do dodatkowych zalet tej metody należą: wzrost powierzchni zielonych terenów miejskich oraz podniesienie walorów estetycznych zurbanizowanych przestrzeni.

### 7.1.2.3 Szklane elewacje frontowe

Przy źródłach hałasu w bliskim sąsiedztwie obszarów chronionych, ww. metody redukcji emisji hałasu mogą okazać się niewystarczające. Co więcej, w praktyce zastosowanie ww. rozwiązań może okazać się niemożliwe ze względów bezpieczeństwa lub z przyczyn technicznych (np. brak miejsca na powstanie ekranu akustycznego pomiędzy zabudową a źródłem hałasu). Rozwiązaniem tego problemu może okazać się montaż dodatkowej, szklanej elewacji na ścianach zewnętrznych budynków wymagających ochrony akustycznej. Elewacja jest mocowana w niewielkim odstępnie od ściany zewnętrznej i może być stałym lub przesuwającym elementem budynku, osłaniającym wybrane okna, balkony, loggie lub większe powierzchnie ścian zewnętrznych.

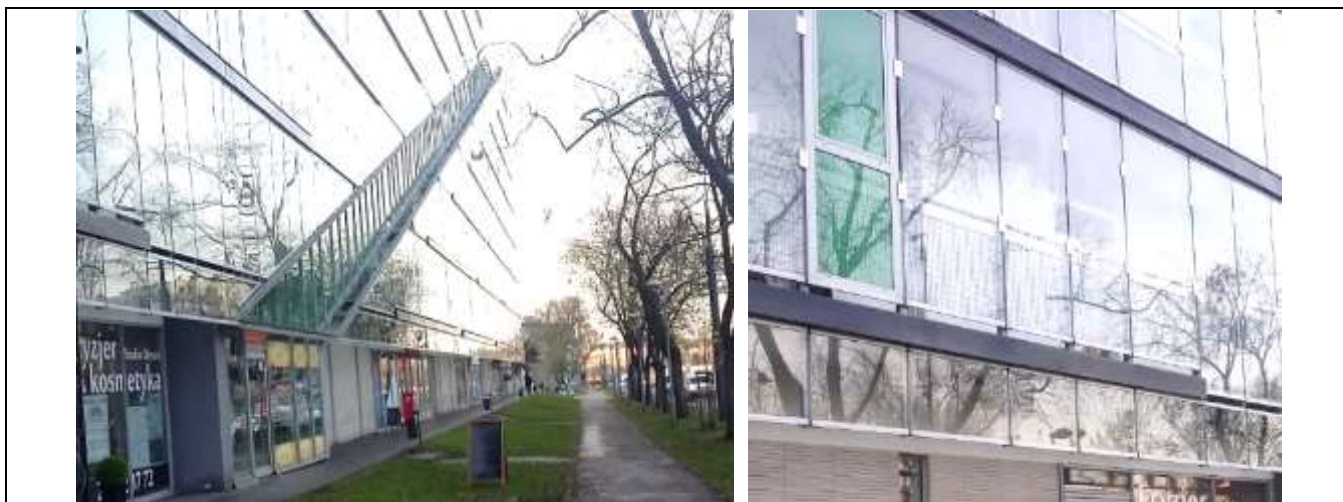


Rys. 51 Dodatkowa, ruchoma elewacja szklana zamontowana przed oknem pomieszczenia mieszkalnego, pozostawiając możliwość otwarcia okna (źródło: CEDR Call 2012: Noise; ON-AIR Optimised Noise Assessment and Management Guidance for National Roads; Investigation of noise planning procedures and tools, 2015)



Rys. 52 Elewacje szklane przy fasadach pomieszczeń sypialnianych budynku ulokowanego tuż przy drodze głównej; brak miejsca na budowę ekranu akustycznego (źródło: jw.).

Dodatkowe szklane elewacje nie są jak dotąd spopularyzowanym rozwiązaniem w Polsce, choć na pewno znalazłyby zastosowanie przy budynkach mieszkalnych, jak i użyteczności publicznej (szkoły, przedszkola) znajdujących się w małej odległości od drogi lub torowiska. Przewagą tego rozwiązania nad wymianą okien o wysokiej izolacyjności akustycznej jest, po pierwsze – zwykle niższy koszt kupna i montażu szklanej elewacji, po drugie – mniejsza ingerencja w pomieszczenie wewnętrzne oraz po trzecie – zostaje zapewniona ochrona przed hałasem nawet przy otwartym oknie w pomieszczeniu.



Rys. 53 Dodatkowe elewacje szklane osłaniające balkony na całej frontowej powierzchni budynku mieszkaniowo-usługowego przy ul. Banderii w Warszawie (materiały własne).

### 7.1.3 Skuteczności akustyczne wybranych metod redukcji hałasu

W tabeli 34 zestawiono skuteczności akustyczne wybranych metod redukcji hałasu w środowisku, opisanych w poprzednich rozdziałach.

Tab. 34 Maksymalna skuteczność akustyczna wybranych metod redukcji hałasu w środowisku

Lp.	Metoda redukcji hałasu	Rodzaj hałasu	Skuteczność [dB]	Uwagi
1	zmniejszenie rzeczywistej prędkości ruchu	drogowy	ok. 1,5 - 4 dB	skuteczność zależna od rodzaju pojazdów i wielkości ograniczenia prędkości
		szynowy	przy redukcji o 10 km/h do ok. 3-6 dB	skuteczność zależna od rodzaju taboru
2	zmniejszenie natężenia ruchu	drogowy, szynowy	ok. 3 dB przy spadku natężenia ruchu o połowę	skuteczność zależna od procentowego spadku natężenia ruchu
3	ograniczenie ruchu pojazdów ciężkich	drogowy	do ok. 3-4 dB	skuteczność zależna od procentowego udziału pojazdów ciężkich w całkowitym natężeniu ruchu
4	upłynnienie ruchu	drogowy	do ok. 4 dB	skuteczność zależna od prędkości ruchu, udziału pojazdów ciężkich oraz procentowego udziału pojazdów poruszających się ruchem niejednostajnym
5	budowa ronda	drogowy	do ok. 4 dB	skuteczność zależna od lokalizacji obserwatora oraz od prędkości na drogach dojazdowych
6	ciche nawierzchnie	drogowy	do ok. 5-8 dB	skuteczność zależna od rodzaju nawierzchni drogi, prędkości ruchu oraz rodzaju pojazdów samochodowych
7	modernizacja torowiska	szynowy	do 10 dB	skuteczność zależna od prędkości ruchu; dla dużych prędkości skuteczność może wynieść nawet do 10 dB
8	szlifowanie szyn	szynowy	do ok. 8 dB	skuteczność zależna od prędkości ruchu
9	toczenie kół	szynowy	do ok. 5 dB	
10	ekran przeciwhałasowy	hałas od wszystkich naziemnych źródeł hałasu	do kilkunastu decybeli	skuteczność zależna od wymiarów ekranu przeciwhałasowego oraz lokalizacji obserwatora względem źródła hałasu
11	wał ziemny	hałas od wszystkich naziemnych źródeł hałasu	do kilkunastu decybeli	skuteczność zależna od lokalizacji i wymiarów wału ziemnego oraz wysokości obserwatora względem źródła hałasu
12	zielona ściana	hałas od wszystkich naziemnych źródeł hałasu	do ok. 7 dB	skuteczność zależy od wielkości powierzchni zielonej ściany i jej odległości od źródła hałasu
13	szklana elewacja	hałas od wszystkich źródeł hałasu	do kilkunastu decybeli	skuteczność zależna od grubości szklenia dodatkowej elewacji oraz jej montażu

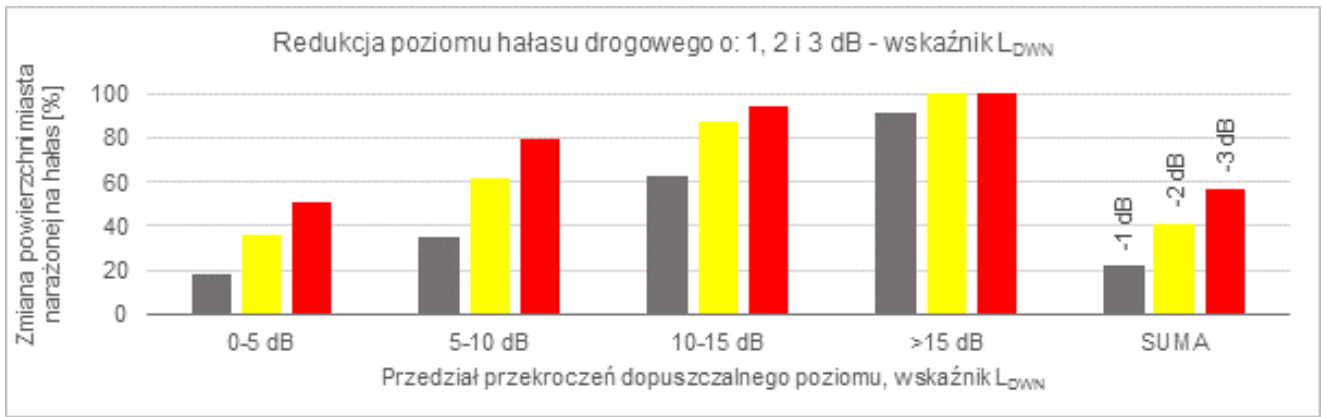


## 7.2 Kształtowanie klimatu akustycznego w ujęciu strategicznym

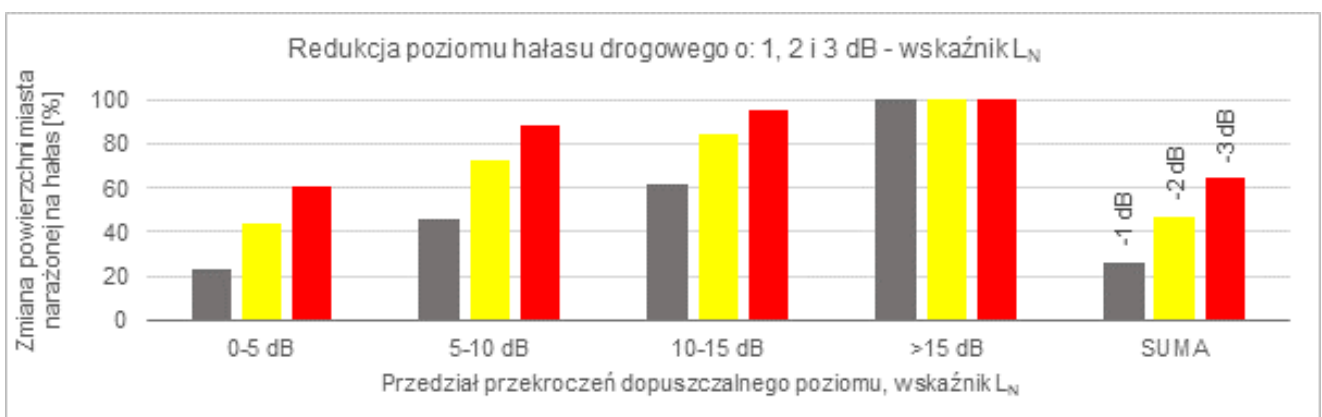
Klimat akustyczny może być kształtowany poprzez podejmowanie działań mających na celu redukcję hałasu z konkretnego źródła i w określonym miejscu oraz przez podejmowanie działań, których głównym celem nie jest redukcja hałasu, ale które mogą również korzystnie wpływać na klimat akustyczny. Działania te mają charakter globalny - ich zasięg przestrzenny jest duży, a czas trwania bardzo długi. Wśród takich przedsięwzięć, wyróżnia się:

- **planowanie i gospodarkę przestrzenną** z uwzględnieniem problemów akustycznych,
- **politykę transportową**, np. budowa obwodnic, wspieranie i popularyzacja cichej komunikacji miejskiej, zmniejszanie natężenia ruchu, ograniczanie rzeczywistej prędkości pojazdów, zakaz ruchu pojazdów ciężkich na wybranych drogach lub w określonych strefach, poprawa płynności ruchu z wykorzystaniem tzw. zielonej fali, wprowadzenie w sterowaniu ruchem priorytetów dla komunikacji autobusowej i tramwajowej, wprowadzenie stref płatnego parkowania,
- **edukację ekologiczną**, mającą na celu rozwijanie poczucia odpowiedzialności i uświadamianie mieszkańców miasta o ich realnym wpływie na klimat akustyczny oraz zaangażowanie społeczeństwa w działania przeciwhałasowe.

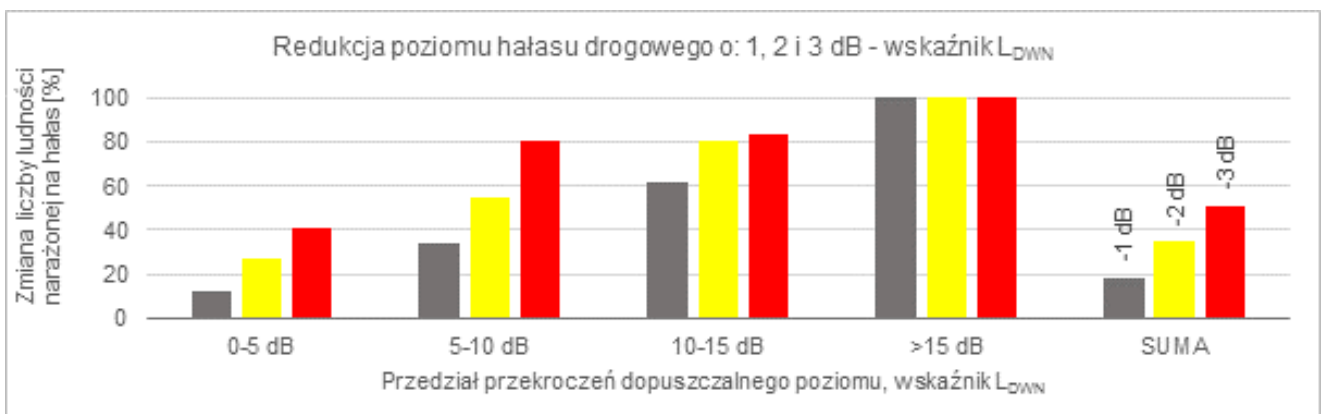
Z MA 2018 wynika, że głównym źródłem dokuczliwości w mieście jest hałas drogowy. Dlatego redukcja hałasu powinna być jednym z priorytetów polityki transportowej miasta. Biorąc pod uwagę przedstawioną wcześniej dostępność metod redukcji hałasu drogowego i ich skuteczność, należy wyznaczyć cel globalnej redukcji hałasu samochodowego w mieście perspektywie najbliższych 5-10 lat. W ten cel wpisują się kierunki działań szczegółowych, wskazane w rozdziale 12. Aby zobrazować korzyści takiej polityki, na podstawie danych z rozdziału 5.1.1, na rysunkach 54 ÷ 57 pokazano wpływ redukcji hałasu drogowego odpowiednio o: 1, 2 i 3 dB na zmniejszenie powierzchni obszaru i liczby osób narażonych na ponadnormatywny hałas drogowy. Z rysunków tych wynika, że obniżenie hałasu w całym mieście o zaledwie 1 dB zmniejszy narażenie na hałas, mierzone ww. parametrami, o ok. 25% względem stanu aktualnego! Natomiast globalna redukcja hałasu drogowego o 3 dB obniży liczbę ludności narażonej na ponadnormatywne oddziaływanie o ponad 50% dla wskaźnika  $L_{DWN}$  i aż 62% dla wskaźnika  $L_N$ .



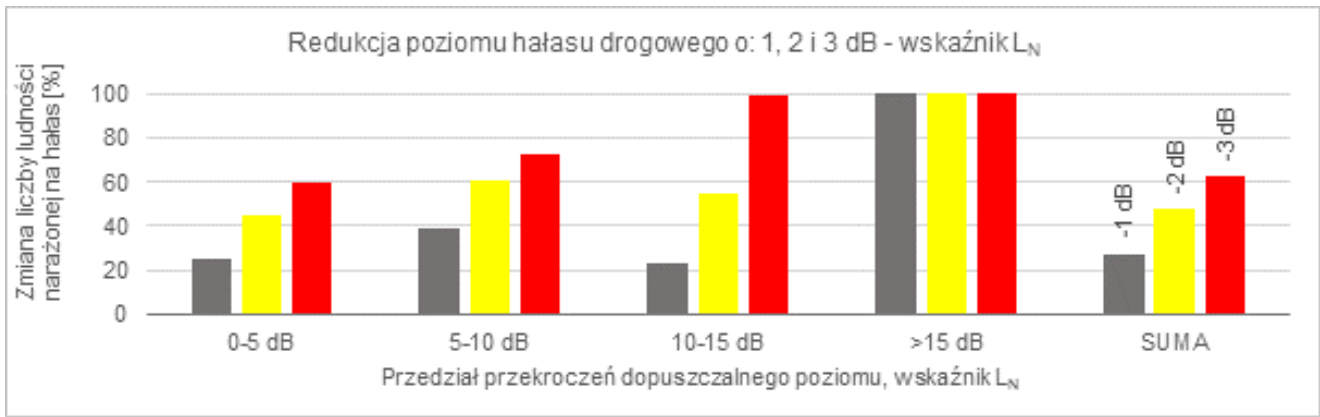
Rys. 54 Zmniejszenie powierzchni miasta (względem stanu aktualnego) narażonej na ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, po redukcji hałasu drogowego – wskaźnik  $L_{DWN}$



Rys. 55 Zmniejszenie powierzchni miasta (względem stanu aktualnego) narażonej na ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, po redukcji hałasu drogowego – wskaźnik  $L_N$



Rys. 56 Zmiana liczby osób (względem stanu aktualnego) narażonych na ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, po redukcji hałasu drogowego – wskaźnik  $L_{DWN}$



Rys. 57 Zmiana liczby osób (względem stanu aktualnego) narażonych na ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, po redukcji hałasu drogowego – wskaźnik  $L_N$

W celu osiągnięcia ww. efektów nie są wymagane duże nakłady finansowe. Ograniczenie prędkości może być osiągnięte przez **ujednoliczenie prędkości dopuszczalnej w porze dziennej i nocnej, do wartości 50 km/godz.**

W tym celu zalecane jest wnioskowanie do właściwych organów administracji państwowej o:

- wprowadzenie (przywrócenie) możliwości egzekucji przekroczeń dopuszczalnej prędkości (fotoradar stacjonarny/odcinkowy),
- zmniejszenie dopuszczalnej prędkości w porze nocnej,
- wprowadzenie znaku drogowego „ograniczenie prędkości ze względu na hałas” (rysunek 58).



Rys. 58 Ograniczenie prędkości ze względu na hałas na jednej z ulic w Frankfurtcie (źródło: <http://www.fr.de/rhein-main/verkehr/verkehr-laermschutz-durch-tempo-30-a-743685>)

### 7.2.1 Planowanie przestrzenne

Przepisy POŚ wskazują na obowiązek uwzględnienia potrzeb ochrony środowiska, w tym problemu hałasu, w trakcie sporządzania koncepcji polityki zagospodarowania przestrzennego kraju, planów zagospodarowania przestrzennego województw, SUiKZP gmin oraz MPZP. Bezdyskusyjny jest zatem fakt **wzajemnej zależności pomiędzy ochroną przed hałasem i planowaniem przestrzennym**.

MPZP jest dokumentem, który poprzez swoje zapisy powinien chronić przed nadmiernymi skutkami hałasu, który poprzez strefowanie funkcji powinien dążyć do minimalizowania konfliktów związanych z tą uciążliwością. Powinien też poprzez swoje zapisy eliminować źródła hałasu z miejsc do tego nieprzewidzianych.

W POŚ zamieszczone zostały dyspozycje dla sporządzających SUiKZP oraz MPZP. Zgodnie z tymi dyspozycjami samorząd lokalny zapewnia warunki utrzymania równowagi przyrodniczej i racjonalną gospodarkę zasobami środowiska, uwzględniając również potrzeby w zakresie ochrony przed hałasem.

W studium odpowiednio wyznaczone funkcje powodują, iż na etapie sporządzania MPZP można wykluczyć poważniejsze konflikty pomiędzy kierunkowym przeznaczeniem różnych terenów. W MPZP zaś, określa się w zależności od potrzeb: sposób usytuowania obiektów budowlanych w stosunku do dróg i innych terenów publicznie dostępnych oraz do granic przyległych nieruchomości. Daje to możliwość z poziomu planowania przestrzennego racjonalnego programowania przestrzeni.

Poprzez zasady – określone w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym – kształtowania zabudowy oraz wskaźniki zagospodarowania terenu, maksymalną i minimalną intensywność zabudowy, minimalny udział procentowy powierzchni biologicznie czynnej, maksymalną wysokość zabudowy oraz linie zabudowy i gabaryty obiektów, tworzy się możliwość planowania zabudowy i zagospodarowania terenu w taki sposób, aby ograniczyć ponadnormatywne oddziaływania hałasu. Ww. ustawa przewiduje też szczególnie warunki zagospodarowania terenów oraz ograniczenia w ich użytkowaniu, w tym zakazy zabudowy. W MPZP określa się równocześnie zasady modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji i infrastruktury technicznej oraz sposób i termin tymczasowego zagospodarowania, urządzania i użytkowania terenów.

Rozporządzenie wykonawcze do ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym dotyczące MPZP ustala m.in. wymogi dotyczące stosowania standardów przy zapisywaniu ustaleń projektu tekstu MPZP. W szczególności ustalenia dotyczące zasad ochrony i kształtowania ładu przestrzennego powinny zawierać określenie cech elementów zagospodarowania przestrzennego, które wymagają ochrony, określenie cech elementów zagospodarowania przestrzennego, które wymagają ukształtowania lub rewaloryzacji oraz określenie nakazów, zakazów, dopuszczeń i ograniczeń w zagospodarowaniu terenów. Równocześnie ustalenia dotyczące zasad modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji i infrastruktury technicznej powinny zawierać określenie układu komunikacyjnego i sieci infrastruktury technicznej wraz z ich parametrami oraz klasyfikacją ulic i innych szlaków komunikacyjnych, określenie warunków powiązań układu komunikacyjnego i sieci infrastruktury technicznej z układem zewnętrznym.

Sporządzając MPZP wymagane jest różnicowanie terenów o różnych funkcjach lub różnych zasadach zagospodarowania, przy uwzględnieniu wymagań określonych dla terenów (jak przedstawiono w tabeli 4):

- pod zabudowę mieszkaniową,
- pod szpitale i domy opieki społecznej,
- pod budynki związane ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży,

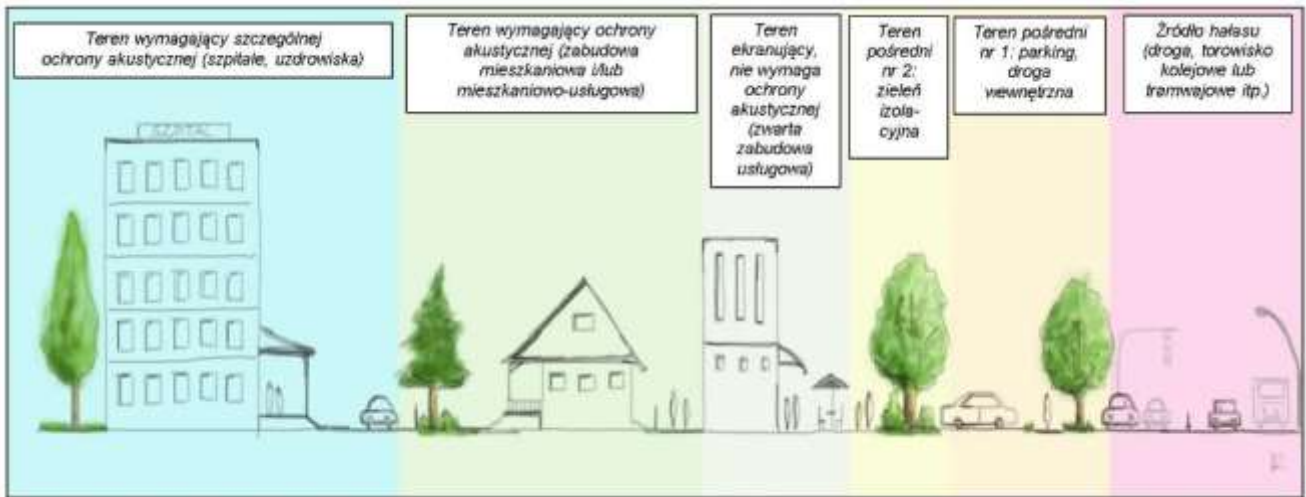
- na cele uzdrowiskowe,
- na cele rekreacyjno-wypoczynkowe,
- na cele mieszkaniowo-usługowe,
- w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców.

Przystępując do sporządzenia projektu MPZP należy przeprowadzić inwentaryzację urbanistyczną polegającą na udokumentowaniu stanu zagospodarowania i przekształceń w obszarze opracowania, w tym również analizę wydanych pozwoleń na budowę. Częścią tej dokumentacji są opracowania opisujące stan i zagrożenia dla środowiska.

Narzędziem przydatnym dla celów planowania przestrzennego są **mapy terenów zagrożonych hałasem** dla wskaźników  $L_{DWN}$  i  $L_N$ , czyli mapy które dostarczają informacji o tym, na których obszarach występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Informacje takie muszą być brane pod uwagę przy przebudowie istniejących tras komunikacyjnych, dzięki czemu organizacja ruchu, parametry ulic oraz ewentualna zmiana ich lokalizacji mogłyby zostać tak dobrane, aby zmniejszyć ich niekorzystne oddziaływanie na klimat akustyczny. Mapy przedstawiające konflikty akustyczne występujące wzdłuż ulic są źródłem cennych informacji w przypadku rozważania możliwości doboru właściwych zabezpieczeń: ekranów akustycznych, strefowania zabudowy, zmiany przeznaczenia terenów na niewymagające ochrony akustycznej, wprowadzenia strefy śródmiejskiej miast, itp.

Wykorzystując informacje o wartości poziomu hałasu należy w planowaniu przestrzennym określać możliwość lokalizowania konkretnego rodzaju zabudowy, spełniając tym samym wymóg ochrony środowiska oraz ochrony zdrowia. Minimalne informacje o charakterze akustycznym, jakie powinny zawierać się w dokumentacjach środowiskowych, takich jak prognoza oddziaływania na środowisko, czy opracowanie ekofizjograficzne, sporządzanych na potrzeby materiałów planistycznych (tj. MPZP i SUIKZP) to wykaz poziomów dopuszczalnych dla odpowiednich wskaźników hałasu oraz zasięg ponadnormatywnego hałasu. Zaś w samych materiałach planistycznych, w części dotyczącej ustaleń akustycznych, kwalifikacja terenów (terminologia) powinna być zgodna z rozporządzeniem właściwego ministra w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku

W podejmowanych działaniach należy przestrzegać kilku podstawowych zasad, mających wpływ na klimat akustyczny. W sąsiedztwie źródła hałasu, np. drogi, w pierwszej linii zabudowy należy dążyć do lokalizacji zabudowy usługowej (z wyłączeniem zdrowia i oświaty), która pełni funkcję buforową (ekranującą hałas z drogi). Należy oddzielać tereny zabudowy mieszkaniowej od drogi terenami zieleni. Nie wpływają one znacząco na obniżenie poziomu hałasu, ale obniżają subiektywne odczucie dokuczliwości hałasu (rysunek 59).

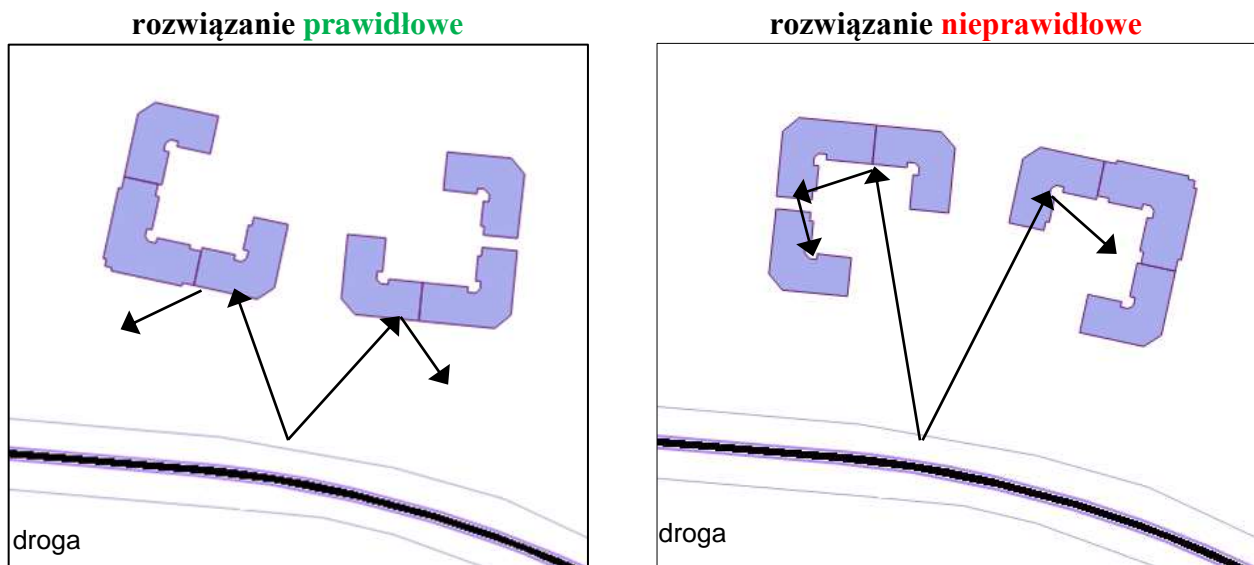


Rys. 59 Zasady strefowania zabudowy względem źródła hałasu (materiały własne)

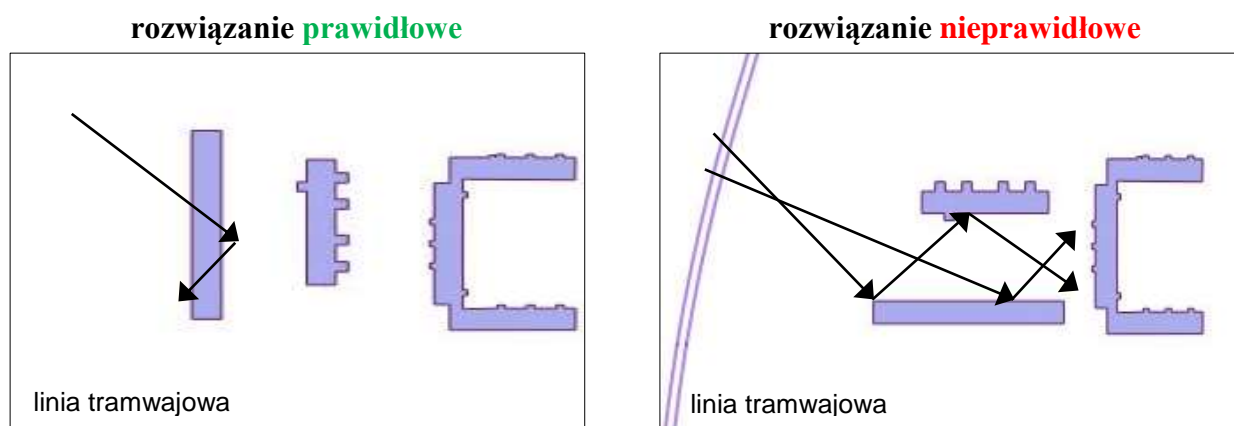
Nowe, duże skupiska mieszkaniowe zmieniają strukturę ruchu drogowego. Na etapie planowania osiedli należy tak projektować budynki oraz układ drogowy (w tym również sieć dróg dojazdowych do osiedli), aby nie pogarszały one nadmiernie stanu istniejącego. Jednakże w uzasadnionych uwarunkowaniach, na poziomie SUiKZP należy rozpatrywać zmiany strukturalne, włącznie z przyjęciem obniżonych standardów jakości środowiska akustycznego w ramach strefy śródmiejskiej.

Przy planowaniu nowych osiedli mieszkaniowych należy pamiętać o:

- odpowiednim kształcie budynków oraz ich wzajemnej lokalizacji, minimalizującej wystąpienie odbić wielokrotnych (rysunki 60 i 61)



Rys. 60 Prawidłowe i nieprawidłowe orientacje budynków zlokalizowanych w pobliżu drogi, ze względu na wymagania akustyczne (opracowanie własne)



Rys. 61 Prawidłowe i nieprawidłowe orientacje budynków zlokalizowanych w pobliżu linii tramwajowej, ze względu na wymagania akustyczne (opracowanie własne)

- odpowiedniej izolacyjności ścian i okien budynków w pobliżu źródła hałasu. Dotyczy to **przede wszystkim inwestorów, którzy chcą lokalizować budynki w bliskich odległościach od punktowych źródeł hałasu oraz w strefach uciążliwości akustycznej** powodowanej bliskością drogi, linii tramwajowej lub kolejowej oraz tras przelotów statków powietrznych, stąd ważne jest **kreowanie odpowiednich nakazów na poziomie MPZP**;
- odpowiednim rozmieszczeniu pomieszczeń w lokalach mieszkalnych. Pomieszczenia wymagające większego komfortu akustycznego, np. sypialnie, gabinety, powinny być lokalizowane po przeciwległej stronie budynku w stosunku do drogi, linii tramwajowej lub kolejowej. Od strony źródła hałasu należy planować łazienki, kuchnie – czyli pomieszczenia wymagające mniejszego komfortu akustycznego.

W planowaniu przestrzennym do dyspozycji są następujące elementy ochrony akustycznej:

- *Obudowa ulic*  
Zwarta, w tym zabudowa pierzejowa, zlokalizowana w bliskiej odległości drogi powoduje zwiększenie poziomu hałasu w stosunku do poziomu w terenie otwartym. Należy zatem przy nowoprojektowanych drogach w terenie jeszcze niezabudowanym, gdzie przewiduje się duże obciążenie ruchu lokalizować zabudowę w możliwie największej odległości.
- *Wnętrza urbanistyczne*  
Stosować należy odpowiednie kształty, gabaryty i proporcje niektórych wnętrz urbanistycznych, takich jak: ulice, place i tunele.
- *Ekrany urbanistyczne*  
Ustawienie między arterią a zabudową mieszkalną budynku, który nie wymaga ochrony akustycznej, zmniejsza poziom hałasów komunikacyjnych dla budynków tej ochrony wymagających, znajdujących się w drugiej linii zabudowy. Jako przykład można wymienić tworzenie ciągłych pierzei z zabudowy np. usługowej, w celu ochrony zabudowy wrażliwej.

- *Eliminowanie niekorzystnych czynników potęgujących hałas*  
np. dużych powierzchni odbijających fale dźwiękowe takich jak beton czy kostka brukowa (rozwiązaniem korzystnym jest stosowanie zielonej ściany, opisanej w rozdziale 7.1.1).
- *Zieleń izolacyjna*  
Bardzo często stosowane rozwiązanie przy projektowaniu urbanistycznym. Przy wyznaczaniu tego typu terenu należy pamiętać o: doborze odpowiednich, zimozielonych gatunków roślin gwarantujących ochronę o każdej porze roku, odpowiedniej jej szerokości i że ekranujące działanie zieleni jest skuteczne jedynie wówczas, jeżeli jest ona wysoka, gęsta od dołu do góry. Zieleń może również zwiększyć efektywność działania ekranującej np. wału ziemnego, który byłby nią obsadzony.
- *Właściwa lokalizacja*  
Obiekty uciążliwe pod kątem hałasu lokalizować należy w odpowiedniej części akustycznej miasta, z uwzględnieniem przeważającego kierunku wiatru.
- *Sytuowanie budynków*  
Przy projektowaniu nowych osiedli mieszkaniowych należy dążyć do zamknięcia terenu osiedla budynkami usługowymi, które by ekranowały budynki mieszkalne przed hałasem. Jeśli nie jest to możliwe, budynki należy sytuować szczytem do kierunku ruchu. Skutecznym sposobem eliminowania powstawania dudnienia między budynkami jest ustawienie ich równolegle względem siebie oraz stosowania zieleni wewnątrzosiedlowej.
- *Strefowanie*  
W ujęciu modelowym właściwego strefowania urbanistycznego wokół tras komunikacyjnych przyjąć można podział na strefy od najbardziej zagrożonej hałasem do strefy, gdzie wymagania dotyczące ochrony akustycznej są najwyższe ze strefami pośrednimi. W strefie I (najbardziej zagrożonej hałasem) plany zagospodarowania przestrzennego, prócz strefowania zabudowy, winny uwzględniać odpowiednie przekroje dróg umożliwiające realizację rozwiązań zmierzających do ograniczenia szkodliwego ich oddziaływania: zwartej zieleni izolacyjnej, nasypów ziemnych oraz zagłębienia tras komunikacyjnych w stosunku do otaczającego terenu. W strefach pośrednich lokalizować można elementy komunikacji dojazdowej, tereny wraz z budynkami o niższych wymaganiach, jeżeli chodzi o ochronę przed hałasem (np. teren mieszkaniowo-usługowy) oraz dużym udziałem zieleni towarzyszącej. Strefy zamieszkania, strefy wypoczynku i rekreacji wraz z terenami cennymi przyrodniczo lokalizować należy w strefach gwarantujących najwyższe standardy akustyczne.



## 7.2.2 Polityka transportowa

Zmniejszanie hałasu drogowo-szynowego w środowisku może być realizowane m.in. poprzez zapewnienie większego udziału alternatywnych, przyjaznych dla środowiska środków transportu osób i towarów, zmiany w organizacji ruchu oraz ograniczenia i zakazy wjazdu na określone obszary. Przy planowaniu nowych i modernizacji istniejących dróg należy eliminować obecne i potencjalne zagrożenia dla środowiska akustycznego.

Istotną rolę przy odciążeniu dróg w obrębie miasta, szczególnie jeśli chodzi o tranzyt, spełniają obwodnice drogowe. Z kolei zmniejszenie emisji hałasu pociągów towarowych (czyli najgłośniejszych wśród wszystkich rodzajów pociągów) wynika z rozporządzenia Komisji (UE) nr 1304/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Tabor kolejowy - hałas”, zmieniającego decyzję 2008/232/WE i uchylającego decyzję 2011/229/UE oraz dążenia Komisji Europejskiej do wprowadzenia obowiązku zapewnienia obniżenia poziomów emisji hałasu pociągów towarowych poprzez wymianę stalowych klocków hamulcowych na kompozytowe do roku 2020 – 2022. W związku z tym spodziewana jest poprawa stanu technicznego taboru kolejowego i wprowadzanie do użytku nowszych modeli.

Do pozostałych inicjatyw wpływających na polepszenie klimatu akustycznego należą:

- carpooling – system wzajemnego, regularnego podwożenia się pojazdem osobowym; prywatny samochód staje się środkiem transportu dla wielu osób jednocześnie, zamiast tylko dla jednej (kierowcy),
- ograniczenie lub zupełne wyłączenie z śródmieścia lub innych części miasta z ruchu pojazdów osobowych na rzecz promowania transportu zbiorowego, ruchu rowerowego i pieszego (koncepty urbanisty Jana Gehla opisano w rozdziale 7.2.3),
- wprowadzanie parkingów park-and-ride, mających na celu zmniejszenie natężenia ruchu pojazdów osobowych w obrębie miasta, umożliwiając dotarcie do celu komunikacją miejską. Parkingi te są przede wszystkim adresowane do osób pracujących w obrębie śródmieścia dojeżdżających z dalszych rejonów miasta lub spoza jego granic. Wprowadzając tego typu rozwiązania w różnych punktach miasta, natężenie ruchu może zostać w dłuższej perspektywie znacząco zredukowane, co istotnie przełoży się m.in. na zmniejszenie emisji hałasu do środowiska. Dyskusja nad zasadnością i potencjalnymi lokalizacjami parkingów park-and-ride w obrębie Łodzi przedstawiona została wyczerpująco w publikacji *Lokalizacja parkingów Park and Ride w przestrzeni Łodzi* <sup>(4)</sup>, a także w *Raporcie z konsultacji społecznych „Modelu Zrównoważonego Transportu Zbiorowego w Łodzi 2020+”* <sup>(5)</sup>;
- upowszechnianie i promowanie transportu rowerowego jako alternatywnego środka transportu. Do jego prawidłowego rozwoju konieczna jest budowa tras rowerowych i rozwój systemu wypożyczalni rowerów.

---

<sup>4</sup> *Lokalizacja parkingów Park and Ride w przestrzeni Łodzi*, dr Szymon Wiśniewski, Problemy Rozwoju Miast - Kwartalnik Naukowy Instytutu Rozwoju Miast, Rok XII, Zeszyt IV/2015, s. 37-45

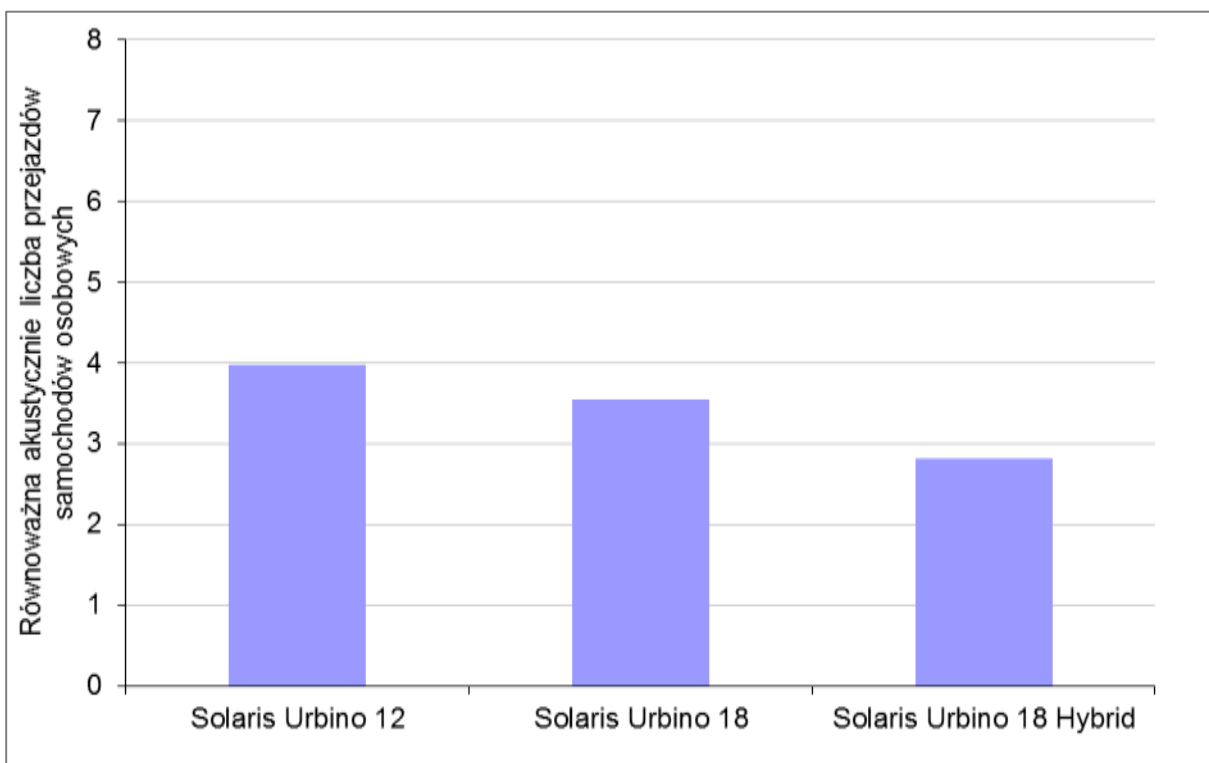
<sup>5</sup> *Raport z konsultacji społecznych „Modelu Zrównoważonego Transportu Zbiorowego w Łodzi 2020+”*, Łódź, kwiecień 2016 r. ([http://zdit.uml.lodz.pl/pl/strona/Konsultacje\\_spoleczne/229](http://zdit.uml.lodz.pl/pl/strona/Konsultacje_spoleczne/229) - dostęp w dniu 5 czerwca 2019 r.)

W przypadku miasta Łodzi działania te są od kilku lat realizowane, stąd obecnym celem jest sukcesywne zwiększanie zasięgu, dostępności i jakości Łódzkiego Roweru Publicznego oraz dróg rowerowych, a także edukacja użytkowników dróg - kierowców, rowerzystów i pieszych - na temat właściwego poruszania się w przestrzeni miejskiej z poszanowaniem bezpieczeństwa innych;

- uatrakcyjnienie komunikacji zbiorowej, poprzez **uprzywilejowanie komunikacji zbiorowej** oraz ich **lepsze dostosowanie do potrzeb pasażerów** – czyli oferowanie pojazdów cichszych, bardziej komfortowych, czystszych, o większej częstotliwości kursów i o krótszym czasie przejazdu. Aby to osiągnąć, proponuje się:
  - wprowadzenie na najbardziej zatłoczonych ciągach o znaczeniu podstawowym dla komunikacji autobusowej wydzielonych pasów oraz wprowadzanie dla nich na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną priorytetów w ruchu (o znaczeniu wydzielenia pasów tramwajowo-autobusowych i buspasów napisano w rozdziale 7.1.1.1 przy okazji omawiania metod redukcji rzeczywistej prędkości pojazdów osobowych),
  - wprowadzenie dla linii tramwajowych o znaczeniu podstawowym priorytetów w ruchu na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną, a tym samym zwiększenia atrakcyjności komunikacji tramwajowej poprzez skrócenie czasu podróży,
  - racjonalizację układu linii i rozkładów jazdy w dostosowaniu do aktualnych i potencjalnych potrzeb, uwzględniającą między innymi lepsze wykorzystanie konkurencyjności z indywidualnym transportem pojazdami osobowymi,
  - wprowadzanie nowych i rozwijanie istniejących systemów informowania pasażerów, w tym o nadjeżdżających pojazdach, aktualnych warunkach ruchu, możliwości przesiadek, czasie przejazdu oraz łatwo dostępnego systemu sprzedawania biletów,
  - wspieranie wymiany taboru autobusowego i tramwajowego na pojazdy ekologiczne (np. autobusy elektryczne),
  - zwiększenie atrakcyjności komunikacji kolejowej m.in. poprzez poszerzenie zasięgu działania wspólnej taryfy biletowej oraz rozwój parkingów przesiadkowych (czyli wcześniej opisany *park-and-ride* – parking dla samochodów, a także *bike-and-ride* – parking dla rowerów) zlokalizowanych w bliskim sąsiedztwie peryferyjnych stacji transportu kolejowego, skuteczność tych działań będzie tym bardziej istotna po uruchomieniu tunelu średnicowego łączącego dworzec Łódź-Fabryczna z dworcami Łódź-Kaliska i Łódź-Żabieniec, co w znacznym stopniu umożliwi szybki dojazd Łódzką Koleją Aglomeracyjną do różnych części miasta,
  - integrację przestrzenną i funkcjonalną miejskiego podsystemu transportu zbiorowego z innymi podsystemami, w tym parkingi przesiadkowe oraz umożliwienie wykorzystania środków transportu zbiorowego do przewozu rowerów.

W celu wskazania wymiernych efektów polityki transportowej miasta, dla przykładu, pokazano potencjalne korzyści akustyczne z wynikające z rozpowszechniania transportu publicznego. Na rysunku 62 pokazano ile

samochodów powoduje taki sam poziom hałasu w środowisku co przejazd jednego autobusu komunikacji miejskiej. Obliczenia wykonano przy założeniu, że przejazd jednego samochodu osobowego z prędkością 50 km/godz. generuje w odległości 7,5 m od osi drogi hałas (poziom ekspozycji hałasu,  $L_{AE}$ ) o poziomie 75 dB. Z prostych rachunków wynika, że jeśli hałas jednego autobusu jest wyższy o 6 dB to równoważna liczba przejazdów wynosi 4 szt. dla przykładu przyjmijmy, że w przypadku popularnego obecnie autobusu komunikacji miejskiej w Łodzi – Solaris Urbino 18 – średnio przejeżdża w nim 40 pasażerów. Jeżeli średnio jednym samochodem osobowym podróżują 2 osoby, to otrzymujemy, że jeden autobus zastępuje 20 samochodów osobowych. Tymczasem pod względem emisji hałasu, **autobus ten jest równoważny mniej niż 4 samochodom, co daje zysk akustyczny w postaci braku emisji hałasu od 16 przejazdów samochodów osobowych.**



Rys. 62 Liczba przejazdów samochodów osobowych o równoważnym poziomie hałasu przejazdu jednego autobusu komunikacji miejskiej (opracowanie własne)

W taki sam sposób jak powyżej, można łatwo wykazać, że w przypadku tramwajów i pociągów, pomimo że poziom hałasu podczas pojedynczego przejazdu jest dużo wyższy niż hałas wywołany przejazdem jednego samochodu, to biorąc pod uwagę liczbę podróżnych zysk akustyczny, mierzony średnim poziomem hałasu w porze dziennej, czy nocnej, jest jeszcze większy niż przy porównaniu autobusów komunikacji miejskiej i samochodów osobowych. Dlatego **rozwój Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej (rozdział 0) jest również z punktu widzenia poziomu hałasu w środowisku korzystnym kierunkiem zmian w polityce transportowej.**

### 7.2.3 Edukacja ekologiczna

Oprócz zaleconych do realizacji w Programie (i innych planach i strategiach sektorowych) działań o charakterze inwestycyjnym, zarządczym, prawnym i organizacyjnym, których efektem ma stać się poprawa stanu środowiska akustycznego, za ważny element wzmacniający walkę z hałasem uznać należy prowadzenie edukacji ekologicznej.

Doświadczenia światowe, zwłaszcza europejskie, szczególnie sprawdzone w takich krajach jak Dania, Szwecja czy Holandia, sposoby i środki zmiany zachowań kierowców i kształtowania proekologicznych postaw ogółu ludności, wskazują na potrzebę podjęcia podobnych działań także w polskich warunkach. Z uwagi na powyższe, za konieczne uznać należy prowadzenie przez jednostki odpowiedzialne za zarządzanie i realizację ustaleń niniejszego Programu, **akcji edukacyjnych w zakresie ochrony przed hałasem**.

Jako punkt wyjścia dla przedmiotowych działań uznać należy podjęcie odpowiedniej akcji informacyjnej społeczeństwa na temat dokonanej diagnozy stanu środowiska akustycznego (szeroka informacja o wykonanej mapie akustycznej, prosty i swobodny dostęp do niej) i przyjętej polityki walki z hałasem w mieście. Społeczne zrozumienie takich pojęć jak hałas, decybel czy mapa akustyczna, stanowi warunek skuteczności całej polityki informacyjno-edukacyjnej i daje podstawę kształtowania proekologicznych postaw i zachowań społecznych oraz **włączania społeczeństwa w proces poprawy klimatu akustycznego**.

Skutecznym sposobem uczenia kierowców proekologicznego sposobu poruszania się po drogach, jest prawidłowe **sterowanie sygnalizacją świetlną**. Na podstawie rejestrowanej prędkości przejeżdżającego pojazdu można ocenić, czy kierowca porusza się zgodnie z obowiązującą dopuszczalną prędkością. Osoba jadąca z prawidłową prędkością, przejedzie przez skrzyżowanie płynnie – system rejestrujący prędkość (lub czas przejazdu) pojazdu „wynagrodzi” kierowcę zielonym światłem. Z kolei jeżeli pojazd przekroczy dozwoloną prędkość, sygnalizacja świetlna najbliższego skrzyżowania lub przejścia dla pieszych powinna „ukarać” kierowcę, zmuszając go do zatrzymania czerwonym światłem. Sam proces zatrzymywania i ruszania przełoży się na zwiększenie poziomu hałasu w porównaniu z jednostajnym przejazdem z dużą prędkością. Jednakże celem tak działającej sygnalizacji świetlnej, jest długofalowe edukowanie, przekonując użytkowników drogi do **spowolnienia ruchu i zachowania płynności jazdy** (*eco-driving*), co przekłada się na zwiększenie bezpieczeństwa ruchu, jak i redukcję poziomu hałasu w skali miasta.

Sterowanie sygnalizacją świetlną na terenie Łodzi jako narzędzie redukcji hałasu może zostać zaimplementowane w ramach zadań pełnionych przez Obszarowy System Sterowania Ruchem (OSSR), który wdrożony został już na głównych ciągach komunikacyjnych miasta, poprawiając płynność ruchu poprzez zastosowanie takich rozwiązań jak tzw. „zielona fala” czy sygnalizacja acykliczna, dostosowująca się do warunków panujących na drogach.. Urządzeniami monitorującymi sytuację drogową w czasie rzeczywistym w systemie OSSR, są kamery i detektory rejestrujące m. in. prędkości, jak i przejazdy na czerwonym świetle. Ww. urządzenia odnotowujące dane o prędkościach przejazdu, mogą stać się narzędziem do **egzekwowania zachowywania dozwolonych prędkości** pojazdów oraz do płynnej jazdy, a co za tym idzie – do **redukcji**

**poziomu hałasu** na dużym obszarze miasta Łodzi. Należy zauważyć, że rozwiązanie to jest **spójne z działaniami zwiększającymi bezpieczeństwo** w mieście (uniemożliwienie kierowcom brawurowej jazdy) oraz **idea eco-drivingu**.

Zbierane na bieżąco dane o przekroczeniach dopuszczalnych prędkości mogą być podstawą do wystawiania mandatów. Jednakże podstawowym celem strategicznym Programu nie jest karanie kierowców, ale **edukowanie i uświadomienie użytkowników drogi (w większości mieszkańców miasta) o wpływie ich zachowania na drodze na poziom hałasu w środowisku**. Informacje o zależności pomiędzy rzeczywistą prędkością danego pojazdu na poziom hałasu mogą być wyświetlane na elektronicznych tablicach, którymi dysponują zarządzający drogami. **Świadomość kierowców o wpływie ich jazdy na emisję hałasu** ma duże znaczenie np. w porze nocnej: w efekcie edukacji społeczeństwa, płynna, zrównowazona (bez nadmiernych przyspieszeń i hamowań) jazda stanie się normą społeczną, mającą w poszanowaniu **prawo współmieszkańców do ciszy**, umożliwiającej wypoczynek i nieprzerwany sen w porze nocnej.

Obszar o uspokojonym ruchu, gdzie nie ma wyraźnego rozdziału pomiędzy pasami komunikacji drogowej, rowerowej i chodnikami pieszych, określa się mianem **woonerfu**. W takich miejscach pieszy ma pierwszeństwo względem innych środków komunikacji, co wymaga od kierujących pojazdami zdecydowanego zmniejszenia prędkości oraz zachowanie szczególnej ostrożności.

Spriorytetyzowanie pieszego w przestrzeni miejskiej oraz zejście ruchu pojazdów na dalszy plan, stworzy obszary przyjazne i bezpieczne pieszym. Propagatorem tego typu rozwiązań jest m.in. **duński urbanista, Jan Gehl**, którego wpływy są widoczne w przemianach silnie zurbanizowanych obszarów np. w Kopenhadze, Nowym Jorku czy Melbourne.

Należy zauważyć, że w obrębie obszarów typu woonerf, gdzie panuje zakaz tranzytu pojazdów ciężkich, natężenie ruchu samochodów osobowych jest bardzo małe, zaś prędkości aut nie przekraczają 30 km/godz., wystąpienie przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu komunikacyjnego – zarówno obecnie, jak i w przyszłości – jest mało prawdopodobne. Efekt ten widoczny jest już na terenie Łodzi na odcinkach ulic przekształconych w ostatnim czasie w strefy woonerf (np. odcinki ulic 6-go Sierpnia, Traugutta, Zacisze – patrz tabela 36 rozdział 8.2.1).

W uzgodnieniu z urbanistami miejskimi i przy wykazaniu zgodności kierunków rozwoju miasta na danym obszarze z ww. idea, takim miejscom można nadać specjalną kategorię tzw. **obszaru cichego**. Pojęcie cichego obszaru (*quiet zone*) pojawia się w Dyrektywie w kontekście strategii działań ochrony przed hałasem. Natomiast należy podkreślić, że definicja cichego obszaru nie jest określona prawnie i jego sposób klasyfikowania może opierać się na lokalnych ustaleniach. Wydzielenie takich obszarów, może opierać się na założeniu, że musi być to teren chroniony o funkcji np. rekreacyjno-wypoczynkowej, mieszkalnej lub mieszkalno-usługowej, w którym nie występują przekroczenia dopuszczalnego poziomu dźwięku i w sąsiedztwie których nie ma oraz nie planuje się budowy obiektów będących źródłami hałasu, np. zakładu przemysłowego. Wyodrębnienie cichych obszarów może być strategicznym działaniem nadającym właściwy

kierunek przemianom w mieście w dalszej perspektywie, umożliwiając mieszkańcom funkcjonowanie w środowisku o właściwych warunkach akustycznych nawet w samym centrum miasta. Biorąc pod uwagę postępujący, globalny problem hałasu komunikacyjnego w miastach, zaistnienie cichych obszarów w zurbanizowanym środowisku jest **oznaka prawidłowego gospodarowania przestrzenią miejską oraz skutecznego wypracowania proekologicznych postaw**, dzięki czemu warunki w mieście dostosowywane są do mieszkańców, a nie środków lokomocji.

W obszarach cichych, rozumianych jak to zdefiniowano powyżej, na terenach parków, miejscach o znaczeniu historycznym, czy kulturalnym, ale także na terenach zabudowy mieszkaniowej, pojawia się wtedy możliwość tworzenia klimatu akustycznego złożonego z dźwięków akceptowanych, pożądanых, wprowadzających poczucie komfortu, a nawet bezpieczeństwa. Przyjazny klimat akustyczny tworzą dźwięki natury, związane z poczuciem wspólnoty lub aktywności wspólnoty, dające poczucia wytchnienia, relaksu, dobrobytu, stymulujące do działania. Projektowanie takiej przestrzeni dźwiękowej określa się mianem **soundscape – krajobraz dźwiękowy** (A. L. Brown, C. J. Grimwood, *Locis for urban soundscape planning, design and management*, Proceedings of the 22<sup>nd</sup> International Congress on Acoustics, Buenos Aires 2016). Tworzenie obszarów *soundscape* nie zastępuje POŚpH, którego celem jest ograniczenie hałasu, tj. usunięcie dźwięków niepożądanych. Z kolei kształtowanie krajobrazu dźwiękowego polega m.in. na tworzeniu miejsc o dźwiękach charakterystycznych, jakie kojarzone są np. z londyńskim Big Benem, krakowskim *Hejnałem Mariackim* lub łódzką *Przędzniczką* (miejsce i dźwięk jako „ikona”) i rozpoczyna się od zdefiniowania pożądanых cech charakterystycznych i specyfiki miejsca. W proces ten powinni być zaangażowani specjaliści wielu dziedzin, w tym urbaniści, architekci, historycy oraz społeczność lokalna.

Podsumowując, w polityce edukacyjnej należy zatem:

- prowadzić akcję informacyjną na temat zjawiska hałasu, jego przyczyn, sposobów kontroli, oceny i ograniczania (promocja wiedzy o Mapie akustycznej 2018 oraz POŚpH);
- na bieżąco informować o podejmowanych działaniach na rzecz ochrony przed negatywnymi oddziaływaniami hałasu, w tym o postępach w realizacji niniejszego Programu;
- edukować społeczeństwo o sposobach, w jakich każdy z obywateli może samodzielnie wpływać na klimat akustyczny środowiska, którego jest najważniejszym elementem; dotyczy to np. przestrzegania:
  - **dopuszczalnej prędkości jazdy** (uświadczenie wpływu prędkości jazdy na wielkość emisji hałasu i związany z tym stan warunków akustycznych, zwłaszcza w porze nocnej);
  - **łagodnego stylu jazdy**, bez agresywnego hamowania i przyspieszania, co jest istotne zwłaszcza w przypadku motocykli;
- promować **proekologiczne postawy i zachowania społeczne**, w tym zwłaszcza rezygnację z indywidualnych podróży samochodowych na rzecz komunikacji zbiorowej, rowerowej czy pieszej;
- propagować i promować proekologiczne trendy komunikacyjne, w tym:
  - **carpooling** - intencjonalne i permanentne udostępnianie wolnego miejsca we własnym samochodzie lub wykorzystanie wolnych miejsc w samochodach innych użytkowników w ramach cyklicznych

podróży, np. dojazdów do pracy i miejsc nauki; carpooling można uznać, za kolejną metodę zmniejszenia natężenia ruchu drogowego;

- **przestrzeganie ograniczeń prędkości;**
- **eco-driving** - styl i technika kierowania pojazdami, poprawiająca ekonomikę ich użytkowania, bezpieczeństwo podróżowania oraz ograniczająca negatywny wpływ na środowisko.

Oparta o ww. inicjatywy akcja informacyjno-edukacyjno-uświadamiająca, powinna być prowadzona licznymi metodami i kanałami, w tym poprzez:

- strony internetowe miasta, jego wydziałów i zarządców infrastruktury;
- dystrybucję ulotek i broszur informacyjnych;
- prowadzenie akcji i spotkań edukacyjnych w przedszkolach, szkołach, szkołach nauki jazdy, firmach i instytucjach oraz w czasie imprez masowych o tematyce edukacyjnej, przyrodniczej, komunikacyjnej;
- organizację i współudział w konferencjach prasowych, imprezach wystawienniczych i targowych oraz innych wydarzeniach związanych z ochroną środowiska;
- współpracę z instytucjami i stowarzyszeniami społecznymi, obejmującymi zakresem swego działania tematykę ochrony środowiska i kształtowania odpowiedzialnych postaw społecznych.

Przedstawione wyżej sposoby i środki edukacji w zakresie ochrony przed hałasem, często niedoceniane, stanowią **poważny czynnik polityki ekologicznej o długofalowym oddziaływaniu**. Należy przy tym wskazać na inne korzyści społeczne, które mogą zostać osiągnięte dzięki ww. działaniom i powinny być uświadamiane odbiorcom akcji edukacyjnych:

- poprawa stanu zdrowia poprzez: ograniczenie emisji i propagacji hałasu, zwiększenie mobilności osobistej (ruchu fizycznego) związane z jazdą rowerem lub spacerem,
- korzyści finansowe - w wymiernej postaci dla każdego indywidualnie (np. dzięki udostępnianiu miejsc w swoich samochodach).

### **7.3 Ograniczenia w stosowaniu środków redukcji hałasu**

Skuteczność określonej metody redukcji hałasu w dużej mierze zależy od tego czy jest ona właściwie zastosowana. Wybór metody redukcji zależy m.in. od przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomów hałasu, rodzaju źródła hałasu, odległości od źródła hałasu, wysokości zabudowy wymagającej ochrony akustycznej. Tylko właściwie zastosowana metoda redukcji hałasu zapewni oczekiwaną skuteczność akustyczną.

Poniżej przeprowadzono analizę – przedstawiono zasady, które należy stosować przy ekranach akustycznych i cichej nawierzchni asfaltowej, aby ich skuteczność akustyczna była duża.

#### **7.3.1 Ekran akustyczny**

Stosowanie ekranów akustycznych zależy od:

- wartości przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu,
- odległości od źródła hałasu,

- warunków terenowych,
- wysokości zabudowy wymagającej ochrony akustycznej,
- rodzaju źródła hałasu,
- ekonomicznego uzasadnienia.

Ekrany akustyczne stosuje się wtedy, gdy zastosowanie innych metod redukcji hałasu okazuje się niewystarczające. Niemniej należy pamiętać, że skuteczność akustyczna tej metody jest również ograniczona i w praktyce nie przekracza kilkunastu decybeli. Aby zapewnić wysoką efektywność należy lokalizować ekrany blisko źródła hałasu, przy czym ograniczenia w lokalizacji mogą wynikać z istniejącej infrastruktury, uzbrojenia terenu czy lokalizacji zabudowy uniemożliwiającej budowę ekranu.

Budowa ekranów przeciwhałasowych nie rzadko wzbudza wiele kontrowersji wśród mieszkańców. Sporządzając projekt ekranów należy uwzględnić ich odbiór psychoakustyczny, minimalizując skutki „wizualnej degradacji” przestrzeni, tak by nie były one postrzegane, jako elementy obce i nie pasujące, obniżające walory otoczenia. Negatywna percepcja wizualna ekranów znacznie pogarsza ich skuteczność psychoakustyczną. Nawet wtedy, kiedy ekrany zapewniają wymagany przepisami dopuszczalny poziom dźwięku, mieszkańcy mogą odczuwać dyskomfort akustyczny – jeżeli wysokość, kształt, charakter, faktura czy kolor ekranów nie harmonizują z otoczeniem. Z kolei, przy pozytywnym nastawieniu, zwiększa się psychoakustyczną skuteczność ekranów (ekran jest postrzegany, jako bardziej skuteczny niż to wynika z obiektywnych wskaźników).

### 7.3.2 Ciche nawierzchnie

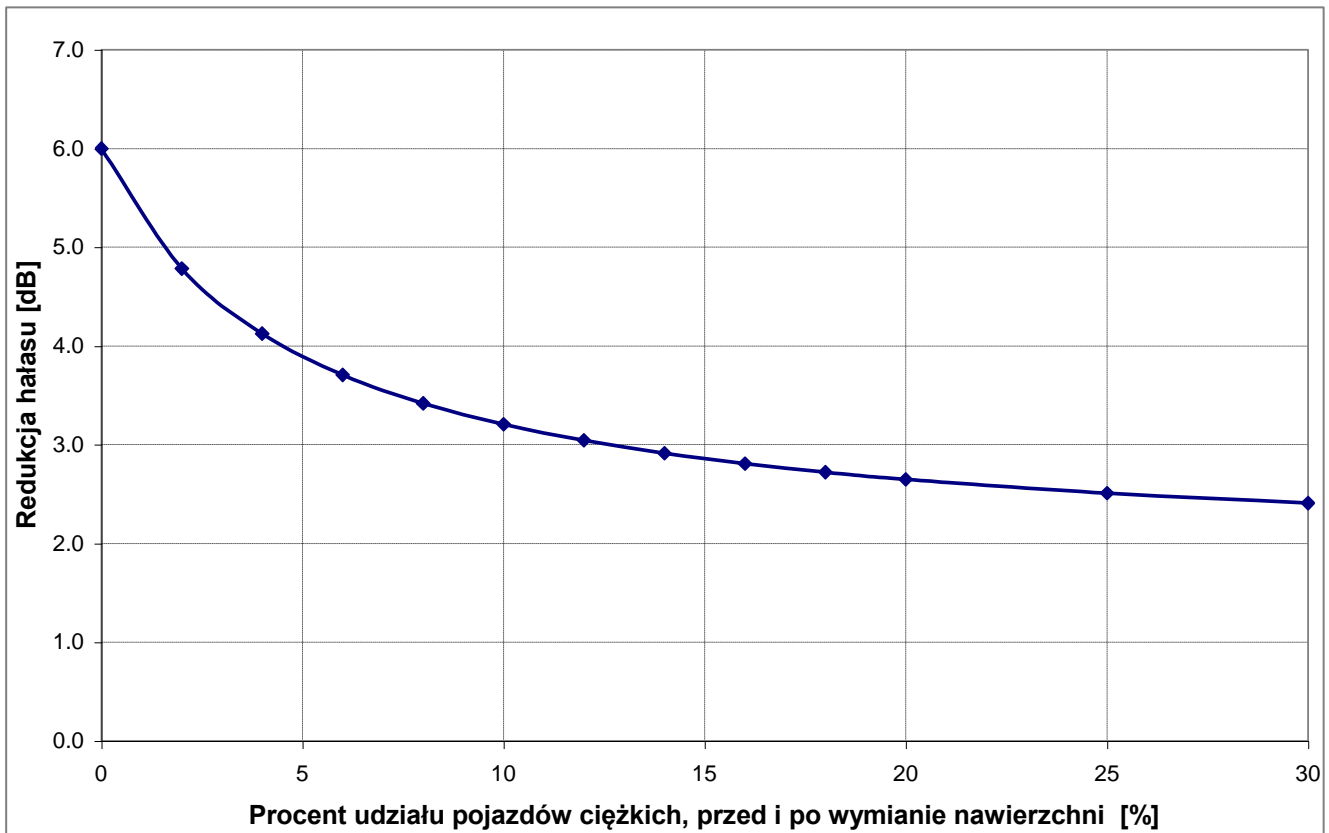
Ciche nawierzchnie stosuje się zwykle w połączeniu z innymi metodami, gdy występuje większe przekroczenie dopuszczalnych poziomów hałasu. Skuteczność akustyczna cichych nawierzchni zależy nie tylko od jej budowy, ale również od rodzaju pojazdów samochodowych oraz od prędkości ruchu. Skuteczność akustyczną rzędu kilku decybeli otrzymuje się tylko dla pojazdów lekkich (osobowych, dostawczych), natomiast dla pojazdów ciężkich jest ona zdecydowanie mniejsza. Jeśli zatem procent udziału pojazdów ciężkich w potoku ruchu jest duży, wypadkowa redukcja hałasu (od pojazdów lekkich i ciężkich łącznie) będzie zdecydowanie mniejsza niż skuteczność akustyczna dla pojazdów lekkich.

Dodatkowym czynnikiem, który wpływa na wypadkową redukcję hałasu po wymianie nawierzchni jezdni na cichą, są wzajemne relacje, przed i po wymianie nawierzchni, prędkości ruchu oraz procentu udziału pojazdów ciężkich w potoku ruchu.

Poniżej na rysunku 63 przedstawiono zmianę poziomu hałasu przy założeniu takiej samej prędkości ruchu (dla obu kategorii pojazdów) przed i po wymianie nawierzchni oraz – dodatkowo - przy takim samym procencie udziału pojazdów ciężkich. Dla prędkości ruchu równej 50 km/godz., przyjęto, że skuteczność akustyczna dla pojazdów lekkich wynosi 6 dB, natomiast dla pojazdów ciężkich 2 dB. Jak widać, gdy procent udziału pojazdów ciężkich wynosi 0%, zgodnie z oczekiwaniami, redukcja hałasu równa jest skuteczności

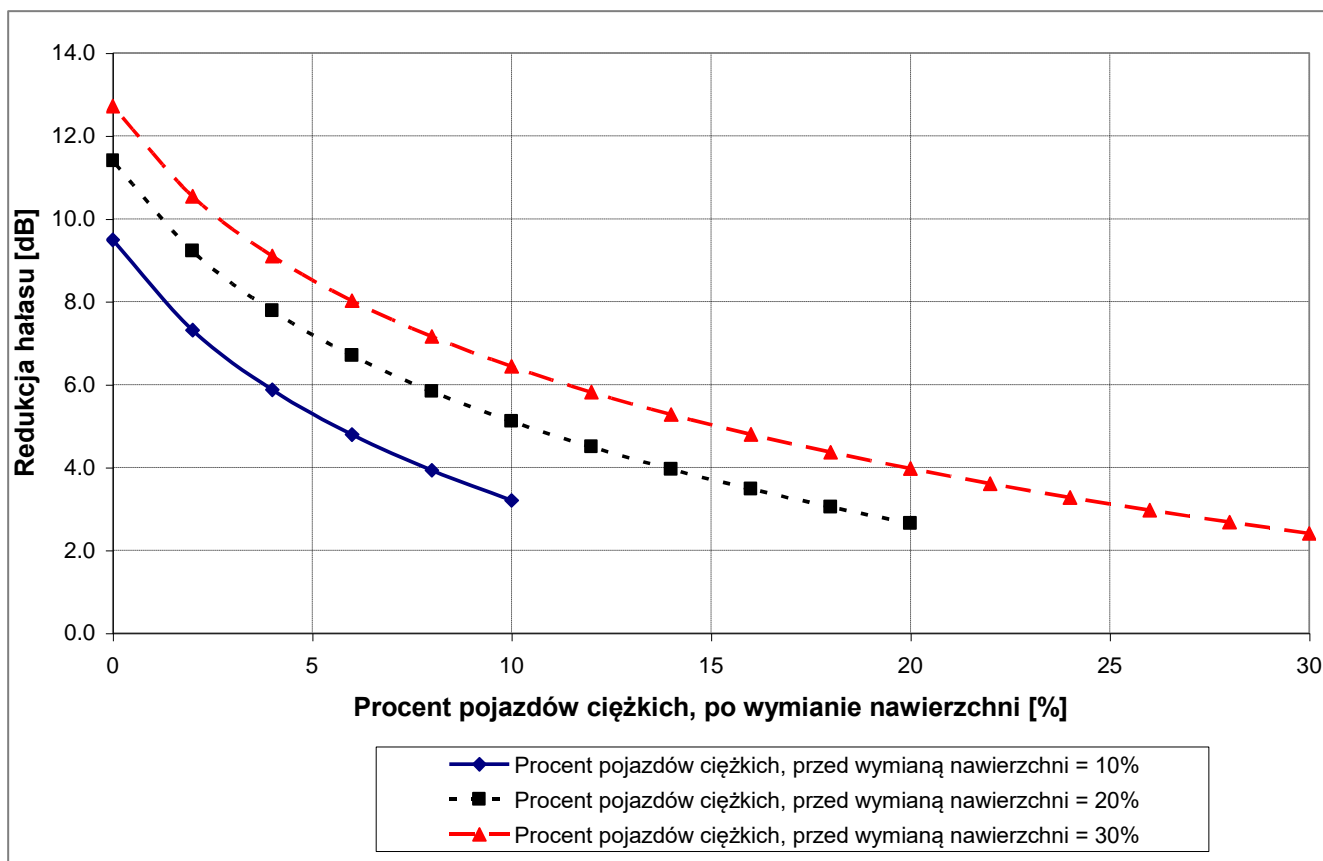


nawierzchni dla pojazdów lekkich. Im większy udział pojazdów ciężkich w potoku ruchu, tym redukcja hałasu drogowego mniejsza.



Rys. 63 Redukcja hałasu drogowego na skutek wymiany nawierzchni drogi na cichą (opracowanie *własne*)

Z kolei na rysunku 64 przedstawiono zmianę poziomu hałasu drogowego po wymianie nawierzchni drogi na cichą, przy czym założono, że w obu przedziałach inny jest udział procentowy pojazdów ciężkich. Przed wymianą nawierzchni jezdni, udział tych pojazdów wynosił 10, 20 i 30%, natomiast po wymianie zmienił się od wartości sprzed wymiany (odpowiednio 10, 20 i 30%) do 0%. Otrzymane wyniki pozwoliły określić zmianę poziomu hałasu na skutek wymiany nawierzchni drogi na nową – cichą oraz zmniejszeniem liczby pojazdów ciężkich. Jeśli przed wymianą nawierzchni drogi, procent udziału pojazdów ciężkich wynosił 10%, a po wymianie 0%, to efektywna zmiana poziomu hałasu drogowego wynosi 9,5 dB. Im większy procent udziału pojazdów ciężkich przed wymianą i jednocześnie mniejszy po wymianie, to wówczas spadek poziomu hałasu jest większy.



Rys. 64 Redukcja hałasu drogowego na skutek wymiany nawierzchni drogi na cichą (opracowanie własne)

Największą wadą cichych nawierzchni drogowych jest spadek ich efektywności (skuteczności akustycznej) z czasem. Jest to spowodowane przez ścieranie lub zanieczyszczenia, które wypełniają pory na powierzchni jezdni. Zmniejszenie ich objętości powoduje zmniejszenie właściwości absorpcyjnych. W warunkach miejskich, ciche nawierzchnie tracą swoje właściwości tłumiące już po upływie 2÷3 lat od położenia. Aby utrzymać skuteczność akustyczną w długim okresie czasu zalecane jest czyszczenie cichych nawierzchni w celu usunięcia zanieczyszczeń z wnęk. Zaleca się czyszczenie cykliczne, 2 razy w ciągu roku, przy czym częstota tej operacji zależy od prędkości ruchu na drodze oraz natężenia ruchu (zalecenia stosowane w Holandii). Im wyższa prędkość ruchu i większe natężenie ruchu tym rzadziej trzeba czyścić ciche nawierzchnie. Pierwsze czyszczenie powinno odbyć się najdalej pół roku po położeniu nawierzchni. Jeśli doprowadzi się do całkowitego wypełnienia wnęk na powierzchni jezdni, nie będzie możliwe skuteczne wyczyszczenie takiej nawierzchni.

Obecnie stosuje się różne metody czyszczenia. Najczęściej wykorzystuje się strumień wody pod bardzo dużym ciśnieniem (ok. 100 bar), a następnie, przy wykorzystaniu specjalnej rury ssącej, wyciąga się wodę razem z zanieczyszczeniami. Po odfiltrowaniu, wodę można wykorzystać do dalszych operacji czyszczenia. Ciche nawierzchnie czyści się również przy wykorzystaniu powietrza pod bardzo dużym ciśnieniem (rysunek 65).



Rys. 65 Po lewej - samochód do czyszczenia cichych nawierzchni; po prawej - czyszczenie nawierzchni przy wykorzystaniu sprężonego powietrza (źródło: *Noise reducing pavements in Japan - study tour report, Danish Road Institute, 2005, DRI-DWW noise abatement program*)

Wybór określonej metody czyszczenia jest uzależniony od jej skuteczności, określonej jako ilość zgromadzonych zanieczyszczeń oraz kosztów. Jeśli określona metoda czyszczenia pozwala zgromadzić stosunkowo niewielką ilość zanieczyszczeń należy ją stosować częściej, jeśli natomiast metoda cechuje się większą efektywnością stosuje się ją rzadziej.

Z danych literaturowych<sup>(6)</sup> wynika, że najbardziej skuteczną metodą, stosowaną m.in. w Holandii, jest metoda wykorzystująca wodę. Niestety jest ona również najdroższa (z tego powodu wykorzystuje się takie urządzenia, które pozwalają na odzyskiwanie wody do dalszych operacji). Najtańszym sposobem jest czyszczenie przy wykorzystaniu powietrza, przy czym jest to metoda mniej efektywna, przez co należy ją stosować bardzo często w ciągu roku.

Wadą cichych nawierzchni są wyższe koszty związane z utrzymaniem ich w porze zimowej. Jak wynika z przytoczonych danych literaturowych, nawierzchnie takie wymagają podjęcia szybszych działań w okresie zimowym, ponieważ temperatura nawierzchni cichej spada szybciej niż nawierzchni tradycyjnych. Doprowadzenie do zamarznięcia wody znajdującej się w porach nawierzchni doprowadza do zniszczenia struktury górnej warstwy jezdni. Aby temu zapobiec, stosuje się sól lub solanki, natomiast nie zaleca się stosowania piasku. Na nawierzchniach tradycyjnych sól miesza się z wodą na powierzchni jezdni, natomiast w przypadku nawierzchni ze zwiększoną zawartością wolnej przestrzeni, proces ten dokonuje się wewnątrz por. Z tego powodu „zapotrzebowanie” na sól tych nawierzchni jest większe, nawet o 25-100%, niż dla tradycyjnych nawierzchni bitumicznych. W Holandii szacuje się, że w okresie zimowym, na cichych nawierzchniach, w stosunku do nawierzchni tradycyjnych, zużywa się o 50% więcej soli.

<sup>6</sup> *Quiet pavement systems in Europe. Chapter two: maintenance, <http://international.fhwa.dot.gov>  
Clogging of porous pavements – International experiences, Danish Road Institute, Technical note 55, 2007*

## **8 Ocena realizacji poprzednich edycji POŚpH**

### **8.1 Program Ochrony Środowiska przed Hałasem 2010**

Program Ochrony Środowiska przed Hałasem dla Miasta Łodzi z 2010 roku został zatwierdzony przez Radę Miejską w Łodzi Uchwałą nr XCI/1610/10 z dnia 7 lipca 2010 r. i opublikowany w Dzienniku Urzędowym Województwa Łódzkiego z dnia 01.09.2010 r. Nr 252, poz. 2055. Program zawiera m.in.:

- proponowane kierunki i zakres działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku,
- harmonogram realizacji poszczególnych działań,
- koszty zaproponowanych działań.

Stopień realizacji działań z zakresu redukcji hałasu od poszczególnych źródeł jego powstawania, wyszczególnionych w ówczesnej edycji Programu, został w wyczerpujący sposób przedstawiony w jego kolejnym wydaniu z 2013 roku, opisanym w rozdziale 8.2. Ponadto, w przypadku działań, których realizacja w okresie pomiędzy kolejnymi wydaniem Programu nie nastąpiła, bazując na wynikach przedstawionych w Mapie akustycznej z 2012 roku, przeprowadzona została ponowna weryfikacja zasadności tych działań oraz, na tej podstawie, przeniesienie ich w zakres działań proponowanych w ramach POŚpH 2013.

### **8.2 Program Ochrony Środowiska przed Hałasem 2013**

W niniejszym rozdziale przedstawiono podstawowe kierunki działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku określone w drugiej edycji Programu w 2013 roku. Program Ochrony Środowiska przed Hałasem dla Miasta Łodzi z 2013 roku został zatwierdzony przez Radę Miejską w Łodzi Uchwałą Nr LXXVII/1608/13 z dnia 11 grudnia 2013 roku i opublikowany w Dzienniku Urzędowym Województwa Łódzkiego z dnia 30.01.2014 r., poz. 370.

Program opracowano na podstawie analizy wyników przedstawionych w Mapie akustycznej z 2012 roku oraz możliwości zastosowania metod redukcji hałasu w miejscach narażonych na ponadnormatywne oddziaływanie hałasu. Ze względu na strategiczny charakter opracowania, w ramach Programu z 2013 roku nie proponowano działań naprawczych w obszarach, w których stwierdzono niewielkie wartości przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu i / lub małą liczbę osób narażonych na ponadnormatywny hałas (w praktyce, przyjęto kryterium bazujące na wartości wskaźnika  $M \leq 5$ ). W POŚpH 2013 przedstawiono:

- proponowane kierunki i zakres działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku,
- harmonogram realizacji poszczególnych działań, z uwzględnieniem perspektywy krótko-, średnio oraz długookresowej,
- koszty zaproponowanych działań

dla hałasu drogowego i tramwajowego. W treści Programu z 2013 roku odniesiono się także do zagadnień związanych z hałasem kolejowym (inwestycje w infrastrukturę kolejową w Łodzi i regionie łódzkim, planowane przez zarządzającą szlakami kolejowymi spółkę PKP PLK S.A.) oraz przemysłowym (obowiązujące procedury administracyjne związane z kontrolą i weryfikacją negatywnego oddziaływania akustycznego tego typu źródeł), jednak bez wskazywania jednoznacznych działań. Poniżej przedstawiono podstawowe kierunki działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, określonych w POŚpH 2013.

### **8.2.1 Hałas drogowy**

W ramach działań technicznych redukcji hałasu drogowego wskazano działania polegające na:

- wymianie warstwy ścieralnej drogi na nawierzchnię o obniżonej emisji hałasu,
- zastosowaniu fotoradarów w celu ograniczenia prędkości pojazdów,
- budowie ekranów akustycznych.

Analiza stopnia realizacji poszczególnych zadań została wykonana w oparciu o sprawozdania roczne z realizacji Programu. Zestawienie proponowanych działań w kontekście redukcji hałasu drogowego, wraz z określeniem stopnia ich realizacji, a także oceną skuteczności ustalonej na podstawie wyników map akustycznych z 2013 i 2018 r. przedstawiono w tabeli 35. Ponadto w tabeli 36 wymieniono pozostałe inwestycje mające wpływ na redukcję hałasu drogowego zrealizowane od czasu POŚpH 2013 na terenie Łodzi. Skuteczność wybranych działań w zakresie hałasu drogowego w formie graficznej przedstawiona została w części opisowej MA 2018.

Tab. 35 Zestawienie zrealizowanych działań przeciwhałasowych POŚpH 2013 dla hałasu drogowego

Kod obszaru	Nazwa obszaru	Lokalizacja	Proponowane środki ochrony akustycznej	Stopień realizacji zadania	Okres realizacji zadania	Koszt realizacji zadania [zł]	Ocena skuteczności
<b>cele krótkookresowe (do 2018 r.)</b>							
HD 1	Piłsudskiego	Wodna - Kopcińskiego	wymagana weryfikacja wpływu oddziaływania ulicy po zakończeniu budowy Trasy Górnej	częściowy, Trasa Górna zrealizowana tylko do ul. Rzgowskiej; dalsze etapy realizacji Trasy Górnej do autostrady A1, mające faktyczny wpływ na ruch w ciągu ul. Piłsudskiego, w planach	-	-	nieznaczny wzrost oddziaływania (większy ruch pojazdów)
HD 3	Kopcińskiego	Narutowicza - Małachowskiego	ograniczenie prędkości ruchu do 50 km/godz.	ograniczenie prędkości obowiązujące w godz. 5-23	-	-	nieznaczny wzrost oddziaływania (większy ruch pojazdów)
HD 7	Limanowskiego	Brukowa - Aleja Włóknarzy	ograniczenie prędkości ruchu do 40 km/godz. przy zastosowaniu fotoradaru	brak możliwości realizacji z uwagi na zmianę w 2016 r. przepisów prawa dotyczących możliwości stosowania przez gminy fotoradarów	-	-	-
HD 13	Zgierska	Świtezianki - Aleja Włóknarzy	wymiana warstwy ścieralnej drogi na nawierzchnię o obniżonej emisji hałasu	inwestycja została wykonana na odcinku Świtezianki – Łozowa	2016	107 010	ok. 2-3 dB
HD 14	Rąbieńska	Traktorowa – Krakowska	ograniczenie prędkości ruchu do 40 km/godz.	zrealizowano	2013	-	ok. 1-2 dB
HD 16	Kopcińskiego	Jaracza - Narutowicza	ograniczenie prędkości ruchu do 40 km/godz.	zrealizowano	2013	-	nieznaczny wzrost oddziaływania (większy ruch pojazdów)
HD 18	Limanowskiego	Brzóska - Zachodnia	ograniczenie prędkości ruchu do 40 km/godz. przy zastosowaniu fotoradaru	brak możliwości realizacji z uwagi na zmianę w 2016 r. przepisów prawa dotyczących możliwości stosowania przez gminy fotoradarów	-	-	-
HD 19	Wólczańska	Radwańska - Pabianicka	wymiana warstwy ścieralnej drogi na nawierzchnię o obniżonej emisji hałasu	zrealizowano	2013	-	ok. 5-6 dB (wynikająca także z redukcji ruchu pojazdów)
HD 21	Jaracza	Wschodnia - Kilińskiego	wymiana warstwy ścieralnej drogi na nawierzchnię o obniżonej emisji hałasu	w trakcie realizacji	2018 – ...	-	-

Kod obszaru	Nazwa obszaru	Lokalizacja	Proponowane środki ochrony akustycznej	Stopień realizacji zadania	Okres realizacji zadania	Koszt realizacji zadania [zł]	Ocena skuteczności
HD 25	Traktorowa	Aleksandrowska - Rojna	wymiana warstwy ścieralnej drogi na nawierzchnię o obniżonej emisji hałasu	zrealizowano	2014	-	brak istotnych zmian (wzrost ruchu pojazdów)
HD 27	Dąbrowskiego	Tatrzańska - Gojawicyńskiej	ograniczenie prędkości ruchu do 40 km/godz. przy wykorzystaniu fotoradaru	ograniczenie prędkości obowiązujące w rejonie przejść dla pieszych	2013	-	ok. 3 dB
HD 28	Piotrkowska	Kostki - Milionowa	ograniczenie prędkości ruchu do 30 km/godz.	ograniczenie prędkości obowiązujące w rejonie przystanków	-	-	ok. 1 dB
HD 38	Zielona	Piotrkowska - Kościuszki	– wymiana warstwy ścieralnej drogi na nawierzchnię o obniżonej emisji hałasu – ograniczenie prędkości ruchu do 40 km/godz.	ograniczono ruch pojazdów – wjazdy docelowe i komunikacja zbiorowa	2016	-	ok. 1-5 dB
HD 39	Zielona	Wólczańska - Gdańska	– wymiana warstwy ścieralnej drogi na nawierzchnię o obniżonej emisji hałas – ograniczenie prędkości ruchu do 40 km/godz.				
HD 40	Zielona	Gdańska - Żeromskiego	– wymiana warstwy ścieralnej drogi na nawierzchnię o obniżonej emisji hałas – ograniczenie prędkości ruchu do 40 km/godz.				
HD 41	Zielona	Żeromskiego - Żeligowskiego	– wymiana warstwy ścieralnej drogi na nawierzchnię o obniżonej emisji hałas – ograniczenie prędkości ruchu do 40 km/godz.				
HD 42	Inflancka	Łągiewnicka – Strykowska	– wymiana warstwy ścieralnej drogi na nawierzchnię o obniżonej emisji hałas – ograniczenie prędkości ruchu do 50 km/godz.				

Kod obszaru	Nazwa obszaru	Lokalizacja	Proponowane środki ochrony akustycznej	Stopień realizacji zadania	Okres realizacji zadania	Koszt realizacji zadania [zł]	Ocena skuteczności
HD 43	Ustronna	Paradna - Rzgowska	– wymiana warstwy ścieralnej drogi na nawierzchnię o obniżonej emisji hałas – ograniczenie prędkości ruchu do 50 km/godz.	nie wymieniono nawierzchni na cichą, ograniczenie prędkości obowiązujące całą dobę	2014	-	ok. 5 dB (wynikająca także ze zmniejszenia ruchu pojazdów po realizacji Trasy Górna)
HD 44	Strykowska	Inflancka – 200 metrów za Rogowską	ograniczenie prędkości ruchu do 50 km/godz.	ograniczenie prędkości obowiązujące w godz. 5–23	-	-	ok. 3-5 dB
HD 45	Strykowska	Okólna – 550 metrów za Łodzianka	ograniczenie prędkości ruchu do 50 km/godz.	ograniczenie prędkości obowiązujące w godz. 5–23	-	-	
HD 46	Strykowska	Okólna - granica miasta	ograniczenie prędkości ruchu do 50 km/godz.	ograniczenie prędkości obowiązujące w godz. 5–23	2013	-	
<b>cele średniookresowe (2019 – 2023 r.)</b>							
HD 49	Wojska Polskiego	Franciszkańska - Głowackiego	– wymiana warstwy ścieralnej drogi na nawierzchnię o obniżonej emisji hałas – ograniczenie prędkości ruchu do 50 km/godz.	ograniczenie prędkości obowiązujące w godz. 5–23	-	-	ok. 2-3 dB (wynikająca także ze zmniejszenia ruchu pojazdów)
HD 50	Rzgowska	Paderewskiego - Strażacka	wymagana weryfikacja wpływu oddziaływania ulicy po zakończeniu budowy Trasy Górnej	zrealizowano w ramach MA 2018	-	-	do 5 dB w związku z mniejszym ruchem pojazdów
HD 52	Paradna	Trybunalska - Rzgowska	wymagana weryfikacja wpływu oddziaływania ulicy po zakończeniu budowy Trasy Górnej	zrealizowano w ramach MA 2018	-	-	do 5 dB w związku z mniejszym ruchem pojazdów
HD 53	Piłsudskiego	Kopcińskiego - Niciarniana	ograniczenie prędkości ruchu do 50 km/godz.	ograniczenie prędkości obowiązujące w godz. 5–23	-	-	nieznaczny wzrost oddziaływania (większy ruch pojazdów)
HD 54	Rzgowska	Strażacka - Paradna	wymagana weryfikacja wpływu oddziaływania ulicy po zakończeniu budowy Trasy Górnej	zrealizowano w ramach MA 2018	-	-	do 5 dB w związku z mniejszym ruchem pojazdów



Kod obszaru	Nazwa obszaru	Lokalizacja	Proponowane środki ochrony akustycznej	Stopień realizacji zadania	Okres realizacji zadania	Koszt realizacji zadania [zł]	Ocena skuteczności
HD 55	Paderewskiego	Rzgowska - Tuszyńska	wymagana weryfikacja wpływu oddziaływania ulicy po zakończeniu budowy Trasy Górnej	zrealizowano w ramach MA 2018	-	-	do 4 dB w związku z mniejszym ruchem pojazdów
HD 56	Paderewskiego	Tuszyńska - Karpacka	wymagana weryfikacja wpływu oddziaływania ulicy po zakończeniu budowy Trasy Górnej	zrealizowano w ramach MA 2018	-	-	ok 3 dB w związku z mniejszym ruchem pojazdów
HD 58	Pabianicka	wiadukt kolejowy przy Leszczowej – Al. 3 Maja	wymagana weryfikacja wpływu oddziaływania ulicy po zakończeniu budowy Trasy Górnej, trasy S8 oraz autostrady A1	zrealizowano w ramach MA 2018	-	-	ok 2 dB w związku z uspokojeniem ruchu pojazdów
HD 60	Pabianicka	Rondo Lotników Lwowskich - Aleja Jana Pawła II	wymagana weryfikacja wpływu oddziaływania ulicy po zakończeniu budowy Trasy Górnej, trasy S8 oraz autostrady A1	zrealizowano w ramach MA 2018	-	-	do 5 dB w związku z mniejszym ruchem pojazdów
HD 62	Pabianicka	3 Maja - Odrzańska	wymagana weryfikacja wpływu oddziaływania ulicy po zakończeniu budowy Trasy Górnej oraz S8	zrealizowano w ramach MA 2018	-	-	ok 2 dB w związku z uspokojeniem ruchu pojazdów
HD 64	Trybunalska	Kosynierów Gdyńskich - Demokratyczna	wymagana weryfikacja wpływu oddziaływania ulicy po zakończeniu budowy Trasy Górnej	zrealizowano w ramach MA 2018	-	-	ok. 5-6 dB w związku z mniejszym ruchem pojazdów
HD 66	Kolumny	Rzgowska - Tomaszowska	wymagana weryfikacja wpływu oddziaływania ulicy po zakończeniu budowy trasy S8 oraz autostrady A1	zrealizowano w ramach MA 2018	-	-	ok 2 dB w związku z uspokojeniem ruchu pojazdów

Kod obszaru	Nazwa obszaru	Lokalizacja	Proponowane środki ochrony akustycznej	Stopień realizacji zadania	Okres realizacji zadania	Koszt realizacji zadania [zł]	Ocena skuteczności
HD 67	Rzgowska	Paradna - granica miasta	wymagana weryfikacja wpływu oddziaływania ulicy po zakończeniu budowy Trasy Górnej	zrealizowano w ramach MA 2018	-	-	do 5 dB w związku z mniejszym ruchem pojazdów
HD 78	Politechniki	Obywatelska - Rondo Lotników Lwowskich	ograniczenie prędkości ruchu do 50 km/godz.	ograniczenie prędkości obowiązuje w godz. 5-23	-	-	ok. 1-2 dB (wynikająca także ze zmniejszenia ruchu pojazdów)
HD 79	Broniewskiego	Rondo Insurekcji Kościuszkowskiej - Rzgowska	wymagana weryfikacja wpływu oddziaływania ulicy po zakończeniu budowy Trasy Górnej oraz trasy S8	zrealizowano w ramach MA 2018	-	-	ok. 5-6 dB w związku z mniejszym ruchem pojazdów
HD 80	Rojna	Szczecińska – Traktorowa	– wymiana warstwy ścieralnej drogi na nawierzchnię o obniżonej emisji hałasu – ograniczenie prędkości ruchu do 50 km/godz. – uspokojenie ruchu poprzez budowę 3 rond	zrealizowano, ograniczenie prędkości obowiązuje w godz. 5-23, w rejonie wyniesionych skrzyżowań ograniczenie prędkości wynosi 40 km/h	2013 - 2015	29 350 456	ok. 2-3 dB na odc. Szczecińska – Rydzowa; wzrost oddziaływania o ok. 3 dB na odcinku Rydzowa – Traktorowa wynikający ze wzrostu ruchu pojazdów
<b>cele długookresowe (po 2023 r.)</b>							
HD 83	Jana Pawła II	Łaska - Obywatelska	– wymiana warstwy ścieralnej drogi na nawierzchnię o obniżonej emisji hałas – ograniczenie prędkości ruchu do 50 km/godz.	ograniczenie prędkości obowiązuje w godz. 5-23	-	-	ok. 1-2 dB (przy jednoczesnym wzroście ruchu pojazdów)
HD 89	Kilińskiego	Narutowicza – Tuwima	– wymiana warstwy ścieralnej drogi na nawierzchnię o obniżonej emisji hałas – ograniczenie prędkości ruchu do 50 km/godz.	zrealizowano, ograniczenie prędkości obowiązuje w godz. 5-23	2016	8 000 000	ok. 5-6 dB (wynikająca także ze zmniejszenia ruchu pojazdów)

Kod obszaru	Nazwa obszaru	Lokalizacja	Proponowane środki ochrony akustycznej	Stopień realizacji zadania	Okres realizacji zadania	Koszt realizacji zadania [zł]	Ocena skuteczności
HD 90	Kilińskiego	Tuwima – Aleja Piłsudskiego	<ul style="list-style-type: none"> <li>– wymiana warstwy ścieralnej drogi na nawierzchnię o obniżonej emisji hałas</li> <li>– ograniczenie prędkości ruchu do 50 km/godz.</li> </ul>	zrealizowano, ograniczenie prędkości obowiązuje w godz. 5–23	2016	10 000 000	ok. 5 dB (wynikająca także ze zmniejszenia ruchu pojazdów)

Tab. 36 Pozostałe inwestycje przeciwhałasowe, zrealizowane do roku 2018 – hałas drogowy

Lp.	Opis inwestycji	Rok realizacji
1	budowa ekranów akustycznych wzdłuż al. Włókniarzy	2012
2	wykonanie cichej nawierzchni drogowej na ul. Wólczańskiej od al. Mickiewicza do ul. Czerwonej	2012
3	wykonanie cichej nawierzchni drogowej na ul. Okólnej od ul. Strykowskiej do ul. Moskule	2012
4	wykonanie cichej nawierzchni drogowej na ul. Niciarnianej od al. Piłsudskiego do ul. Przybyszewskiego	2012
5	wykonanie cichej nawierzchni drogowej na ul. Felińskiego	2012
6	wykonanie cichej nawierzchni drogowej na ul. Gojawiczyńskiej	2012
7	wykonanie cichej nawierzchni drogowej na ul. Wschodniej od ul. Narutowicza do ul. Północnej	2012
8	wykonanie cichej nawierzchni drogowej na ul. Rojnej od ul. Szczecińskiej do ul. Masłochów	2012
9	wykonanie cichej nawierzchni drogowej na ul. Aleksandrowskiej od ul. Wareckiej do ul. Szczecińskiej	2012
10	wykonanie cichej nawierzchni drogowej na ul. Kusocińskiego od ul. Juszcakiewicza / ul. Armii Krajowej do ul. Popiełuszki	2013
11	wykonanie cichej nawierzchni drogowej oraz budowa ekranów akustycznych w ciągu al. Bartoszewskiego	2014
12	wykonanie cichej nawierzchni drogowej na trasie W-Z	2015
13	wykonanie cichej nawierzchni drogowej na ul. Zgierskiej na odcinku od ul. Świtezianki do ul. Wiklinowej (jezdni wschodnia)	2016
14	wprowadzenie zakazu wjazdu pojazdów ciężarowych na drogach wlotowych do Łodzi, za wyjątkiem wjazdów docelowych do obiektów na terenie miasta	2016
15	spowolnienie ruchu poprzez zastosowanie progów zwalniających na ul. Północnej przy ul. Wierzbowej (w kierunku wschodnim i zachodnim)	-
16	spowolnienie ruchu poprzez zastosowanie progów zwalniających na ul. Jaracza przy ul. POW	-
17	spowolnienie ruchu poprzez wprowadzenie strefy „Tempo 30 km/h” na osiedlu Karolew	-
18	spowolnienie ruchu poprzez wprowadzenie strefy „Tempo 30 km/h” na osiedlu Smulsko	-
19	spowolnienie ruchu do 20 km/h poprzez zastosowanie progów zwalniających na ul. Retkińskiej przy ul. Hubala	-
20	spowolnienie ruchu do 20 km/h poprzez zastosowanie progów zwalniających na ul. Maratońskiej przy ul. Gimnastycznej i ul. Kolarskiej	-
21	spowolnienie ruchu do 20 km/h poprzez zastosowanie progów zwalniających na ul. Ks. J. Popiełuszki przy al. Wyszyńskiego	-
22	spowolnienie ruchu do 20 km/h poprzez zastosowanie progów zwalniających na al. Wyszyńskiego przy ul. Ks. J. Popiełuszki i dalej na wschód	-
23	spowolnienie ruchu do 20 km/h poprzez zastosowanie progów zwalniających na ul. Gimnastycznej	-
24	spowolnienie ruchu do 20 km/h poprzez zastosowanie progów zwalniających na ul. Smulskiej	-
25	spowolnienie ruchu do 20 km/h poprzez zastosowanie progów zwalniających na ul. Kolarskiej	-
26	spowolnienie ruchu do 20 km/h poprzez zastosowanie progów zwalniających na ul. Żużlowej	-
27	spowolnienie ruchu do 20 km/h poprzez zastosowanie progów zwalniających na ul. Wróblewskiego na odcinku od ul. Waltera-Janke do ul. Wileńskiej	-
28	spowolnienie ruchu do 20 km/h poprzez zastosowanie progów zwalniających na ul. Karolewskiej	-
29	spowolnienie ruchu do 20 km/h poprzez zastosowanie progów zwalniających na ul. Łąkowej	-
30	spowolnienie ruchu do 20 km/h poprzez zastosowanie progów zwalniających na ul. Kasprzaka	-
31	spowolnienie ruchu do 20 km/h poprzez zastosowanie progów zwalniających na ul. Ossowskiego	-
32	spowolnienie ruchu do 20 km/h poprzez zastosowanie progów zwalniających na ul. Wapiennej przy ul. Lorentza	-
33	spowolnienie ruchu do 20 km/h poprzez zastosowanie progów zwalniających na ul. Napoleońskiej	-
34	spowolnienie ruchu do 20 km/h poprzez zastosowanie progów zwalniających na ul. Żwirki pomiędzy ul. Wólczańską a ul. Gdańską	-
35	spowolnienie ruchu do 20 km/h poprzez zastosowanie progów zwalniających na ul. Kusocińskiego przy ul. Rajdowej	-
36	obniżenie realnej prędkości pojazdów poprzez utworzenie „stref” skrzyżowań równorzędnych na kwartale ulic: Minerska - Krańcowa - Biegunowa – Krakowska	-

Lp.	Opis inwestycji	Rok realizacji
37	obniżenie realnej prędkości pojazdów poprzez utworzenie „stref” skrzyżowań równorzędnych na kwartale ulic: Traktorowa - Rabatkowa - Lemieszowa - Rąbieńska	-
38	obniżenie realnej prędkości pojazdów poprzez utworzenie „stref” skrzyżowań równorzędnych na połączeniu ul. Ossowskiego z ul. Wapienną	-
39	zastosowanie naprzemiennego parkowania wymuszającego obniżenie prędkości pojazdu na ul. Długosza na odcinku od ul. Ossowskiego do ul. Wapiennej	-
40	spowolnienie ruchu poprzez zastosowanie progów zwalniających na ul. Chryzantem	-
41	spowolnienie ruchu poprzez zastosowanie progów zwalniających na ul. Klasztornej	-
42	spowolnienie ruchu poprzez zastosowanie progów zwalniających na ul. Nastrojowej	-
43	spowolnienie ruchu poprzez zastosowanie progów zwalniających na ul. Inowrocławskiej	-
44	spowolnienie ruchu poprzez zastosowanie progów zwalniających na ul. Okopowej	-
45	spowolnienie ruchu poprzez zastosowanie progów zwalniających na ul. Szklanej	-
46	spowolnienie ruchu poprzez zastosowanie progów zwalniających na ul. Świtezianki	-
47	spowolnienie ruchu poprzez zastosowanie progów zwalniających na ul. 11 Listopada	-
48	spowolnienie ruchu poprzez zastosowanie progów zwalniających na ul. Ks. Brzóska	-
49	spowolnienie ruchu poprzez zastosowanie progów zwalniających na ul. Grabieniec	-
50	spowolnienie ruchu poprzez zastosowanie progów zwalniających na ul. Miarki	-
51	spowolnienie ruchu poprzez zastosowanie progów zwalniających na ul. Stalowej	-
52	spowolnienie ruchu poprzez zastosowanie progów zwalniających na ul. Rojnej	-
53	spowolnienie ruchu poprzez wprowadzenie strefy „Tempo 30 km/h” na kwartale ulic: Św. Franciszka - Czahary - Prądyńskiego - Zamojska	-
54	spowolnienie ruchu poprzez wprowadzenie strefy „Tempo 30 km/h” na ulicach: Tuszyńskiej - Sanockiej - Paderewskiego	-
55	spowolnienie ruchu poprzez wprowadzenie strefy „Tempo 30 km/h” na ulicach: Obywatelskiej - Jana Pawła II - Rondzie Lotników Lwowskich	-
56	instalacja urządzeń spowalniających ruch na ul. Janosika pomiędzy ul. Powstańców Śląskich a ul. Spartakusa	-
57	poprawa istniejących urządzeń spowalniających ruch na ul. Haska	-
58	poprawa istniejących urządzeń spowalniających ruch na ul. Cwiklińskiej	-
59	instalacja urządzeń spowalniających ruch na skrzyżowaniu ul. Przędzalnianej z ul. Fabryczną	-
60	instalacja urządzeń spowalniających ruch na ul. Dębowskiego	-
61	utworzenie wyniesionego skrzyżowania dla pieszych na ul. Ks. Wujka	-
62	przebudowa i rozbudowa ul. Wierzbowej od ul. Narutowicza do ul. Tuwima - nawierzchnia SMA	-
63	przebudowa i rozbudowa ul. Węglowej oraz ul. Tramwajowej wraz z rozbudową linii tramwajowej od ul. Nowotargowej do włączenia w ul. Narutowicza - nawierzchnia SMA	-
64	Rozbudowa i przebudowa ul. Lindleya (ul. Narutowicza - ul. Węglowa) - nawierzchnia SMA	-
65	Rozbudowa ul. Składowej i ul. Knychalskiego - szykany, strefa spowolnionego ruchu	-
66	przebudowa układu drogowo-torowego skrzyżowania ul. Dąbrowskiego i al. Śmigłego - Rydza - warstwa SMA	-
67	Budowa węzła multimodalnego przy Dworcu Łódź Fabryczna	-
68	al. Rodziny Poznańskich - nawierzchnia SMA	-
69	al. Rodziny Scheiblerów - nawierzchnia SMA	-
70	al. Rodziny Grohmanów - nawierzchnia SMA	-
71	przebudowa ul. POW (ul. Narutowicza - al. Rodziny Poznańskich) - nawierzchnia SMA	-
72	rozbudowa i modernizacja trasy tramwaju w relacji wschód - zachód (Retkinia - Olechów) wraz z systemem zasilania oraz systemem obszarowego sterowania ruchem - nawierzchnia SMA	-

Lp.	Opis inwestycji	Rok realizacji
73	budowa kolektora sanitarnego VA i wodociągu w ul. Gimnastycznej oraz przebudowa/rozbudowa skrzyżowania ul. Konstantynowskiej z ul. Juszcakiewicza wraz z budową chodnika wzdłuż ul. Juszcakiewicza w Łodzi - zadanie 3 - budowa ronda, strefa spowolnionego ruchu, nawierzchnia SMA	-
74	przebudowa Ronda Sybiraków w Łodzi wraz z przebudową sieci ciepłowniczej- przebudowa ronda, strefa spowolnionego ruchu, nawierzchnia SMA, przebudowa torowiska	-
75	zaprojektowanie i wybudowanie stadionu miejskiego przy al. Piłsudskiego 138 w Łodzi wraz z przebudową układu drogowego - ul. Józefa, ul. Sępia, ul. Tunelowa, ul. Widzewska - nawierzchnia SMA	-
76	przebudowa ul. Niciarnianej na odcinku od al. Piłsudskiego do ul. Czechosłowackiej - nawierzchnia SMA	-
77	przebudowa ul. Narutowicza na odcinku od ul. Piotrkowskiej do ul. Sienkiewicza oraz wymiana oświetlenia i sieci trakcyjnej na ul. Zielonej na odcinku od ul. Piotrkowskiej do ul. Zachodniej w Łodzi - nawierzchnia SSR	-
78	przebudowa ul. 6-go Sierpnia na strefę typu woonerf na odcinku od ul. Kościuszki do ul. Piotrkowskiej - nawierzchnia SSR, strefa spowolnionego ruchu	-
79	przebudowa ul. Zacisze na strefę typu woonerf na odcinku od ul. Pomorskiej do ul. Rewolucji 1905 r. - warstwa SSR, strefa spowolnionego ruchu	-
80	przebudowa ul. Traugutta na strefę typu woonerf na odcinku od ul. Piotrkowskiej do ul. Sienkiewicza - warstwa SSR, strefa spowolnionego ruchu	-
81	przebudowa układu drogowego Starego Polesia, przebudowa ulic: 28 Pułku Strzelców Kaniowskich, Pogonowskiego, Lipowej - warstwy SSR	-
82	pozyskanie w formie najmu długoterminowego 20 autobusów jednoczłonowych i 20 autobusów dwuczłonowych	2015
83	wprowadzono do eksploatacji 24 szt. Nowych niskopodłogowych autobusów typu mini (Isuzu)	I kwartał 2019 r.

## 8.2.2 Hałas kolejowy

W POŚpH 2013 nie wskazano konkretnych działań w zakresie redukcji hałasu kolejowego. Niemniej, zwrócono uwagę na szereg inwestycji kolejowych na terenie Łodzi oraz w regionie łódzkim, będących wówczas na etapie planowania, których realizacja mogłaby potencjalnie wpływać klimat akustyczny w mieście związany z tym typem źródła hałasu. W tabeli 37 przedstawiono wykaz inwestycji kolejowych wskazanych w POŚpH 2013, wraz z określeniem aktualnego stopnia ich realizacji.

Tab. 37 Zestawienie inwestycji kolejowych planowanych do realizacji na terenie Łodzi oraz w regionie łódzkim na etapie opracowania POŚpH 2013 wraz z określeniem aktualnego stopnia ich realizacji

Lp.	Nazwa inwestycji	Stopień realizacji inwestycji	Okres realizacji inwestycji
1	budowa linii kolejowej w tunelu średnicowym pod Łodzią	w trakcie realizacji	planowane rozpoczęcie prac w 2019 r.
2	budowa wiaduktu wschodniego na stacji Łódź Kaliska	planowane do realizacji	2020 – 2023
3	rewitalizacja linii kolejowej nr 14 na odcinku Łódź Kaliska - Sieradz/Ostrów Wielkopolski	w trakcie realizacji	planowane zakończenie w 2023 r.
4	rewitalizacja linii nr 15: odcinek Łódź Kaliska – Zgierz	zrealizowano	-
5	rewitalizacja linii nr 16 na odcinku Zgierz – Ozorków – Kutno	planowane do realizacji	2020 – 2023
6	budowa i przebudowa przystanków kolejowych na trasach Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej – etap II	zrealizowano	-
7	budowa linii kolejowej Zgierz – Kutno	planowane do realizacji	-
8	rewitalizacja linii nr 22 i 25 Łódź – Tomaszów Mazowiecki – Opoczno (odcinek Gałkówek – Idzikowice/Opoczno)	brak danych	-
9	budowa linii kolejowej do portu lotniczego im. Władysława Reymonta wraz ze stacją końcową	zrezygnowano	-
10	budowa linii kolejowej Wieluń – linia nr 131 (kier. Zduńska Wola)	w trakcie planowania	-
11	modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź – odcinek Łódź Widzew	zrealizowano	2012 – 2014
12	budowa dworca Łódź Fabryczna	zrealizowano	2011 – 2016
13	powstanie studium wykonalności dla przystosowania Łódzkiego Węzła Kolejowego do obsługi kolei dużych prędkości	zrezygnowano	-

### 8.2.3 Hałas tramwajowy

W ramach działań technicznych redukcji hałasu tramwajowego wskazano działania polegające na:

- szlifowaniu szyn,
- modernizacji torowiska.

Analiza stopnia realizacji poszczególnych zadań została wykonana w oparciu o sprawozdania roczne z realizacji Programu. Zestawienie proponowanych działań w kontekście redukcji hałasu tramwajowego, wraz z określeniem stopnia ich realizacji, a także oceną skuteczności ustalonej na podstawie wyników map akustycznych z 2013 i 2018 r. przedstawiono w tabeli 38. Ponadto w tabeli 39 wymieniono pozostałe inwestycje mające wpływ na redukcję hałasu tramwajowego zrealizowane od czasu POŚpH 2013 na terenie Łodzi. Skuteczność wybranych działań zrealizowanych w zakresie hałasu tramwajowego w formie graficznej przedstawiona została w części opisowej MA 2018.

Spośród działań wskazanych w POŚpH 2013, a dotychczas niezrealizowanych, zidentyfikowano szesnaście (HT 7, 11, 13, 28, 29, 30, 33, 40, 41, 44, 47, 51, 58, 59, 73 i 87), które w kontekście wyników MA 2018 pozostają zasadne i konieczne dla przywrócenia właściwego kształtu klimatu akustycznego. Działania te zostały bezpośrednio przeniesione lub włączone w obszary szerszych działań wskazywanych w niniejszym Programie, co opisano w rozdziale 12.3.

Wśród przyczyn braku realizacji wszystkich działań wskazanych w perspektywie krótkookresowej (tj. do 2018 r.) w POŚpH 2013 wymienić należy przede wszystkim brak środków finansowych i możliwości pozyskania dodatkowego finansowania dla ich realizacji. Warto przy tym zauważyć, że w okresie realizacji POŚpH 2013 przeprowadzono liczne modernizacje taboru tramwajowego, a także zakupiono nowe pojazdy (tabela 39), co również w znacznym stopniu przekłada się na ograniczenie hałasu tramwajowego na terenie miasta.



Tab. 38 Zestawienie zrealizowanych działań przeciwhałasowych POŚpH 2013 dla hałasu tramwajowego

Kod obszaru	Nazwa obszaru	Lokalizacja	Proponowane środki ochrony akustycznej	Stopień realizacji zadania	Okres realizacji zadania	Koszt realizacji zadania [zł]	Ocena skuteczności
<b>cele krótkookresowe (do 2018 r.)</b>							
HT 1	Pomorska	Wschodnia – Kilińskiego	szlifowanie szyn	zrealizowano	2018	b.d.	brak możliwości oceny (działanie zrealizowane po MA 2018)
HT 2	Pomorska	Plac Wolności – Wschodnia	szlifowanie szyn				
HT 3	Żwirki	Aleja Kościuszki – Piotrkowska	zmiana organizacji ruchu (przeniesienie ruchu na ul. Piotrkowską)	zrealizowano	2013 – 2015	-	brak oddziaływania akustycznego w związku z brakiem ruchu
HT 4	Pomorska	Sterlinga – Kamińskiego	szlifowanie szyn	zrealizowano	2018	b.d.	brak możliwości oceny (działanie zrealizowane po MA 2018)
HT 5	Pomorska	Kilińskiego – Sterlinga	szlifowanie szyn				
HT 8	Kopernika	Aleja Włóknarzy – Gdańska	modernizacja torowiska	zrealizowano (częściowo wspólnie z zadaniami HT46, HT67 i HT69)	2013 – 2014, 2017	5 130 712 (całkowity koszt inwestycji)	ok. 1-2 dB
HT 10	Kilińskiego	Tuwima – Aleja Piłsudskiego	modernizacja torowiska	inwestycja została zrealizowana wspólnie z zadaniem HT18	2015 – 2016	10 740 481 (wraz z zadaniem HT18)	ok. 2-3 dB
HT 14	Pomorska	Rondo Solidarności – Tamka	szlifowanie szyn	zrealizowano	2018	b.d.	brak możliwości oceny (działanie zrealizowane po MA 2018)
HT 16	Piłsudskiego	Wodna – Kopcińskiego	modernizacja torowiska	inwestycja została zrealizowana w ramach trasy W-Z odc. 4-5	2014 – 2015	239 000 000 (całkowity koszt inwestycji)	ok. 2-3 dB
HT 17	Pomorska	Kamińskiego – Aleja Palki	szlifowanie szyn	zrealizowano	2018	b.d.	brak możliwości oceny (działanie zrealizowane po MA 2018)
HT 18	Kilińskiego	Narutowicza – Tuwima	modernizacja torowiska	inwestycja została zrealizowana wspólnie z zadaniem HT10	2015 – 2016	10 740 481 (wraz z zadaniem HT10)	ok. 5-6 dB

Kod obszaru	Nazwa obszaru	Lokalizacja	Proponowane środki ochrony akustycznej	Stopień realizacji zadania	Okres realizacji zadania	Koszt realizacji zadania [zł]	Ocena skuteczności
HT 20	Dąbrowskiego	Kilińskiego – Aleja Śmigłego-Rydza	modernizacja torowiska	inwestycja w trakcie realizacji	-	-	-
HT 21	Piłsudskiego	Kopcińskiego – Niciarniana	modernizacja torowiska	inwestycja została zrealizowana w ramach trasy W-Z odc. 4-7	2014 – 2015	239 000 000 (całkowity koszt inwestycji)	ok. 5-6 dB
HT 22	Dąbrowskiego	Rzgowska – 160 m przed Łomżyńską	modernizacja torowiska	inwestycja w trakcie realizacji	-	-	-
HT 23	Karolewska	Objazdowa – Wileńska	modernizacja torowiska	inwestycja została zrealizowana w ramach trasy W-Z odc. 2	2014 – 2015	107 000 000 (całkowity koszt inwestycji)	ok. 2-3 dB
HT 24	Piłsudskiego	Niciarniana – Sobolowa	modernizacja torowiska	inwestycja została zrealizowana w ramach trasy W-Z odc. 4-7	2014 – 2015	239 000 000 (całkowity koszt inwestycji)	ok. 5-6 dB
HT 25	Bratysławska	odcinek 50 m na wysokości Wioślarskiej	modernizacja torowiska	inwestycja została zrealizowana w ramach trasy W-Z odc. 2	2014 – 2015	107 000 000 (całkowity koszt inwestycji)	ok. 5-6 dB
<b>cele średniookresowe (2019 – 2023 r.)</b>							
HT 37	Narutowicza	Krzywickiego – Kopcińskiego	szlifowanie szyn	remont torowiska tramwajowego	2018	7 636 870	ok. 3-4 dB
HT 46	Gdańska	6 Sierpnia – Struga	szlifowanie szyn	remont torowiska tramwajowego na ul. Gdańskiej i ul. Kopernika na odcinku od ul. Zielonej do ul. Żeromskiego (inwestycja obejmująca także obszar zadań HT8, HT67 i HT69)	2017	5 130 712 (całkowity koszt inwestycji)	ok. 2-3 dB
HT 58	Rzgowska	Dąbrowskiego – 50 m w kierunku Placu Niepodległości	modernizacja torowiska	rozpoczęto realizację	2018 – ...	-	-
HT 67	Gdańska	Struga – Kopernika	szlifowanie szyn	remont torowiska tramwajowego na ul. Gdańskiej i ul. Kopernika na odcinku od ul. Zielonej do ul. Żeromskiego (inwestycja obejmująca także obszar zadań HT8, HT46 i HT69)	2017	5 130 712 (całkowity koszt inwestycji)	ok. 2-3 dB
HT 69	Gdańska	Zielona – 6 Sierpnia	szlifowanie szyn	remont torowiska tramwajowego na ul. Gdańskiej	2017	5 130 712 (całkowity koszt inwestycji)	ok. 2-3 dB

Kod obszaru	Nazwa obszaru	Lokalizacja	Proponowane środki ochrony akustycznej	Stopień realizacji zadania	Okres realizacji zadania	Koszt realizacji zadania [zł]	Ocena skuteczności
				i ul. Kopernika na odcinku od ul. Zielonej do ul. Żeromskiego (inwestycja obejmująca także obszar zadań HT8, HT46 i HT67)			
HT 77	Aleksandrowska	okolice skrzyżowania z Uprawą	szlifowanie szyn	wykonano remont torowiska w ul. Aleksandrowskiej na odcinku od ul. Szczecińskiej do pętli „Chochoła” wraz ze szlifowaniem szyn	2018	b.d.	brak możliwości oceny (działanie zrealizowane po MA 2018)

Tab. 39 Pozostałe inwestycje przeciwhałasowe, zrealizowane do roku 2018 – hałas tramwajowy

Lp.	Opis inwestycji	Rok realizacji
1	przebudowa i rozbudowa ul. Węglowej oraz ul. Tramwajowej wraz z rozbudową linii tramwajowej od ul. Nowotargowej do włączenia w ul. Narutowicza – budowa torowiska	b.d.
2	przebudowa układu drogowo-torowego skrzyżowania ul. Dąbrowskiego i Al. Śmigłego-Rydza – budowa torowiska	b.d.
3	Al. Rodziny Poznańskich – budowa torowiska	b.d.
4	przebudowa ul. POW (ul. Narutowicza - Al. Rodziny Poznańskich) – budowa torowiska	b.d.
5	rozbudowa i modernizacja trasy tramwaju w relacji wschód - zachód (Retkinia - Olechów) wraz z systemem zasilania oraz systemem obszarowego sterowania ruchem – przebudowa torowiska (inwestycja obejmująca także obszary działań HT16, HT21, HT23, HT24 i HT25)	2013 – 2015
6	szlifowanie szyn torowiska w ciągu AL. Włókniarzy na odcinku od ul. Legionów do ul. Limanowskiego	2018
7	zakup 14 używanych tramwajów Duwag N8C (poddane modernizacji w latach 2015-2019)	2014
8	wprowadzenie do eksploatacji 22 nowych tramwajów PESA	2016
9	zakup używanego, niskopodłogowego tramwaju Siemens NF6D; modernizacja 6 wagonów (3 składy) Konstal 805N do wersji 805N 3D Woltan; modernizacja 5 wagonów M8C do typu M8CN; modernizacja 2 wagonów Bombardier Cityrunner	2017
10	zakup 22 nowych niskopodłogowych tramwajów typu PESA 122 Nal-10; zakup i modernizacja 10 używanych niskopodłogowych tramwajów Siemens NF6D; modernizacja 1 wagonu M8C na wagon M8CN; modernizacja 1 wagonu Bombardier Cityrunner; modernizacja 12 wagonów 805Na	2018

## 8.2.4 Hałas przemysłowy

W POŚpH 2013 nie wskazano konkretnych działań w zakresie redukcji hałasu przemysłowego. W treści dokumentu zwrócono uwagę na trudności związane ze specyfiką hałasu przemysłowego, którego parametry są ściśle związane z procesem technologicznym oraz cyklami pracy zakładu, stąd późniejszy dobór metody ochrony akustycznej wymaga osobnej ścieżki postępowania. Wskazano natomiast na obowiązujące i możliwe do wdrożenia procedury administracyjne, związane z oceną, kontrolą i weryfikacją negatywnego oddziaływania akustycznego tego typu źródeł,

Zgodnie z art. 115a ust. 1 ustawy POŚ, w przypadku stwierdzenia przez organ ochrony środowiska, na podstawie pomiarów własnych, pomiarów dokonanych przez Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska (aktualnie Centralne Laboratorium Badawcze GIOŚ) lub pomiarów podmiotu obowiązującego do ich prowadzenia, że poza zakładem, w wyniku jego działalności, przekroczone są dopuszczalne poziomy hałasu, organ ten wydaje decyzję o dopuszczalnym poziomie hałasu. Za przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu uważa się przekroczenie wskaźnika hałasu  $L_{AeqD}$  lub  $L_{AeqN}$ . Poza przyczyną podaną powyżej, jest to drugi powód, dla którego wnioski z mapy akustycznej i POŚpH, wyrażone wskaźnikami długookresowymi,  $L_{DWN}$  i  $L_N$ , nie mogą być podstawą do wskazania konkretnych działań ograniczających emisję hałasu z zakładów przemysłowych.

W tabeli 40 przedstawione zostały decyzje o dopuszczalnym poziomie hałasu, wydane na obszarze Łodzi od ostatniej edycji programu ochrony środowiska przed hałasem, obejmujące podmioty generujące hałas przemysłowy na terenie miasta.

Tab. 40 Decyzje o dopuszczalnym poziomie hałasu wydane na terenie miasta Łodzi od POŚpH 2013

Lp.	Numer decyzji	Podmiot objęty postanowieniem decyzji
1	Decyzja Nr 1/H/13 z dnia 29 maja 2013 r.	Ekomyjnia, ul. Zelwerowicza 24/3, 90-147 Łódź
2	Decyzja Nr 2/H/13 z dnia 29 maja 2013 r.	P.P.U.H. „AR-POL”, al. Politechniki 9B, 93-590 Łódź
3	Decyzja Nr 1/H/14 z dnia 9 maja 2014 r.	Carrefour Market Express, ul. Codzienna 1, 93-323 Łódź
4	Decyzja Nr 2/H/14 z dnia 22 grudnia 2014 r.	ABG-DRUK, ul. Elbląska 24, 93-459 Łódź
5	Decyzja Nr 3/H/13 z dnia 22 grudnia 2014 r.	AGROSAK S.A. ul. Kilińskiego 228, 93-124 Łódź
6	Decyzja Nr 1/H/15 z dnia 25 lutego 2015 r.	Centrum Biznesu, al. Piłsudskiego 3, 90-368 Łódź
7	Decyzja Nr 2/H/15 z dnia 12 czerwca 2015 r.	Vandemoortele Polska Sp. z o.o., ul. Tokarzewskiego 7/12, 91-842 Łódź
8	Decyzja Nr 4/H/15 z dnia 2 lipca 2015 r.	Instytut BioInfoBank Sp. z o.o., ul. Starorudzka 10/12, 93-418 Łódź
9	Decyzja Nr 1/H/16 z dnia 4 lipca 2016 r.	KROMSTAL RECYKLING s.c., skup złomu zlokalizowany przy ul. Kruczej 8, 93-185 Łódź
10	Decyzja Nr 2/H/16 z dnia 4 lipca 2016 r.	P.P.H.U MATIMEX Sp. z o.o., sklep spożywczy „DUO”, ul. Czarnkowska 2a, 91-013 Łódź
11	Decyzja Nr 1/H/17 z dnia 28 czerwca 2017 r.	Hutchinson Poland Sp. z o.o., zakład przemysłowy przy ul. Kurczaki 130, 93-331 Łódź
12	Decyzja Nr 1/H/18 z dnia 15 listopada 2018 r.	zakład „MONIA”, ul. Plonowa 17/17a, 91-156 Łódź
13	Decyzja Nr 2/H/18 z dnia 3 grudnia 2018 r.	sklep spożywczy „Żabka”, ul. Tuwima 59 lok. U-2, 90-025 Łódź
14	Decyzja Nr 3/H/18 z dnia 30 stycznia 2019 r.	sklep spożywczy „Żabka”, ul. Jaracza 25, 90-261 Łódź

## 9 Analiza trendów zmian stanu akustycznego środowiska

Działania przeciwhałasowe realizowane w mieście w ramach różnych projektów i inwestycji, również te analizowane w poprzednich POŚpH, wpływają na zmianę poziomu hałasu w środowisku. W perspektywie długoterminowej pozwala to na śledzenie trendu zmian klimatu akustycznego, pod warunkiem, że w kolejnych edycjach Programu oraz Map akustycznych stosowane są porównywalne miary i metody pomiarów oraz obliczeń poziomu hałasu (rozdział 13.3). Poniżej przedstawiono wnioski z porównania wyników analiz dla poszczególnych źródeł hałasu dokonanych w poprzedniej (z 2012 roku) oraz aktualnej (z 2018 roku) mapy akustycznej.

### 9.1 Hałas drogowy

W ramach analizy trendów zmian hałasu drogowego porównano wyniki pomiarów hałasu drogowego wykonanych na potrzeby opracowania Map akustycznych z roku 2012 oraz 2018. Porównanie przeprowadzono w 10 punktach pomiarowych (P4, P5, P7, P8, P9, P11, P12, P17, P18, P19). Dla pozostałych punktów pomiarowych różnice lokalizacyjne punktów w obydwu seriach pomiarowych uniemożliwiły bezpośrednie porównanie wyników pomiarów. Szczegółowe dane lokalizacyjne punktów pomiarowych przedstawione są w sprawozdaniach z badań załączonych do map akustycznych. W tabeli 41 zestawiono odcinki dróg na których wykonywane były pomiary.

Tab. 41 Punkty monitoringu hałasu drogowego w roku 2012 i w roku 2018 wykorzystane do analiz trendów zmian hałasu drogowego

Nr punktu pomiarowego	Odcinek drogi
P4	al. Włókniarzy od ul. Drewnowskiej do ul. Legionów
P5	ul. Aleksandrowska od ul. Szparagowej do ul. Szczecińskiej
P7	ul. Pomorska od ul. Lawinowej do ul. Frezjowej
P8	ul. Przybyszewskiego od ronda Sybiraków do ul. Lodowej
P9	ul. Dąbrowskiego od ul. Puszkina do al. Śmigłego - Rydza
P11	ul. Kolumny od ul. Bieszczadzkiej do ul. Rzgowskiej
P12	ul. Pabianicka od obwodnicy Pabianic do ul. Rudzkiej
P17	al. Śmigłego-Rydza od ul. Dąbrowskiego do ul. Przybyszewskiego
P18	ul. Retkińska od al. Ks. Kardynała Stefana Wyszyńskiego do ul. Kusocińskiego
P19	ul. Wojska Polskiego od ul. Źródłowej do ul. Pankiewicza

Tab. 42 Porównanie wyników monitoringu hałasu drogowego w roku 2012 i w roku 2018

Numer punktu pomiarowego	L <sub>Aeq,D</sub> [dB]			L <sub>Aeq,N</sub> [dB]		
	rok 2012	rok 2018	zmiana	rok 2012	rok 2018	zmiana
P4	72,2	71,7	-0,5	70,4	67,7	-2,7
P5	67,1	66,8	-0,3	61,5	61,8	0,3
P7	65,4	63,9	-1,5	57,1	55,4	-1,7
P8	67,8	71,4	3,6	60,9	64,3	3,4
P9	69,0	68,3	-0,7	63,7	61,9	-1,8
P11	67,3	69,7	2,4	61,4	63,5	2,1
P12	65,6	69,6	4,0	62,4	64,6	2,2
P17	69,4	70,5	1,1	65,6	65,0	-0,6
P18	62,1	63,7	1,6	56,4	58,4	2,0
P19	60,6	61,1	0,5	56,5	56,2	-0,3

Wyniki pomiarów zrealizowanych w 2012 i 2018 roku zestawiono w tabeli 42. W tabelach 43 i 44 zamieszczono natomiast porównanie danych ruchowych z lat 2012 i 2018 odpowiednio dla pory dnia i nocy.

Tab. 43 Porównanie natężenia i prędkości ruchu samochodów w punktach pomiarowych w 2012 i 2018 roku – pora dzienna

Numer punktu pomiarowego	2012				2018			
	natężenie ruchu		prędkość ruchu		natężenie ruchu		prędkość ruchu	
	PL	PC	PL	PC	PL	PC	PL	PC
P4	39582	4307	50	42	49666	3800	54	49
P5	24924	1752	76	60	25883	1244	65	55
P7	10388	529	53	47	11466	469	54	50
P8	15653	940	68	50	14495	945	55	49
P9	18662	1392	56	50	20976	2175	59	54
P11	12126	1026	71	67	15376	1334	60	57
P12	22415	1829	63	55	29504	1401	72	57
P17	27799	2376	75	61	25365	1032	70	65
P18	13724	514	59	45	15330	446	38	30
P19	15520	823	66	60	15086	368	46	39

Tab. 44 Porównanie natężenia i prędkości ruchu samochodów w punktach pomiarowych w 2012 i 2018 roku – pora nocna

Numer punktu pomiarowego	2012				2018			
	natężenie ruchu		prędkość ruchu		natężenie ruchu		prędkość ruchu	
	PL	PC	PL	PC	PL	PC	PL	PC
P4	3983	1827	59	47	4314	482	56	49
P5	1720	270	82	62	2161	128	79	62
P7	564	35	55	46	659	25	56	54
P8	1062	164	77	58	1148	236	67	56
P9	1083	279	60	54	1643	336	64	57
P11	733	140	72	69	1015	154	68	63
P12	1783	579	65	58	1965	384	83	67
P17	2700	863	83	70	2235	178	75	66
P18	815	63	63	42	938	60	49	29
P19	1319	141	67	60	1224	96	51	36

W tabeli 45, wskazano zmianę wartości równoważnego poziomu dźwięku,  $\Delta L_{Aeq,D/N}$ , procentową zmianę natężenia ruchu pojazdów lekkich (L) i ciężkich (C),  $\Delta N_{L,C,D/N}$ , oraz zmianę prędkości ruchu pojazdów lekkich (L) i ciężkich (C),  $\Delta V_{L,C,D/N}$ .

Tab. 45 Porównanie struktury ruchu na analizowanych odcinkach dróg w roku 2012 i w roku 2018

Punkt pomiarowy	pora dzienna					pora nocna				
	$\Delta L_{Aeq,D}$ [dB]	$\Delta N_{L,D}$ [%]	$\Delta N_{C,D}$ [%]	$\Delta V_{L,D}$ [km/h]	$\Delta V_{C,D}$ [km/h]	$\Delta L_{Aeq,D}$ [dB]	$\Delta N_{L,D}$ [%]	$\Delta N_{C,D}$ [%]	$\Delta V_{L,D}$ [km/h]	$\Delta V_{C,D}$ [km/h]
P4	-0,5	25	-12	5	8	-2,7	8	-74	-3	2
P5	-0,3	4	-29	-11	-5	0,3	26	-53	-3	1
P7	-1,5	10	-11	1	3	-1,7	17	-29	1	8
P8	3,6	-7	1	-13	-1	3,4	8	44	-10	-2
P9	-0,7	12	56	3	5	-1,8	52	20	4	3
P11	2,4	27	30	-11	-10	2,1	38	10	-4	-6
P12	4,0	32	-23	9	2	2,2	10	-34	18	9
P17	1,1	-9	-57	-5	4	-0,6	-17	-79	-8	-4
P18	1,6	12	-13	-20	-15	2,0	15	-5	-15	-13
P19	0,5	-3	-55	-20	-21	-0,3	-7	-32	-16	-24

Wskazane zmiany natężenia i prędkości ruchu nie zawsze jednoznacznie wyjaśniają zmiany poziomu hałasu. Do potencjalnych przyczyn należą również zmiany stanu technicznego samochodów, nawierzchni i struktury drogowej, optymalizacja sterowania sygnalizacją świetlną i budowa zabezpieczeń akustycznych.

Powyższe zestawienie nie wskazuje jednoznacznie na tendencję spadkową lub wzrostową poziomu hałasu i jest jedynie punktowym obrazem zmian stanu akustycznego w mieście.



## 9.2 Hałas kolejowy

W ramach analizy trendów zmian hałasu tramwajowego porównano wyniki pomiarów hałasu drogowego wykonanych na potrzeby opracowania map akustycznych z roku 2012 oraz 2018. Porównanie przeprowadzono w 3 punktach pomiarowych (K01, K02, K03). Szczegółowe dane lokalizacyjne punktów pomiarowych przedstawione są w sprawozdaniach z badań załączonych do map. W tabeli 46 zestawiono odcinki torowisk na których wykonywane były pomiary.

Tab. 46 Lokalizacje punktów monitoringu hałasu kolejowego w roku 2012 i 2018 wykorzystanych do analiz trendów zmian hałasu kolejowego

Numer punktu pomiarowego	Odcinek linii kolejowej
K01	Linia kolejowa nr 25, odcinek B - „Łódź Chojny - Łódź Olechów”
K02	Linia kolejowa nr 540, odcinek „Łódź Chojny - Łódź Widzew” Linia kolejowa nr 939, odcinek „Łódź Dąbrowa - Łódź Dąbrowa Przemysłowa (EC4)”
K03	Linia kolejowa nr 15, odcinek C „Zgierz - Łódź Kaliska”

Tab. 47 Porównanie wyników monitoringu okresowego hałasu kolejowego w roku 2012 i w roku 2018

Numer punktu pomiarowego	L <sub>Aeq,D</sub> [dB]			L <sub>Aeq,N</sub> [dB]		
	rok 2012	rok 2018	zmiana	rok 2012	rok 2018	zmiana
K01	63,1	62,5	-0,6	61,6	63,1	1,5
K02	59,3	53,0	-6,3	54,9	50,8	-4,1
K03	60,4	57,6	-2,8	54,9	58,2	3,3

W tabeli 47 zamieszczono wyniki pomiarów, a w tabeli 48 przedstawiono porównanie danych ruchowych z lat 2012 i 2018 odpowiednio dla pory dnia i nocy.

Tab. 48 Porównanie natężeń ruchu w porze dziennej oraz średniej prędkości na analizowanych odcinkach linii kolejowych w roku 2012 i w roku 2018

Punkt pom.	Pora dzienna				Pora nocna				Średnia prędkość V [km/h]	
	Liczba pociągów osobowych		Liczba pociągów towarowych		Liczba pociągów osobowych		Liczba pociągów towarowych			
	rok 2012	rok 2018	rok 2012	rok 2018	rok 2012	rok 2018	rok 2012	rok 2018	rok 2012	rok 2018
K01	75	113	25	23	15	36	12	11	30-50	45
K02	69	98	0	2	12	29	0	0	30-50	46
K03	39	66	3	5	5	10	2	5	30-50	67

We wszystkich punktach pomiarowych w porze dziennej odnotowano spadek poziomu hałasu w 2018 roku w stosunku do roku 2012. Natężenie ruchu zwiększyło się w 2018 roku, w związku z czym prawdopodobnymi przyczynami zmian poziomu hałasu są zmiana taboru kolejowego (przede wszystkim wymiana pociągów osobowych na cichsze), szlifowanie szyn, remonty torowisk. Wzrost poziomu hałasu w punkcie K03 wiąże się prawdopodobnie ze zwiększoną prędkością pociągów oraz z ponad dwukrotnym wzrostem natężenia ruchu pociągów towarowych, których przejazdy charakteryzują się największą emisją hałasu (a więc największym udziałem w wypadkowym poziomie hałasu) i które w ciągu ostatnich lat nie były poddawane znaczącym modernizacjom.

### 9.3 Hałas tramwajowy

W ramach analizy trendów zmian hałasu tramwajowego porównano wyniki pomiarów hałasu drogowego wykonanych na potrzeby opracowania map akustycznych z roku 2012 oraz 2018. Porównanie przeprowadzono w 5 punktach pomiarowych (T01, T03, T04, T05, T06). Szczegółowe dane lokalizacyjne punktów pomiarowych przedstawione są w sprawozdaniach z badań załączonych do niniejszego opracowania. W tabeli 49 zestawiono odcinki torowisk na których wykonywane były pomiary.

Tab. 49 Lokalizacje punktów monitoringu hałasu tramwajowego w roku 2012 i 2018 wykorzystanych do analiz trendów zmian hałasu tramwajowego

Numer punktu pomiarowego	Torowisko
T01	Dwutorowa linia tramwajowa wzdłuż ulicy Piłsudskiego (ul. Jana Kilińskiego - Aleja Marszałka Edwarda Śmigłego-Rydza)
T03	Dwutorowa linia tramwajowa wzdłuż ulicy Rokocińskiej (Rondo Inwalidów - ul. Wałowa)
T04	Dwutorowa linia tramwajowa wzdłuż ulicy Dąbrowskiego (Aleja Marszałka Edwarda Śmigłego-Rydza - ul. Tatrzańska)
T05	Dwutorowa linia tramwajowa wzdłuż ul. Aleksandrowskiej (ul. Traktowa - ul. Bielicowa)
T06	Dwutorowa linia tramwajowa wzdłuż ul. Wojska Polskiego (ul. Głowackiego – ul. Sporna)

Tab. 50 Porównanie wyników monitoringu okresowego hałasu tramwajowego w roku 2012 i w roku 2018

Numer punktu pomiar.	L <sub>Aeq,D</sub> [dB]			L <sub>Aeq,N</sub> [dB]		
	rok 2012	rok 2018	zmiana	rok 2012	rok 2018	zmiana
T01	61,2	57,2	-4,0	55,6	50,6	-5,0
T03	63,4	55,6	-7,8	56,9	49,6	-7,3
T04	61,0	56,0	-5,0	55,3	50,1	-5,2
T05	61,1	62,0	0,9	55,4	57,0	1,6
T06	60,2	54,9	-5,3	54,4	48,8	-5,6

W tabeli 51 zamieszczono porównanie danych ruchowych z lat 2012 i 2018 odpowiednio dla pory dnia nocy.

Tab. 51 Porównanie natężeń ruchu w porze dziennej oraz średniej prędkości na analizowanych odcinkach linii tramwajowych w roku 2012 i w roku 2018

Punkt pom.	Liczba tramwajów pora dzienna		Liczba tramwajów pora nocna		Średnia prędkość V [km/h]	
	rok 2012	rok 2018	rok 2012	rok 2018	rok 2012	rok 2018
T01	542	563	74	61	20-40	25
T03	545	573	60	71	30-50	56
T04	415	442	56	56	30-40	30
T05	529	521	71	81	30-40	35
T06	263	290	37	36	20-40	20

Jak widać z powyższych tabel, z 4 spośród 5 punktów pomiarowych występuje znaczny spadek poziomu hałasu. Nie koreluje to ze zmianą natężenia ruchu (nieznaczny wzrost). Prawdopodobnie wiąże się to z remontami torowisk, wymianą taboru na cichszy, szlifowaniem szyn lub wprowadzeniem innych zabezpieczeń akustycznych.

## **10 Analiza dokumentów potencjalnie lub faktycznie wpływających na realizację programu**

Niniejsza aktualizacja Programu ochrony przed hałasem dla miasta Łodzi opracowana została z wykorzystaniem szeregu materiałów, dokumentów i publikacji, określających założenia i uwarunkowania polityki kształtowania klimatu akustycznego. Poniżej przedstawiono syntetyczną analizę głównych tez przedmiotowych opracowań, wpływających na kształt i zakres aktualizacji Programu, przechodząc od poziomu krajowego do regionalnego i lokalnego.

### **10.1 Polityki, strategie, plany i programy**

#### **Strategia na rzecz odpowiedzialnego rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)**

*Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)* (zwana dalej SOR lub Strategią), przyjęta uchwałą Rady Ministrów z dnia 14 lutego 2017 r. <sup>(7)</sup>, jest podstawowym opracowaniem o charakterze strategicznym w skali całego kraju. Dokument ten stanowi aktualizację uchwalonej w 2012 roku *Strategii Rozwoju Kraju 2020* <sup>(8)</sup>. W SOR określono najważniejsze cele na rzecz zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego Polski, przedstawione w perspektywie średnio- i długookresowej, a także zidentyfikowano główne wyzwania oraz zagrożenia, stojące na przeszkodzie do wypełnienia założeń Strategii. Dokument ten powstał w powiązaniu z innymi, uchwalanymi dotychczas opracowaniami strategicznymi o znaczeniu międzynarodowym i krajowym.

Przywoływane w SOR treści odnoszą się do wszystkich kluczowych obszarów z zakresu funkcjonowania państwa, którym wytyczane są podstawowe kierunki działań. Do najważniejszych celów wyznaczonych do osiągnięcia w ramach Strategii należą:

- konsekwentne zwiększanie zamożności społeczeństwa poprzez wzrost dochodów obywateli, przy jednoczesnym zachowaniu stabilnego rozwoju państwa,
- zbudowanie silnej i innowacyjnej gospodarki Polski, celem zachowania długotrwałego wzrostu gospodarczego oraz zwiększenia jej konkurencyjności,
- zrównoważony rozwój z uwzględnieniem uwarunkowań społecznych i terytorialnych,
- unowocześnienie struktur państwowych i instytucji publicznych, usprawnienie procesów legislacyjnych i administracyjnych.

Jak zostało wskazane w SOR, osiągnięcie ww. nadrzędnych celów możliwe będzie przy jednoczesnym podjęciu niezbędnych działań na różnych płaszczyznach. Jednym z wymienionych w tym kontekście działań jest

---

<sup>7</sup> Uchwała Nr 8 Rady Ministrów z dnia 14 lutego 2017 r. w sprawie przyjęcia Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) (M.P. 2017 poz. 260)

<sup>8</sup> Uchwała Nr 157 Rady Ministrów z dnia 25 września 2012 r. w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Kraju 2020 (M.P. 2012 poz. 882)

odpowiednie gospodarowanie zasobami środowiska naturalnego oraz dbałość o jego ochronę. W szczegółowym ujęciu tego zagadnienia, w Strategii wskazuje się zanieczyszczenie hałasem jako jeden z elementów determinujących jakość życia społeczeństwa, podkreślając znaczenie podejmowania działań w celu jego ograniczania. Zwrócono także uwagę na niekorzystny trend, związany ze wzrostem na przestrzeni lat oddziaływania akustycznego ze źródeł takich jak transport drogowy czy lotniczy. W dokumencie przedstawiony został zakres działań na rzecz ochrony środowiska przed hałasem z obszaru rozwiązań organizacyjnych i legislacyjnych, takich jak prace nad określeniem racjonalnych standardów jakości środowiska w dziedzinie akustyki, uproszczenie procedur postępowania administracyjnych z zakresu emisji hałasu przez instalacje, czy też rozwój kadry eksperckiej wyspecjalizowanej w ochronie środowiska przed hałasem.

### **Strategia Rozwoju Województwa Łódzkiego do roku 2020**

Strategia Rozwoju Województwa Łódzkiego wyznacza perspektywę rozwoju regionu do 2020 r., a także obejmuje działania współfinansowane ze środków krajowych i funduszy strukturalnych UE.

W rozdziale 2.3 Strategii, wymieniono szereg zagrożeń na obszarze województwa łódzkiego, mogących wpływać na komfort i jakość życia. Wśród nich znalazło się zagrożenie hałasem komunikacyjnym (przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku w 2011 r. odnotowano we wszystkich punktach pomiarowych większych miast w regionie). Hałas pochodzenia przemysłowego uznano, jako problem zdecydowanie mniej istotny, ze względu na bardzo restrykcyjne uwarunkowania prawne związane z jego emisją.

Dokument zawiera m.in. propozycje zamierzeń strategicznych, w tym opracowane scenariusze długofalowego rozwoju regionu, a także cele strategiczne, cele pośrednie i kierunki działań.

Podstawowy wpływ na założenia i ustalenia niniejszej aktualizacji Programu ma cel operacyjny 7. Wysoka jakość i dostępność infrastruktury transportowej i technicznej, który zakłada rozwój systemów transportowych o działaniach skierowanych na: poprawę jakości i dostępności infrastruktury transportowej, integrację poszczególnych podsystemów, rozwój usług logistycznych oraz inteligentnych systemów zarządzania ruchem. Zakłada, także rozwój proekologicznych rozwiązań w transporcie pasażerskim i towarowym.

### **Strategia Zintegrowanego Rozwoju Łodzi 2020+ i Polityki Sektorowe**

Strategia Zintegrowanego Rozwoju Łodzi 2020+ została przyjęta uchwałą Nr XLIII/824/12 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 25 czerwca 2012 roku. Dokument ten definiuje długookresowe wyzwania rozwojowe stojące przed miastem, a także służy starannemu programowaniu inwestycji miejskich, dzięki czemu ich przygotowanie i realizacja podporządkowane będą zasadzie maksymalizacji korzyści wspólnoty.

Strategia Zintegrowanego Rozwoju Łodzi 2020+ jest pierwszym elementem wdrażania zarządzania strategicznego. Wraz z opracowanymi na jej potrzeby politykami sektorowymi, a także programami operacyjnymi, zawiera wskaźniki oraz działania umożliwiające realizację wytyczonych celów. Programy operacyjne i polityki zawierają harmonogramy wdrażania i plan finansowy skorelowany z budżetem Miasta.

Polityki sektorowe integrują strategię z zarządzaniem operacyjnym oraz wyznaczają standardy realizacji usług publicznych w Łodzi. Obejmą w szczególności kwestie związane z edukacją, kulturą, zdrowiem, sportem, gospodarką mieszkaniową, gospodarką komunalną, włączeniem społecznym, przestrzenią oraz transportem.

Wszystkie cele Strategii Zintegrowanego Rozwoju Łodzi 2020+ będą realizowane poprzez polityki sektorowe, w tym m.in.:

- Stworzenie funkcjonalnej metropolii łódzkiej w pełni wykorzystującej położenie w centrum Europy i kraju (FILAR: GOSPODARKA I INFRASTRUKTURA) – stworzenie konkurencyjnej, funkcjonalnie spójnej aglomeracji łódzkiej. Wykorzystanie szans związanych z infrastrukturą komunikacyjną łączącą aglomerację z europejskimi szlakami transportowymi, systemem sprawnego wewnętrznego transportu publicznego, dostosowanymi do potrzeb różnych przedsiębiorców terenami inwestycyjnymi. Uzyskanie korzyści z koncentracji potencjału intelektualnego i kulturowego aglomeracji. Wspomaganie branż, które mają najlepsze perspektywy rynkowe.

Cel będzie realizowany poprzez:

- włączenie się w budowę zdolnej do konkurencji w Europie policentrycznej sieci miast metropolitalnych (stolic województw) połączonej nowoczesną infrastrukturą drogową i kolejową, z dostępem do planowanych i rozwijających się polskich portów lotniczych, ze szczególnym uwzględnieniem rozwoju łódzkiego lotniska i komunikacji ze stolicą kraju;
  - budowę wspólnego dla miast i gmin metropolii łódzkiej systemu transportowo-komunikacyjnego;
  - zapewnienie wysokiej dostępności do pierścienia autostrad i dróg szybkiego ruchu powstającego wokół Łodzi, który umożliwi konkurencyjną działalność inwestycyjną;
  - stymulowanie rozwoju nowoczesnych połączeń kolejowych otwierających Łódź na przepływ kapitału, know-how i wysoko wykwalifikowanych zasobów ludzkich pomiędzy aglomeracjami;
  - wspieranie nowoczesnego multimodalnego systemu transportowego wraz z niezbędną infrastrukturą lotniczą i elementami portu cargo.
- Stworzenie miasta zrównoważonej komunikacji (FILAR: PRZESTRZEŃ I ŚRODOWISKO) – wzrost jakości życia i atrakcyjności gospodarczej Miasta dzięki rozwojowi przyjaznego i zrównoważonego systemu komunikacji publicznej, zintegrowanego w skali Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego. Cel będzie realizowany poprzez:
    - usprawnienie i rozwój zrównoważonego i efektywnego systemu komunikacji zbiorowej w aglomeracji łódzkiej wspierającego funkcje metropolitalne Łodzi, komplementarnego do wojewódzkich systemów transportu zbiorowego;
    - uprzywilejowanie transportu zbiorowego;
    - uspokojenie ruchu pojazdów w centrum Miasta poprzez rozwiązania systemowe, w tym budowę parkingów i stworzenie progresywnego systemu płatnego parkowania, wspomaganego przez inteligentne zarządzanie ruchem i dalszą sukcesywną rozbudowę sieci dróg rowerowych;

- modernizację dróg dla ruchu kołowego, wyprowadzającą tranzyt z centrum Łodzi i udrażniającą połączenia kluczowych obszarów Miasta i aglomeracji z europejskimi szlakami komunikacyjnymi.

### **Wieloletnia Prognoza Finansowa miasta Łodzi na lata 2019 – 2040**

Wieloletnia Prognoza Finansowa miasta Łodzi na lata 2019 – 2040 (zwana dalej WPF) przyjęta została uchwałą Nr III/68/18 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 27 grudnia 2018 r. WPF wytycza długookresowe ramy finansowe działalności miasta ustalając m.in. możliwości finansowania nowych zadań, dając podstawę do zaciągania długoterminowych zobowiązań.

Ponieważ wnikliwa analiza zamierzeń inwestycyjnych stanowi podstawę właściwego prognozowania działań w programie ochrony środowiska przed hałasem, w jego niniejszej aktualizacji wykorzystano wykaz przedsięwzięć na lata 2019 – 2022 i lata następne, stanowiący załącznik nr 3 do przedmiotowej uchwały.

### **Program budowy dróg krajowych na lata 2014 – 2023 (z perspektywą do 2025 r.)**

Pierwsze wydanie dokumentu „*Program budowy dróg krajowych na lata 2014 – 2023 (z perspektywą do 2025 r.)*” (zwany dalej PBDK) przyjęte zostało uchwałą nr 156/2015 Rady Ministrów z dnia 8 września 2015 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „*Program budowy dróg krajowych na lata 2014 – 2023 (z perspektywą do 2025 r.)*”. Powyższy dokument stanowi kontynuację strategii rozwoju infrastruktury drogowej na terenie Rzeczypospolitej Polskiej, której element stanowią wydane wcześniej „*Program budowy dróg krajowych na lata 2008 – 2012*” (Uchwała nr 163/2007 Rady Ministrów z dnia 25 września 2007 r.) oraz „*Program budowy dróg krajowych na lata 2011 – 2015*” (Uchwała nr 10/2011 Rady Ministrów z dnia 25 stycznia 2011 r.). W dokumencie tym określony został wieloletni plan rozbudowy krajowej sieci połączeń drogowych, wraz z określeniem harmonogramu realizacji kolejnych zamierzeń inwestycyjnych, a także planowanych kosztów ich realizacji oraz źródeł finansowania.

Na przestrzeni roku 2017 PBDK kilkakrotnie ulegał zmianom. Na mocy uchwały nr 80/2017 Rady Ministrów z dnia 25 maja 2017 r. *zmieniającej uchwałę w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Program budowy dróg krajowych na lata 2014 – 2023 (z perspektywą do 2025 r.)*, przesunięto jeden z odcinków autostrady A1 na terenie województwa śląskiego do realizacji w formie tradycyjnej, w miejsce jej budowy poprzez powołanie drogowej spółki specjalnego przeznaczenia (dssp). Następnie, poprzez uchwałę nr 91/2017 Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2017 r. *zmieniającą uchwałę w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Program budowy dróg krajowych na lata 2014 – 2023 (z perspektywą do 2025 r.)* zwiększony został limit finansowy PBDK ze 107 mld zł do kwoty 135 mld zł, co miało umożliwić rozszerzenie zamierzeń inwestycyjnych w infrastrukturę drogową w obecnej perspektywie. Ostatecznie, w związku z opracowaniem *Strategii na rzecz odpowiedzialnego rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)*, na mocy uchwały nr 105/2017 Rady Ministrów z dnia 12 lipca 2017 r. *zmieniającej uchwałę w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Program budowy dróg krajowych na lata 2014 – 2023 (z perspektywą*

do 2025 r.), przyjęta została aktualizacja PBDK z 2015 roku, w wyniku której wskazano do realizacji kolejne odcinki dróg ekspresowych i obwodnic.

Wśród głównych celów wskazanych do osiągnięcia w ramach realizacji PBDK wyszczególnione zostały:

- Kontynuacja budowy spójnej siatki szybkich połączeń drogowych, tj. autostrad i dróg ekspresowych, na terenie całego kraju. Docelowy kształt zasadniczej infrastruktury drogowej, który posłużył jako podstawa ustaleń zawartych w PBDK, przedstawiony został w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. 2004 nr 128 poz. 1334 ze zm.).
- Budowa obwodnic miast w ciągu istniejących odcinków dróg krajowych celem wyprowadzenia ruchu tranzytowego z centrum poszczególnych miejscowości. Do realizacji w ramach PBDK wybrano te obwodnice, których powstanie przyniesie największe korzyści z punktu widzenia całej sieci dróg krajowych, przy jednoczesnym przygotowaniu przedsięwzięć do realizacji w ramach kolejnego wydania tego dokumentu.
- Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym poprzez zredukowanie liczby wypadków, a tym samym liczby ofiar śmiertelnych i osób ciężko rannych. W tym celu jako załącznik do PBDK przedstawiony został *Program likwidacji miejsc niebezpiecznych*, gdzie zestawiono lokalizacje wymagające interwencji w kontekście wzrostu bezpieczeństwa w ruchu drogowym, wraz z określeniem priorytetu podejmowania konkretnych działań.
- Utrzymanie właściwego stanu technicznego istniejącej sieci dróg krajowych poprzez prowadzenie remontów, modernizacji lub przebudów poszczególnych odcinków. Pośrednim, wynikającym z powyższego zadaniem jest dostosowanie obecnej infrastruktury drogowej do nośności 11,5 t/oś, celem wypełnienia międzynarodowych standardów w tym zakresie.

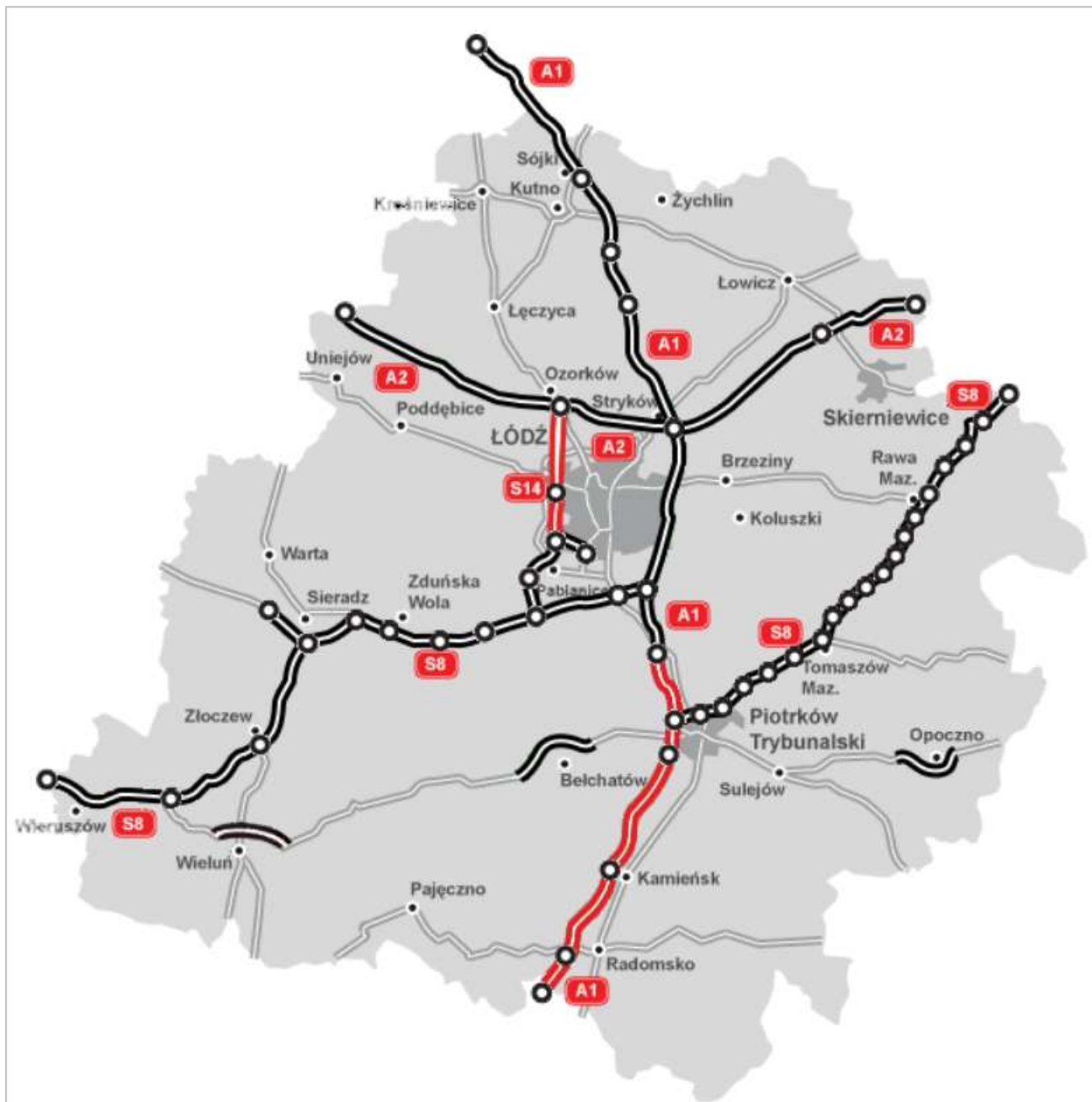
Spśród wymienionych w PBDK zamierzeń inwestycyjnych, w tym także wydań tego dokumentu z lat poprzednich, część posiada kluczowe znaczenie z punktu widzenia natężenia ruchu drogowego i związanego z nim oddziaływania akustycznego na terenie Łodzi. Ukończenie wszystkich planowanych tras pozwoli w ostatecznym kształcie utworzyć ring dróg najwyższej kategorii w otoczeniu miasta, umożliwiając całkowite wyprowadzenie ruchu tranzytowego, ale także istotne skrócenie podróży docelowych w obrębie samego miasta jak i aglomeracji łódzkiej (dojazdy do pracy, wjazdy gospodarcze, dojazdy do stref przemysłowych, itp.). Do tych zamierzeń należą:

- autostrada A2 na odcinku węzeł Emilia – węzeł Łódź Północ; realizacja w latach 2004 – 2006,
- droga ekspresowa S8 na odcinku węzeł Róża – węzeł Tuszyn; inwestycja zrealizowana w ramach poprzedniej edycji PBDK w latach 2011 – 2016),
- autostrada A1 na odcinku węzeł Łódź Północ – węzeł Tuszyn; inwestycja zrealizowana w ramach poprzedniej edycji PBDK w latach 2014 – 2016,
- droga ekspresowa S14 na odcinku węzeł Emilia – węzeł Róża; aktualnie oddano do użytkowania fragment drogi na odcinku Róża – Łódź Lublinek. Dla pozostałej części tej trasy, wskazanej do realizacji w ramach bieżącej perspektywy PBDK, dnia 23 marca 2011 r. wydana została decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (znak: WOOS-II.4200.8.2011.MG). Na czas sporządzania niniejszego POH trwają prace projektowe dla pierwszego z dwóch zadań, na które podzielono pozostałą do wybudowania część trasy,



tj. dla odcinka Łódź Lublinek – Łódź Teofilów <sup>(9)</sup>. Dla drugiego z zadań, obejmującego odcinek Łódź Teofilów – węzeł Emilia (Słowik), w dniu 22 sierpnia 2019 r. podpisano umowę w systemie Projektuj i Buduj <sup>(10)</sup>.

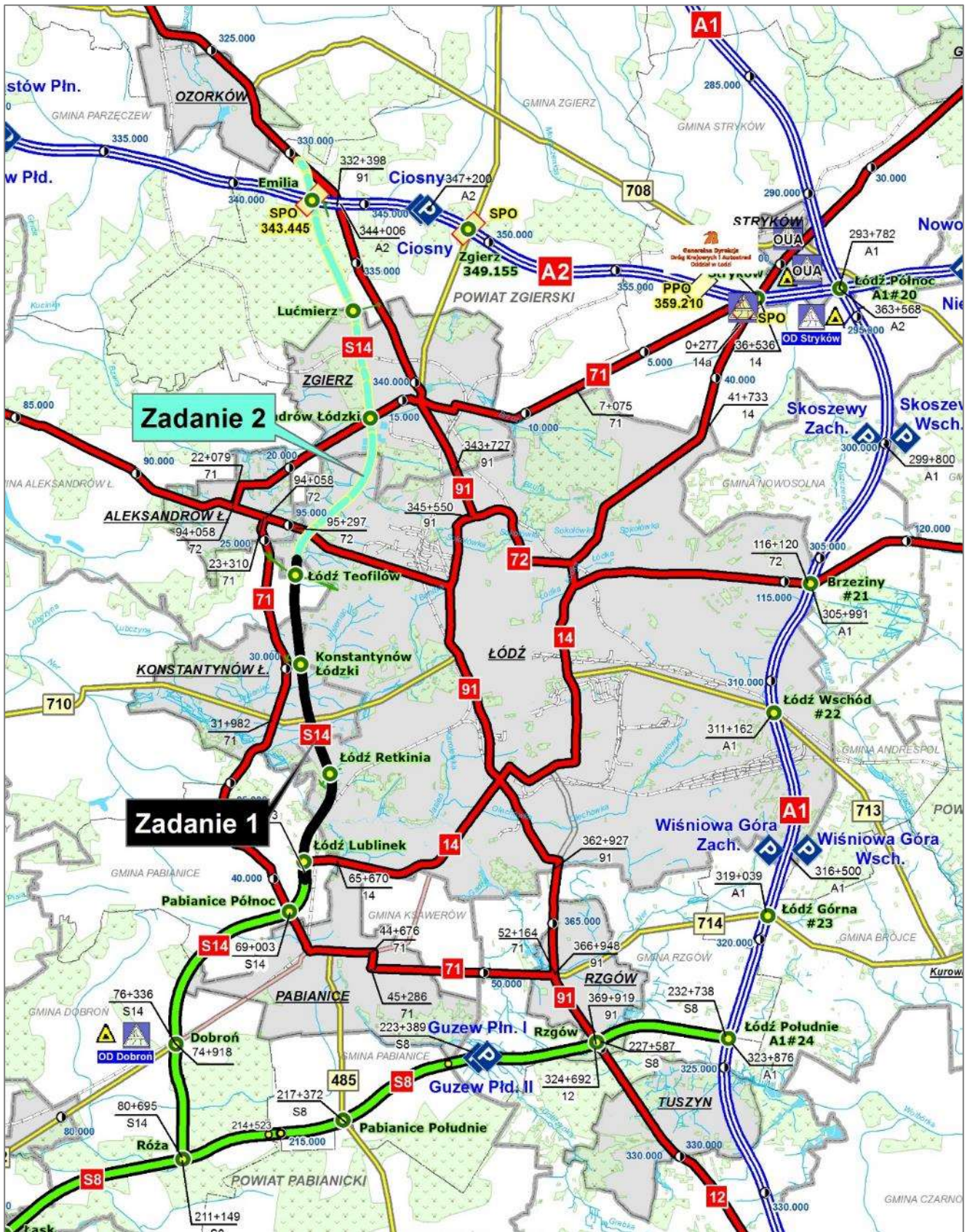
Na rysunkach 66 i 67 przedstawiono docelowy kształt układu drogowego w otoczeniu Łodzi na tle całego województwa łódzkiego oraz aglomeracji łódzkiej.



Rys. 66 Docelowy kształt układu drogowego w otoczeniu Łodzi na tle całego województwa łódzkiego (źródło: <https://www.gddkia.gov.pl>)

<sup>9</sup> źródło informacji: <https://www.gddkia.gov.pl/pl/a/30894/S14-obwodnica-Lodzi-i-Zgierza-odcinek-I-Lodz-Lublinek-Lodz-Teofilow> oraz <https://www.gddkia.gov.pl/pl/a/8033/s14-obwodnica-lodzi-i-zgierza> (dostęp w dniu 5 czerwca 2019 r.)

<sup>10</sup> źródło informacji: <https://www.gddkia.gov.pl/pl/a/8033/s14-obwodnica-lodzi-i-zgierza> (dostęp w dniu 25 września 2019 r.)



Rys. 67 Docelowy kształt układu drogowego w otoczeniu Łodzi na tle aglomeracji łódzkiej (źródło: <https://www.gddkia.gov.pl>)

## 10.2 Program Ochrony Środowiska dla Miasta Łodzi na lata 2018-2021 z perspektywą do roku 2025

„Program ochrony środowiska dla miasta Łodzi na lata 2018-2021 z perspektywą do roku 2025” przyjęty został uchwałą Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 31 października 2018 r. <sup>(11)</sup> Dokument ten stanowi aktualizację poprzedniego, analogicznego opracowania, tj. „Programu ochrony środowiska dla miasta Łodzi na lata 2011-2014 z perspektywą na lata 2015-2018”, przyjętego uchwałą Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 30 marca 2011 r. <sup>(12)</sup> W treści przedmiotowego Programu ochrony środowiska powołano się na ustalenia zawarte w obowiązującej wówczas Mapie akustycznej miasta Łodzi z 2013 roku, w tym stopień zagrożenia hałasem od poszczególnych źródeł jego powstawania. Przedstawiono również tzw. analizę SWOT (ang. *Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats*) w kontekście zagrożenia hałasem, w ramach której zidentyfikowano mocne i słabe strony miasta Łodzi w zakresie stanu akustycznego środowiska, a także sformułowano szanse i zagrożenia w tym obszarze.

Tab. 52 Wnioski z analizy SWOT w kontekście zagrożenia hałasem, przedstawione w „Programie ochrony środowiska dla miasta Łodzi na lata 2018-2021 z perspektywą do roku 2025”

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"><li>Sukcesywna poprawa stanu technicznego dróg.</li><li>Przebudowa dróg powodująca uspokojenie ruchu.</li><li>Rozwój transportu zbiorowego.</li><li>Sukcesywny spadek hałasu tramwajowego i kolejowego.</li><li>Sukcesywna poprawa systemu komunikacyjnego i eliminacja z miasta ruchu tranzytowego.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Brak wystarczających środków na bieżące remonty wszystkich dróg.</li><li>Postępujący wzrost natężenia ruchu drogowego.</li><li>Niewystarczająca skuteczność środków ograniczających emisję hałasu drogowego, w kontekście systematycznego wzrostu natężenia ruchu na drogach.</li></ul>
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"><li>Planowana do realizacji budowa drogi ekspresowej S14.</li><li>Realizacja działań w planowanym Programie ochrony przed hałasem.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Opóźnienia w realizacji budowy drogi ekspresowej S14.</li><li>Przyrost liczby pojazdów.</li><li>Narażenie społeczeństwa na choroby cywilizacyjne związane z nadmierną emisją hałasu.</li><li>Rozrost miasta, a przez to zbliżanie się zabudowy mieszkaniowej do obiektów emitujących znaczny hałas dla środowiska.</li></ul>

<sup>11</sup> Uchwała Nr LXXVIII/2101/18 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 31 października 2018 r. w sprawie przyjęcia „Programu ochrony środowiska dla miasta Łodzi na lata 2018-2021 z perspektywą do roku 2025”.

<sup>12</sup> Uchwała Nr XI/139/11 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 30 marca 2011 r. w sprawie przyjęcia „Programu ochrony środowiska dla miasta Łodzi na lata 2011-2014 z perspektywą na lata 2015-2018”.

W dokumencie przedstawiony został strategiczny cel w kontekście ochrony przed hałasem, określony jako „redukcja hałasu do poziomów dopuszczalnych”. Jego osiągnięcie miałyby wiązać się z podjęciem kierunku interwencji pn. „zarządzanie jakością klimatu akustycznego”, w skład którego wchodzi następujące zadania:

- prowadzenie postępowań administracyjnych na podstawie informacji WIOŚ,
- wykonanie map akustycznych miasta i programów ochrony środowiska przed hałasem dla miasta,
- poprawa stanu technicznego dróg,
- rozwój transportu zbiorowego
- eliminacja z miasta ruchu tranzytowego,
- budowa drogi ekspresowej S14.

### **10.3 Przepisy prawa, w tym prawa miejscowego, wpływające na stan akustyczny środowiska**

Na terenie Miasta Łodzi uchwalonych jest obecnie około stu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (wg stanu wskazanego w MA 2018). Wykaz miejscowych planów na terenie miasta Łodzi przedstawiono w formie tabelarycznej w części opisowej Mapy akustycznej z 2018 roku.

Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego mają duży wpływ na kształtowanie klimatu akustycznego miasta, ponieważ określają:

- przeznaczenie terenów oraz linie rozgraniczające terenów o różnym przeznaczeniu, jak również zasady zagospodarowania,
- zasady ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu kulturowego,
- zasady kształtowania zabudowy (maksymalna wysokość zabudowy, minimalna liczba miejsc do parkowania i sposób realizacji, linia zabudowy),
- szczegółowe warunki zagospodarowania terenów oraz ograniczenia w ich użytkowaniu, w tym zakaz lokalizacji funkcji wymagającej ochrony przed hałasem.

Zgodnie z ustawą POŚ, przy sporządzaniu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego różnicuje się tereny o odmiennych funkcjach lub zasadach zagospodarowania. Następnie wskazuje się, które z nich należą do poszczególnych rodzajów terenów, dla których (w drodze rozporządzenia) określono dopuszczalne poziomy hałasu.

Podczas określania funkcji terenu w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego należy dokładnie przeanalizować możliwość wystąpienia konfliktów związanych z różnymi standardami akustycznymi dla terenów o różnym przeznaczeniu.

## 10.4 Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego miasta Łodzi

„Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Łodzi”, przyjęte uchwałą Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 28 marca 2018 r. <sup>(13)</sup>, jest głównym dokumentem określającym politykę zagospodarowania przestrzennego miasta, sporządzanym dla jego całego obszaru i zawierającym wytyczne do planowania miejscowego. Jego podstawową rolą jest dogłębna, wieloaspektowa analiza aktualnej kondycji miasta, uwzględniająca różnego rodzaju uwarunkowania, a także wskazanie kierunków rozwoju oraz stymulowanie procesu rozbudowy w celu zachowania spójności przestrzennej Łodzi. Studium nie jest aktem prawa miejscowego, toteż nie stanowi podstawy do podejmowania decyzji administracyjnych związanych z realizacją inwestycji w mieście, niemniej uwarunkowania w nim zawarte, z uwagi na strategiczny charakter tego dokumentu, mają silny wpływ klimat akustyczny panujący w mieście.

W treści „Studium uwarunkowań...” , w części poświęconej ocenie jakości środowiska i jego zagrożeń na terenie Łodzi, zwrócono uwagę na występujące na terenie miasta zagrożenie hałasem komunikacyjnym przekraczającym dopuszczalne normy. W tym kontekście przywołano informacje o powierzchni miasta objętej przekroczeniami hałasu, a także znajdującej się na nich liczbie lokali mieszkalnych oraz zameldowanych mieszkańców, zawarte w obowiązującej wówczas Mapie akustycznej miasta Łodzi z 2013 roku. Ponadto, jako priorytetowe uznano działanie polegające na zmniejszaniu uciążliwości hałasu komunikacyjnego na terenie miasta, przywołując w tym kontekście kluczowy dokument, obowiązujący na czas sporządzania Studium, tj. „Program Ochrony Środowiska przed Hałasem dla Miasta Łodzi” z 2013 roku, opisany w rozdziale 8.2.

## 10.5 Inne dokumenty znacząco wpływające na kształtowanie klimatu akustycznego miasta Łodzi

### **Analiza porealizacyjna autostrady A1 Stryków – Tuszyń na odcinku od km 295+850 do km 335+937,65 (bez odcinka od km 322+150 do km 324+950)**

Analiza porealizacyjna dla autostrady A1 na odcinku Stryków – Tuszyń <sup>(14)</sup> opracowana została na zlecenie zarządzającego drogą w wyniku decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi z dnia 30 stycznia 2009 r. *o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia [...]* (sygnatura pisma: RDOŚ.10-WOOS/6613/130/08/09/gp).

W ramach analizy przeprowadzono całodobowe pomiary hałasu w sześćdziesięciu ośmiu punktach pomiarowych wraz z towarzyszącymi im pomiarami natężenia i prędkości ruchu pojazdów, a także wyznaczono zasięg oddziaływania akustycznego przedmiotowego odcinka drogi metodami obliczeniowymi.

<sup>13</sup> Uchwała Nr LXIX/1753/18 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 28 marca 2018 r. w sprawie uchwalenia „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Łodzi”.

<sup>14</sup> *Analiza porealizacyjna autostrady A1 Stryków – Tuszyń na odcinku od km 295+850 do km 335+937,65 (bez odcinka od km 322+150 do km 324+950)*, Pracownia Hałasu sp. z o.o., Wrocław, sierpień 2018 r.

Na podstawie przeprowadzonych analiz, uwzględniających średnioroczne parametry ruchu pojazdów oraz warunków atmosferycznych, stwierdzono występowanie przekroczeń dopuszczalnych wartości wskaźników oceny hałasu, pomimo realizacji zaplanowanych środków ochrony akustycznej wzdłuż przedmiotowego odcinka autostrady. W ramach możliwych do zastosowania uzupełniających działań naprawczych, w granicach administracyjnych miasta Łodzi zaproponowano realizację:

- przedłużenia istniejącego ekranu akustycznego od km 309+700 do km 310+300 (wariant preferowany) w rejonie ul. Sołeckiej,
- budowy nowego ekranu akustycznego od km 316+875 do km 317+055 (wariant preferowany) w rejonie ul. Gościniec.

Przywołana analiza porealizacyjna jest aktualnie uzgadniana przez Marszałka Województwa Łódzkiego.

### **Przegląd ekologiczny ulicy Zgierskiej w Łodzi na odcinku od granicy miasta do skrzyżowania ulicy Zgierskiej z ulicą Świtezianki**

Przegląd ekologiczny dla ulicy Zgierskiej w Łodzi <sup>(15)</sup> zrealizowany został na zlecenie zarządzającego drogą w wyniku decyzji Marszałka Województwa Łódzkiego z dnia 22 maja 2013 r. (sygnatura pisma: RŚVI.7032.3.2013.KK). Przegląd stanowi aktualizację wcześniej wykonanego opracowania, wykonanego w czerwcu 2011 r. na podstawie decyzji Marszałka Województwa Łódzkiego z dnia 4 października 2010 r. (sygnatura pisma: RO.VI-KK/7620/1/10), w związku z wejściem w życie rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012 r. *zmieniającego rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku* (Dz. U. z 2012 r., poz. 1109).

W ramach przeglądu przeprowadzono całodobowe pomiary hałasu drogowego w pięciu punktach pomiarowych wraz z towarzyszącymi im pomiarami natężenia i prędkości ruchu pojazdów, a także wykonano pomiary hałasu tramwajowego w jednym punkcie. W zakresie opracowania znalazła się także analiza skuteczności istniejących już wówczas zabezpieczeń w postaci ekranów akustycznych. Ponadto, wyznaczono zasięg oddziaływania akustycznego przedmiotowego odcinka drogi z torowiskiem tramwajowym metodami obliczeniowymi.

W wyniku przeprowadzonych analiz stwierdzono naruszenie klimatu akustycznego dla licznych terenów podlegających ochronie przed hałasem o charakterze zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i wielorodzinnej, zlokalizowanych po obu stronach badanego źródła hałasu. Stwierdzone na bazie pomiarów wartości przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu, określonych wskaźnikami jednodobowymi  $L_{AeqD}$  i  $L_{AeqN}$ , mieściły się w zakresie 4,7 – 8,5 dla pory dziennej oraz 2,1 – 13,7 dB w porze nocnej. Ponadto, przeprowadzone pomiary skuteczności akustycznej istniejących ekranów, w części przypadków wykazały ich niewystarczające parametry

---

<sup>15</sup> *Przegląd ekologiczny ulicy Zgierskiej w Łodzi na odcinku od granicy miasta do skrzyżowania ulicy Zgierskiej z ulicą Świtezianki*, Lemitor Ochrona Środowiska Sp. z o.o., Wrocław, październik 2013 r.

z punktu widzenia ochrony akustycznej zabudowań, dla których były dedykowane. W związku z powyższym, zaproponowany został szereg działań, mających na celu przywrócenie poziomów hałasu do wartości dopuszczalnych. Do realizacji wskazano następujące działania naprawcze:

- zastosowanie nawierzchni jezdni o obniżonej emisji hałasu na całym analizowanym odcinku ul. Zgierskiej,
- budowa nowych ekranów akustycznych, łącznie z modyfikacją istniejących zabezpieczeń o niewystarczających parametrach,
- ograniczenie prędkości ruchu poprzez zastosowanie np. fotoradarów,
- dla budynku przy ul. Zgierskiej 267, dla którego stwierdzono brak możliwości realizacji ekranu akustycznego, zmiana funkcji z mieszkalnej na usługową.

Dla przedstawionych powyżej działań naprawczych zaproponowany został harmonogram ich realizacji. Ponadto, jako działania uzupełniające wskazane zostały inwestycje infrastrukturalne, mające na celu wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza ciąg ul. Zgierskiej, wśród których wymieniono przebudowę alternatywnych ciągów ulic w obrębie miasta, tj. ul. Inflanckiej, Zagajnikowej, Spornej oraz Warszawskiej, a także budowę wschodniej i zachodniej obwodnicy Łodzi, tj. autostrady A1 oraz drogi ekspresowej S14.

Z uwagi na rozpoczętą realizację Zachodniej Obwodnicy Łodzi na odcinku węzeł Łódź Teofilów – Słowik (termin realizacji: 2019 – 2022), która w istotny sposób wpłynie na ograniczenie ruchu na ul. Zgierskiej, w niniejszym Programie przesunięto działanie dotyczące wdrożenia środków redukcji hałasu wynikających z powyższego przeglądu ekologicznego dla ul. Zgierskiej (HD36, rozdział 12.1) na perspektywę średniookresową. Sugeruje się, aby po realizacji drogi S14 przeprowadzić ponowne badania zmierzające do ustalenia stanu klimatu akustycznego, na podstawie których możliwe będzie określenie czy i jakie środki redukcji hałasu będą nadal konieczne do przywrócenia poziomów hałasu do wartości dopuszczalnych.

#### **10.6 Dokumenty i materiały wykorzystane dla potrzeb postępowań administracyjnych prowadzonych w stosunku do podmiotów korzystających ze środowiska, których działalność ma negatywny wpływ na stan akustyczny środowiska**

Obowiązujące przepisy prawa kreują narzędzia pozwalające właściwym organom na podjęcie działań zapobiegających negatywnemu wpływowi na stan akustyczny środowiska. Organy te w przypadku stwierdzenia negatywnych oddziaływań, mogą reagować zarówno na wczesnym etapie projektowania przedsięwzięć, jak i na etapie eksploatacji.

Instrumentem prawnym pozwalającym na ograniczenie emisji hałasu do poziomów dopuszczalnych przed rozpoczęciem eksploatacji przedsięwzięcia jest decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach. Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wymagane m.in. dla przedsięwzięć mogących zawsze lub potencjalnie oddziaływać na środowisko. Lista decyzji, których uzyskanie musi być poprzedzone wydaniem decyzji środowiskowej jest przedstawiona w art. 72 ust. 1 i 1a ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska*

oraz o ocenach oddziaływania na środowiska (tekst jedn.: Dz. U. z 2017 poz. 1405 ze zm.). Organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia zlokalizowanego w obszarze miasta Łodzi jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi (w przypadku przedsięwzięć wymienionych w art. 75 ust. 1. pkt 1), Dyrektor Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych w Łodzi (w przypadku zmiany lasu, stanowiącego własność Skarbu Państwa, na użytek rolny) oraz Prezydent miasta Łodzi – w przypadku pozostałych przedsięwzięć. W decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach właściwy organ określa wymagania dotyczące ochrony środowiska, w tym ograniczenia emisji hałasu do poziomów dopuszczalnych, konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1, w szczególności w projekcie budowlanym.

W przypadku podmiotów korzystających ze środowiska, których działalność ma lub może mieć negatywny wpływ na stan akustyczny środowiska, instrumentami prawnymi wykorzystywanymi w postępowaniach w stosunku do tych podmiotów, są:

- analiza porealizacyjna,
- przegląd ekologiczny,
- obszar ograniczonego użytkowania,
- decyzja o dopuszczalnym poziomie hałasu,
- pozwolenie zintegrowane,
- decyzje podejmowane na mocy art. 362 ustawy POŚ.

Analiza porealizacyjna jest opracowaniem, którego obowiązek wykonania może zostać określony w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, wydawanej po przeprowadzeniu oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Analizę porealizacyjną przeprowadza się jednorazowo, w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach określa się jej zakres i termin przedstawienia. Celem wykonania analizy porealizacyjnej jest porównanie ustaleń zawartych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko oraz decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko i działaniami podjętymi dla jego ograniczenia. Z analizy porealizacyjnej może wynikać potrzeba budowy nowych lub dodatkowych urządzeń ograniczających emisję hałasu lub konieczność ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania. Analizę przedkłada się w organie wydającym decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach.

Innym instrumentem prawnym, który może być stosowany w przypadku stwierdzenia negatywnego wpływu na stan akustyczny środowiska jest przegląd ekologiczny (art. 237 – 242 POŚ). Prezydent miasta Łodzi może w drodze decyzji zobowiązać podmiot korzystający ze środowiska do sporządzenia i przedłożenia przeglądu ekologicznego. Na negatywne oddziaływanie mogą wskazywać wyniki np. pomiarów hałasu. Przegląd ekologiczny zawiera między innymi opis działań mających na celu zapobieganie i ograniczanie oddziaływania na środowisko. W myśl art. 135 ustawy POŚ, jeżeli z przeglądu ekologicznego, z oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko lub analizy porealizacyjnej wynika, że mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska



poza terenem zakładu lub innego obiektu, to dla oczyszczalni ścieków, składowiska odpadów komunalnych, kompostowni, trasy komunikacyjnej, lotniska, linii i stacji elektroenergetycznej oraz instalacji radiokomunikacyjnej, radionawigacyjnej i radiolokacyjnej tworzy się obszar ograniczonego użytkowania.

Właściwy organ ochrony środowiska tworząc obszar ograniczonego użytkowania określa jego granice, ograniczenia w zakresie przeznaczenia terenu, wymagania techniczne dotyczące budynków oraz sposób korzystania z terenów, wynikające z postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko lub analizy porealizacyjnej, albo przeglądu ekologicznego. Z chwilą utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania wydawana jest zgoda na przekraczanie dopuszczalnych poziomów hałasu także na terenach, do których prowadzący przedsięwzięcie nie posiada tytułu prawnego, a które znalazły się w granicach obszaru.

W zależności od rodzaju i charakteru czynnika, którego oddziaływanie wykracza poza teren instalacji, na terenie obszaru ograniczonego użytkowania można spodziewać się ograniczeń w zakresie przeznaczenia terenu, wymagań technicznych dotyczących budynków oraz sposobów korzystania z terenów i korzystania ze środowiska (ograniczenia te mogą dotyczyć np. lokalizowania określonych typów budynków, np. szkół lub szpitali lub zmiany przeznaczenia istniejących już budynków na szkoły, przedszkola itp.). Wszystkie ograniczenia oraz wymagania powinny wynikać z postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko lub analizy porealizacyjnej. W przypadku nieruchomości położonych na terenie obszaru ograniczonego użytkowania należy spodziewać się obciążenia w postaci szkodliwego oddziaływania oraz ograniczenia praw związanych z wykonywaniem prawa własności.

Jeżeli obowiązek utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania wynika z postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko (prowadzonego w odniesieniu do nowoprojektowanego przedsięwzięcia), to przed utworzeniem tego obszaru nie rozpoczyna się użytkowania obiektu budowlanego. Natomiast w przypadku przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi krajowej obszar ograniczonego użytkowania wyznacza się na podstawie analizy porealizacyjnej. Wówczas w zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej nakłada się obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i jej przedstawienia w terminie 18 miesięcy od dnia oddania do użytkowania (art. 135 ust. 5 ustawy POŚ).

Jeżeli już w trakcie przygotowywania raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko można przypuszczać, że zachodzić będzie konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, należy przedstawić jego zasięg i podać dokładną lokalizację. Zgodnie z art. 135 ust. 3b ustawy POŚ, w przypadku przedsięwzięć polegających na budowie drogi krajowej nie jest to wymagane, niemniej jednak założenia te powinny zostać zaprezentowane w formie graficznej na mapie ewidencyjnej z zaznaczeniem budynków, które znajdują się w przewidywanym obszarze. W raporcie powinny się również znaleźć wyraźne stwierdzenia dotyczące zakresu analizy porealizacyjnej ze wskazaniem parametrów, jakie należy kontrolować oraz charakterystycznych miejsc i terminów, w których powinny być dokonywane pomiary lub pobory próbek.

Zgodnie z art. 115a ust. 1 ustawy POŚ, w przypadku stwierdzenia przez organ ochrony środowiska, na podstawie pomiarów własnych, pomiarów dokonanych przez właściwą delegaturę Centralnego Laboratorium Badawczego GIOŚ lub pomiarów podmiotu obowiązującego do ich prowadzenia, że poza zakładem, w wyniku jego działalności, przekroczone są dopuszczalne poziomy hałasu, organ ten wydaje decyzję o dopuszczalnym poziomie hałasu. Za przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu uważa się przekroczenie wskaźnika hałasu  $L_{AeqD}$  lub  $L_{AeqN}$ .

Innym dokumentem, który może zawierać informacje dotyczące emisji hałasu są pozwolenia zintegrowane, które zostały wprowadzone Dyrektywą Unii Europejskiej nr 96/61/WE - w sprawie zintegrowanego zapobiegania i ograniczenia zanieczyszczeń (wersja skodyfikowana: 2008/1/WE). Pozwolenia zintegrowane wymagają instalacje mogące powodować znaczne zanieczyszczenie poszczególnych elementów przyrodniczych albo środowiska jako całości. Zgodnie z art. 211 ust. 6 pkt 6 ustawy POŚ, pozwolenie zintegrowane powinno określać wielkość emisji hałasu wyznaczoną dopuszczalnymi poziomami hałasu poza zakładem, wyrażonymi wskaźnikami hałasu  $L_{AeqD}$  i  $L_{AeqN}$ , w odniesieniu do rodzajów terenów, o których mowa w art. 113 ust. 2 pkt 1 ustawy POŚ, oraz rozkład czasu pracy źródeł hałasu dla doby wraz z przewidywanymi wariantami pracy.

Przepisy ustawy POŚ na mocy art. 362 oraz art. 375 nadają Prezydentowi miasta Łodzi kompetencje do podejmowania postępowań z urzędu, w związku z informacjami o przekroczeniu dopuszczalnego poziomu hałasu. Zgodnie z art. 362 ustawy POŚ, organ ochrony środowiska może nałożyć w drodze decyzji na podmiot korzystający ze środowiska obowiązek ograniczenia emisji hałasu oraz określić czynności zmierzające do tego ograniczenia i termin wykonania obowiązku.

### **10.7 Przepisy dotyczące emisji hałasu z instalacji i urządzeń, w tym pojazdów, których funkcjonowanie ma negatywny wpływ na stan akustyczny środowiska**

Dla instalacji, urządzeń oraz pojazdów, które mogą negatywnie wpłynąć na klimat akustyczny mają zastosowanie następujące przepisy prawne:

- Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005 r. *w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska.*

Rozporządzenie zostało wydane na podstawie art. 9 ustawy *o systemie oceny zgodności*. Rozporządzenie określa rodzaje urządzeń podlegających ograniczeniu emisji hałasu, wartości dopuszczalne gwarantowanego poziomu mocy akustycznej urządzeń, co oznacza, że wielkość mocy akustycznej określona w dokumentacji technicznej nie została przekroczona, rodzaje urządzeń podlegających tylko oznaczeniu gwarantowanego poziomu mocy akustycznej, metody pomiaru hałasu emitowanego przez urządzenia.

Szczegółowe przepisy prawne dotyczące pojazdów drogowych:

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. *w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia.*

Rozporządzenie zostało wydane na podstawie art. 66 ust. 5 ustawy *Prawo o ruchu drogowym*. Rozporządzenie to określa dopuszczalne poziomy hałas na zewnątrz pojazdu podczas postoju mierzone w odległości 0,5 m.

## **10.8 Podsumowanie analizy dokumentów**

Przytoczone wyżej strategie, plany, programy i studia dowodzą w swych ustaleniach, iż ponadnormatywne oddziaływanie hałasu stawiane jest wśród najważniejszych obecnie problemów ekologicznych, mających ważne znaczenie dla funkcjonowania środowiska oraz zdrowia i jakości życia ludzi. Problem ten nabiera szczególnych rozmiarów w dużych aglomeracjach miejskich. Wymaga on podjęcia kompleksowych działań prewencyjnych i naprawczych, skierowanych zwłaszcza na ograniczenie wpływu hałasu komunikacyjnego – zarówno działań „miękkich” (takich jak edukacja ekologiczna skierowana na zmianę negatywnych zachowań uczestników ruchu) jak i szeregu działań inwestycyjnych zmierzających do poprawy stanu infrastruktury transportowej.

## 11 Środki finansowe

### 11.1 Koszty jednostkowe działań przeciwhałasowych

W tabeli 53 na potrzeby POŚpH przyjęto szacunkowe koszty związane z realizacją działań obniżających poziom hałasu w środowisku.

Tab. 53 Szacunkowa kosztochłonność działań przeciwhałasowych przyjętych na potrzeby POŚpH dla miasta Łodzi

Źródło hałasu	Działanie	Koszt [zł]	
Hałas drogowy	Ekran akustyczny*	500/m <sup>2</sup>	
	Wymiana nawierzchni drogowej na „cichą”	210/m <sup>2</sup> **	
	Ograniczenie prędkości ruchu	Fotoradar stacjonarny	200 000 / szt.
		Fotoradar odcinkowy	200 000 / szt.
	Sterowanie sygnalizacją świetlną (koordynacja) - uspokojenie ruchu, w tym działania techniczne – wg rozdziału 7.1.1	200 000 zł/km ***	
Hałas szynowy (tramwajowy i kolejowy)	Szlifowanie szyn	90 000/km****	
	Modernizacja torowiska (dwa tory)	10 000 000/km	
	Eliminacja połączeń łukowych szyn	500 000/rok	
wszystkie	realizacja Przeglądu ekologicznego	10 000/km	

\* cena ekranu akustycznego zależy przede wszystkim od wysokości (koszt fundamentowania) i rodzaju użytego materiału (wymagania akustyczne i architektoniczne)

\*\* podana kwota dotyczy wymiany wszystkich warstw nawierzchni, w tym wykonanie górnej warstwy w technologii o własnościach tłumiących dźwięk

\*\*\* koordynacja sterowania sygnalizacją świetlną realizowana jest w ramach bieżących zadań i innych inwestycji, dlatego wydzielenie kosztów jednostkowych nie jest możliwe; przyjęta kwota obejmuje średni koszt ograniczenia prędkości ruchu przy pomocy dowolnego rozwiązania, wg rozdziału 7.1.1

\*\*\*\* szlifowanie szyn metodą HSG, trzy razy w ciągu roku; przedział kosztów zawiera się pomiędzy 60 zł a 120 zł za metr toru pojedynczego

Należy pamiętać, że w większości przypadków podane kwoty nie stanowią wyłącznie kosztu działań przeciwhałasowych (np. koszt ograniczenia prędkości ruchu przy pomocy sterowania sygnalizacją świetlną). Nie da się jednak wydzielić nakładów na ograniczenie emisji hałasu z całkowitego kosztu inwestycji (np. przy zakupie tramwaju lub fotoradaru), realizowanej z innych względów, gdy ochrona przed hałasem jest tylko jednym z wielu jej elementów.

### 11.2 Źródła finansowania programu

Realizacja Programu zostanie przeprowadzona głównie przy użyciu środków z budżetu miasta Łodzi, w ramach limitów, wynikających z budżetu miasta Łodzi oraz Wieloletniej Prognozy Finansowej. W obowiązku podmiotów zarządzających szlakami komunikacyjnymi, tj. drogami, komunikacją tramwajową i kolejową (Zarząd Dróg i Transportu, Zarząd Inwestycji Miejskich oraz PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.) leży zagwarantowanie środków finansowych umożliwiających realizację działań ochronnych zawartych w niniejszym POŚpH.

W odniesieniu do działań strategicznych, polegających na wymianie taboru kolejowego, źródła finansowania powinni zapewnić wszyscy przewoźnicy kolejowi.

Jako potencjalne źródła finansowania przedsięwzięć można wymienić środki następujących funduszy ekologicznych:

- Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej,
- Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Łodzi,
- Regionalny Program Operacyjny Województwa Łódzkiego na lata 2014 – 2020 (działania mające na celu poprawę stanu środowiska miejskiego, w tym rekultywacja terenów przemysłowych i redukcja zanieczyszczenia powietrza),
- Program Infrastruktura i Środowisko.

Ponadto możliwe jest uzyskanie kredytów bankowych na preferencyjnych warunkach (Bank Ochrony Środowiska i inne banki komercyjne) oraz korzystanie ze środków Funduszy Europejskich.

## **12 Kierunki programowe dla poszczególnych źródeł hałasu oraz harmonogram rzeczowo-finansowy działań**

W wyniku przeprowadzonych analiz oraz ustaleń z ZDiT, ZIM, MPK, PLK, MPU, BAM oraz WOŚiR UMŁ, ostatecznie wyznaczono obszary działań i planowane środki ograniczenia oddziaływania akustycznego, które przedstawiono poniżej dla poszczególnych źródeł hałasu.

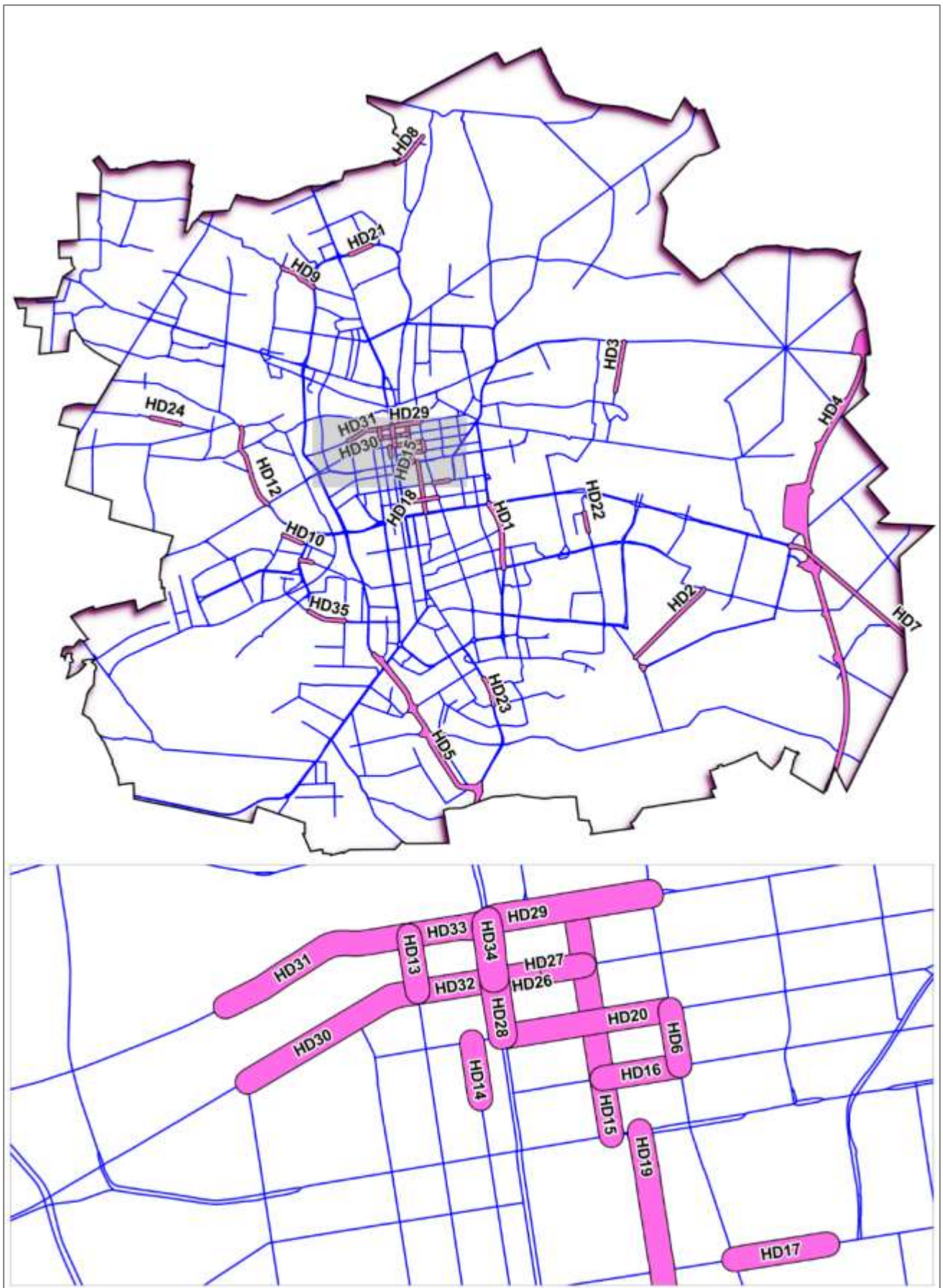
### **12.1 Działania programowe w zakresie ochrony środowiska przed hałasem drogowym**

W ramach Programu, wszystkie obszary zagrożone hałasem analizowano pod kątem możliwości zastosowania dostępnych metod redukcji hałasu (rozdział 7). Ostatecznie, w niniejszym rozdziale wskazano działania krótkookresowe, wynikające z konsultacji z zarządzającym drogami, które są możliwe do realizacji w najbliższej perspektywie czasowej, tj. w latach 2019 – 2024, a więc do czasu realizacji aktualizacji niniejszego Programu w oparciu o wyniki kolejnej mapy akustycznej miasta. Ponadto, przedstawiono działania średnio- i długookresowe wyznaczone w miejscach występowania przekroczeń wartości dopuszczalnych hałasu drogowego (klasyfikacja na podstawie wskaźnika M), które na chwilę obecną nie mają zapewnionego finansowania. Ich realizacja przypada na okres po roku 2024, a więc po realizacji kolejnej mapy akustycznej i aktualizacji niniejszego Programu. Działania te powinny zostać uwzględnione w planach inwestycyjnych miasta wraz z zapewnieniem ich finansowania.

Zestawienie obszarów działań przeciwhałasowych dla hałasu drogowego na terenie miasta Łodzi, przedstawiono – z podziałem na 3 horyzonty czasowe – w tabelach 54, 56 i 57, a ich lokalizację kolejno na rysunkach 68÷70.

Jednostką odpowiedzialną za wykonywanie wszystkich powyższych zadań jest zarządca dróg lub inna jednostka wskazana do realizacji danego projektu lub inwestycji w imieniu Miasta (np. ZIM, ZDiT lub inne). W przypadku braku możliwości realizacji działania należy zastosować inne działania, o równej lub większej skuteczności akustycznej.

Do oceny stanu środowiska przed realizacją i po realizacji działań przeciwhałasowych obliczono wartość wskaźnika M dla danego obszaru, osobno dla wskaźnika  $L_{DWN}$  i  $L_N$ . Wyniki analizy efektywności ekologicznej i ekonomicznej rozwiązań przeciwhałasowych zawarto w tabeli 55. Wizualizacje skuteczności reprezentatywnych wskazanych w Programie działań przedstawiono w załączniku 1 do niniejszego dokumentu.



Rys. 68 Obszary podlegające działaniom przeciwhałasowym w perspektywie krótkookresowej w ramach ochrony przed hałasem drogowym

Tab. 54 Proponowane działania przeciwhałasowe Programu w perspektywie krótkookresowej – hałas drogowy

ID obszaru	Nazwa obszaru	Działania programowe	Podmiot odpowiedzialny	koszt realizacji [pln]	Źródło finansowania
HD1	Al. Śmigłego - Rydza (Al. Piłsudskiego - Przybyszewskiego)	Przebudowa wiaduktów drogowych i tramwajowych w Al. Śmigłego-Rydza wraz z przebudową układu drogowo-torowego Al. Śmigłego-Rydza <sup>1</sup>	ZIM	68 mln	UE – POIS
HD2	Olechowska (Zakładowa - Tomaszowska)	Przebudowa ul. Olechowskiej na odcinku od ul. Zakładowej do ul. Tomaszowskiej <sup>2</sup>	ZIM	-	środki własne
HD3	Giewont (Brzezińska - Czecha)	Rozbudowa ul. Giewont <sup>3</sup>	ZIM	-	środki własne
HD4	Autostrada A1	Budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych <sup>4</sup>	GDDKiA	-	środki własne
HD5	Trasa Górna	Budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych	ZDiT	-	środki własne
HD6	Kilińskiego (Rewolucji 1905 - Jaracza)	Uspokojenie, upłynnienie ruchu pojazdów poprzez zmianę organizacji w ramach planowanych prac remontowych	ZIM, ZDiT	-	środki własne
HD7	Rokicińska	Rozbudowa ul. Rokicińskiej z zastosowaniem nawierzchni SMA 8	ZIM	-	środki własne
HD8	Mrówcza (cały odcinek)	Wykonanie nakładki asfaltowej na ul. Mrówczej	ZDiT	35 000	środki własne
HD9	Liściasta (cały odcinek)	Remont ul. Liściastej	ZDiT	2,5 mln	środki własne
HD10	Wileńska (cały odcinek)	Remont ul. Wileńskiej	ZDiT	1,02 mln	środki własne
HD11	Wróblewskiego (Bandurskiego - Bratysławska)	Przebudowa ul. Wróblewskiego	ZIM	3,5 mln	środki własne
HD12	Krakowska (cały odcinek)	Przebudowa ul. Krakowskiej - dokumentacja projektowa	ZIM	25 mln	środki własne
HD13*	Gdańska (Ogrodowa - Legionów)	Woonerf, wymiana nawierzchni	ZIM	-	współfinansowanie EFRR
HD14	Wólczajska (Próchnika - Więckowskiego)	Woonerf, strefa zamieszkania	ZIM	-	środki własne
HD15	Wschodnia (Narutowicza - Północna)	Strefa 30 km/h, wykonanie nawierzchni SMA8	ZIM	-	współfinansowanie EFRR
HD16*	Jaracza (Kilińskiego - Wschodnia)	Strefa 30 km/h	ZIM	-	współfinansowanie EFRR
HD17*	Tuwima (Targowa - Kilińskiego)	Strefa 30 km/h	ZIM	-	współfinansowanie EFRR
HD18*	Nawrot (Piotrkowska - Kilińskiego)	Strefa 30 km/h	ZIM	-	współfinansowanie EFRR
HD19	Sienkiewicza (Al. Piłsudskiego - Narutowicza)	Strefa 30 km/h	ZIM	-	współfinansowanie EFRR
HD20	Próchnika/Rewolucji 1905 (Zachodnia - Kilińskiego)	Strefa 30 km/h, wykonanie nawierzchni SMA8	ZIM	-	współfinansowanie EFRR
HD21*	Sikorskiego (Nastrojowa - Helińskiego)	Remont nawierzchni: frezowanie i położenie nowej warstwy ścieralnej z SMA z uwzględnieniem lokalnej naprawy warstwy wiążącej, remont przejścia dla pieszych przy ul. Nastrojowej	ZDiT	1,3 mln	środki własne
HD22*	Widzewska (Milionowa - Wiejska)	Frezowanie warstwy ścieralnej i wiążącej, położenie nowej warstwy wiążącej i ścieralnej, regulacja armatury i oznakowania poziomego	ZDiT	1,13 mln	środki własne
HD23*	Rzgowska (Kurczaki - Warneńczyka)	Jezdnia wsch. frezowanie warstwy ścieralnej i wiążącej, położenie nowej warstwy wiążącej i ścieralnej, regulacja armatury, odtworzenie pętli indukcyjnych i oznakowania poziomego	ZDiT	1 200 000	środki własne
HD24	Podchorążych (Łuczniczka - Jasieniec)	Wykonanie nawierzchni AC11S	ZIM	-	środki własne
HD25	Tomaszowska (rondo al. Ofiar Terroryzmu 11 Września - Jędrzejowska)	Wykonanie nawierzchni SMA11	ZIM	-	środki własne
HD26	Legionów (Plac Wolność - Zachodnia)	Wymiana nawierzchni (kostka kamienna – szlifowana) <sup>5</sup>	ZIM	-	współfinansowanie EFRR



ID obszaru	Nazwa obszaru	Działania programowe	Podmiot odpowiedzialny	koszt realizacji [pln]	Źródło finansowania
HD27	Pomorska (Plac Wolność - Wschodnia)	Uspokojenie, upłynnienie ruchu pojazdów poprzez zmianę organizacji w ramach planowanych prac remontowych	ZIM	-	współfinansowanie EFRR
HD28	Zachodnia (Próchnika - Legionów)	Wykonanie nawierzchni SMA8	ZIM	-	współfinansowanie EFRR
HD29	Ogrodowa/Północna (Zachodnia - Franciszkańska)	Wykonanie nawierzchni SMA8	ZIM	-	współfinansowanie EFRR
HD30	Legionów (Gdańska - Żeligowskiego)	Wymiana nawierzchni (kostka kamienna – szlifowana) <sup>5</sup>	ZIM	-	współfinansowanie EFRR
HD31	Ogrodowa (Gdańska - Cmentarna)	Wykonanie nawierzchni SMA8	ZIM	-	współfinansowanie EFRR
HD32	Legionów (Gdańska - Zachodnia)	Wymiana nawierzchni (kostka kamienna – szlifowana) <sup>5</sup> Ograniczenie ruchu indywidualnego	ZIM	-	współfinansowanie EFRR
HD33*	Ogrodowa (Gdańska - Zachodnia)	Wykonanie nawierzchni SMA8	ZIM	-	współfinansowanie EFRR
HD34	Zachodnia (Legionów - Ogrodowa)	Wykonanie nawierzchni SMA8	ZIM	-	współfinansowanie EFRR
HD35	Obywatelska (od ul. Waltera-Janke do ul. Nowe Sady)	Modernizacja ulicy Obywatelskiej	ZIM	15 mln	środki własne

Objaśnienia:

POIS – Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko,

EFRR – Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego,

<sup>1</sup> zgodnie z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach 18/U/2015 wydaną przez Prezydenta Miasta Łodzi w dniu 9 marca 2015 r.,

<sup>2</sup> zgodnie z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach 42/U/2015 wydaną przez Prezydenta Miasta Łodzi w dniu 8 czerwca 2015 r.,

<sup>3</sup> zgodnie z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach 4/U/2017 wydaną przez Prezydenta Miasta Łodzi w dniu 10 stycznia 2017 r.,

<sup>4</sup> wdrożenie rozwiązań wynikających z analizy porealizacyjnej: *Analiza porealizacyjna autostrady A1 Stryków – Tuszyń na odcinku od km 295+850 do km 335+937,65 (bez odcinka od km 322+150 do km 324+950)*, Pracownia Hałasu sp. z o.o., Wrocław, sierpień 2018 r. (patrz rozdział 10.5),

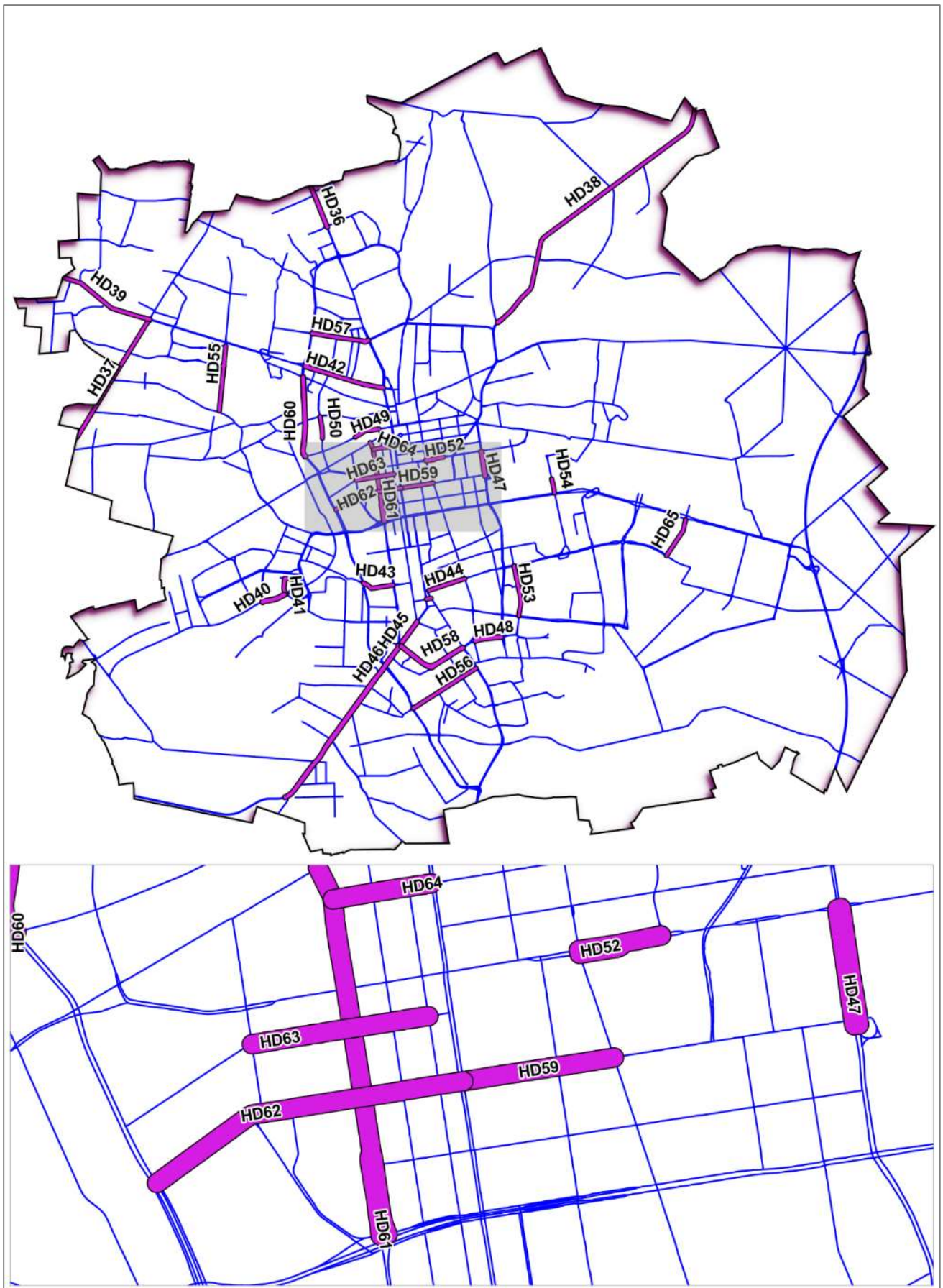
<sup>5</sup> zgodnie z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach 13/U/2013 wydaną przez Prezydenta Miasta Łodzi w dniu 26 lutego 2013 r.

\* Oznaczone zadania zostały zrealizowane w trakcie procedowania niniejszego Programu. Ocena ich skuteczności będzie przedmiotem kolejnej mapy akustycznej (realizowanej w 2022 r.) oraz kolejnego Programu ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Łodzi.

Tab. 55 Analiza efektywności ekologicznej i ekonomicznej proponowanych rozwiązań przeciwhałasowych w perspektywie krótkookresowej – hałas drogowy

ID obszaru	Redukcja hałasu [dB]	Liczba narażonych mieszkańców	Wskaźnik M (L <sub>DWN</sub> )		Wskaźnik M (L <sub>N</sub> )		skuteczność, S [liczba osób x dB]	efektywność, E [%]	kosztocłonność, KCH [zł/(liczba osób x 1 dB)]
			przed	po	przed	po			
HD1	2,9	3776	242	211	207	168	10950	13	-
HD2	3,0	412	66	31	26	14	1236	53	-
HD3	3,5	605	1	1	0	0	2118	0	-
HD4	8,0	839	73	35	31	12	6712	52	-
HD5	8,6	2669	10	8	4	3	22953	19	-
HD6	5,5	2890	534	344	151	87	15895	36	-
HD7	4,5	1234	232	80	100	24	5553	66	-
HD8	2,8	286	0	0	0	0	801	-	44
HD9	3,5	779	6	2	0	0	2727	61	917
HD10	3,0	1894	10	10	5	5	5682	1	180
HD11	6,3	1835	22	2	14	0	11561	90	303
HD12	5,6	735	63	30	28	14	4116	53	6074
HD13	6,5	2433	457	83	139	0	15815	82	-
HD14	3,7	2367	258	219	44	31	8758	15	-
HD15	5,6	6288	965	420	250	85	35213	57	-
HD16	5,6	4397	1081	613	344	170	24623	43	-
HD17	3,3	1593	253	191	84	53	5257	24	-

ID obszaru	Redukcja hałasu [dB]	Liczba narażonych mieszkańców	Wskaźnik M ( $L_{DWN}$ )		Wskaźnik M ( $L_N$ )		skuteczność, S [liczba osób x dB]	efektywność, E [%]	kosztochłonność, KCH [zł/(liczba osób x 1 dB)]
			przed	po	przed	po			
HD18	4,4	3545	477	180	110	21	15598	62	-
HD19	4,4	4280	722	354	161	60	18832	51	-
HD20	10,6	5345	546	272	94	21	56657	50	-
HD21	1,6	1502	3	1	1	0	2403	64	541
HD22	2,8	1055	43	29	14	9	2954	32	383
HD23	1,5	1944	85	78	41	37	2916	8	412
HD24	3,0	311	0	0	0	0	933	-	-
HD25	1,4	20	14	13	7	7	28	6	-
HD26	4,0	1989	250	52	81	2	7956	79	-
HD27	3,4	2356	84	14	18	1	8010	83	-
HD28	10,6	2335	488	206	129	22	24751	58	-
HD29	3,2	2316	103	38	20	7	7411	63	-
HD30	6,5	4802	1000	130	355	0	31213	87	-
HD31	5,1	1518	189	29	42	0	7742	85	-
HD32	6,5	3032	601	116	193	2	19708	81	-
HD33	3,5	901	124	28	29	0	3154	77	-
HD34	4,0	1291	229	54	75	2	5164	77	-
HD35	2,9	988	39	14	33	10	2865	64	5235



Rys. 69 Obszary podlegające działaniom przeciwhałasowym w perspektywie średniookresowej w ramach ochrony przed hałasem drogowym

Tab. 56 Proponowane działania przeciwhałasowe Programu w perspektywie średniookresowej – hałas drogowy

ID obszaru	Nazwa obszaru	Wariant	Działania programowe	Szacunkowy efekt
HD36	Zgierska	--	Zmniejszenie natężenia ruchu - budowa drogi S14 oraz budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych <sup>1</sup> w miejscach gdzie nadal występuwać będą przekroczenia wartości dopuszczalnych po realizacji S14	do 11 dB
HD37	Szczecińska (Aleksandrowska - granica miasta)	--	Rozbudowa ul. Szczecińskiej od ul. Aleksandrowskiej na południe do granicy miasta w rejonie ul. Pancerniaków wraz z budową łącznika do węzła „Teofilów” na S-14”, w wariantcie II, dla którego Inwestorem jest Prezydent Miasta Łodzi <sup>2</sup>	ok. 3 dB
HD38	Strykowska (Wycieczkowa - granica miasta)	--	Rozbudowa ulicy Strykowskiej <sup>3</sup>	do 4,5 dB
HD39	Aleksandrowska (Szczecińska - granica miasta)	--	Rozbudowa ulicy Aleksandrowskiej (drogi krajowej nr 72) w Łodzi, na odcinku od ul. Szczecińskiej do granic miasta, dla którego Inwestorem jest Prezydent Miasta Łodzi <sup>4</sup>	ok. 3 dB
HD40	Maratońska (Retkińska - Obywatelska)	--	Wykonanie nawierzchni SMA8 + ograniczenie prędkości do 40 km/h	ok. 3 dB
HD41	Olimpijska (Maratońska - Wł. Króla)	W1	Wymiana nawierzchni	ok. 3÷4 dB
		W2	Ograniczenie prędkości do 40 km/h przez całą dobę	ok. 2÷3 dB
HD42	Limanowskiego (Zachodnia - Al. Włókniarzy)	W1	Wymiana nawierzchni na cichą	ok. 3÷4 dB
		W2	Ograniczenie prędkości do 40 km/h przez całą dobę	ok. 2÷3 dB
HD43	Wróblewskiego (Al. Politechniki - Al. Jana Pawła II)	W1	Wymiana nawierzchni na cichą	ok. 3÷4 dB
		W2	Ograniczenie prędkości do 40 km/h przez całą dobę	ok. 2÷3 dB
HD44	Przybyszewskiego (Kilińskiego - Rzgowska)	W1	Strefa 30 km/h	ok. 3÷4 dB
		W2	Wymiana nawierzchni	ok. 3÷4 dB
HD45	Pabianicka (Bednarska - Rondo Lotników Lwowskich)	W1	Wymiana nawierzchni na cichą	ok. 3÷4 dB
		W2	Ograniczenie prędkości do 40 km/h przez całą dobę	ok. 2÷3 dB
HD46	Pabianicka (Rondo Lotników Lwowskich - Rondo H. Pietrzaka)	W1	Zmniejszenie natężenia ruchu - budowa drogi S14	ok. 3÷4 dB
HD47	Kopcińskiego (Narutowicza - Tuwima)	W1	Ograniczenie prędkości do 40 km/h przez całą dobę	ok. 2÷3 dB
		W2	Wymiana nawierzchni	ok. 3÷4 dB
HD48	Broniewskiego (Niższa - Kilińskiego)	W1	Budowa ekranu akustycznego	do 5 dB
HD49	Ogrodowa (Gdańska - Karskiego)	W1	Ograniczenie prędkości do 40 km/h przez całą dobę	ok. 2÷3 dB
HD50	Kasprzaka (Drewnowska - Długosza)	W1	Wymiana nawierzchni	ok. 3÷4 dB
		W2	Zakaz ruchu samochodów ciężarowych	ok. 1÷2 dB
HD51	Sieradzka (Rzgowska - Piotrkowska)	W1	Wymiana nawierzchni	ok. 3÷4 dB
HD52	Narutowicza (Kilińskiego - Targowa)	W1	Wymiana nawierzchni	ok. 3÷4 dB
		W2	Ograniczenie prędkości do 40 km/h przez całą dobę	ok. 2÷3 dB
HD53	Tatrzańska (Przybyszewskiego - Dąbrowskiego)	W1	Wymiana nawierzchni	ok. 3÷4 dB
		W2	Ograniczenie prędkości do 40 km/h przez całą dobę	ok. 2÷3 dB
HD54	Niciarniana (Al. Piłsudskiego - Smolarka)	W1	Ograniczenie prędkości do 40 km/h przez całą dobę	ok. 2÷3 dB
HD55	Traktorowa (Aleksandrowska - Rąbieńska)	W1	Wymiana nawierzchni na cichą	ok. 3÷4 dB
		W2	Ograniczenie prędkości do 40 km/h przez całą dobę	ok. 2÷3 dB
HD56	Pryncypalna (Rzgowska - Al. Bartoszewskiego)	W1	Wymiana nawierzchni z kostki na asfalt	ok. 5÷6 dB
HD57	Pojezierska (Al. Włókniarzy - Zgierska)	W1	Wymiana nawierzchni na cichą	ok. 3÷4 dB
HD58	Paderewskiego (Rzgowska - Pabianicka)	W1	Zmniejszenie natężenia ruchu - budowa drogi S14	ok. 3÷4 dB
		W2	Ograniczenie prędkości ruchu pojazdów do 50 km/h	ok. 2÷3 dB
HD59	Tuwima (Kilińskiego - Al. Kościuszki)	W1	Strefa 30 km/h	ok. 3÷4 dB
HD60	Al. Włókniarzy (Srebrzyńska - Lutomińska)	W1	Zmniejszenie natężenia ruchu - budowa drogi S14	ok. 3÷4 dB
HD61	Żeromskiego (Legionów - Al. Mickiewicza)	W1	Wymiana nawierzchni	ok. 3÷4 dB
		W2	Ograniczenie prędkości do 40 km/h przez całą dobę	ok. 2÷3 dB
HD62		W1	Wymiana nawierzchni	ok. 3÷4 dB

ID obszaru	Nazwa obszaru	Wariant	Działania programowe	Szacunkowy efekt
	Struga (Al. Włókniarzy - Al. Kościuszki)	W2	Ograniczenie prędkości do 40 km/h przez całą dobę	ok. 2÷3 dB
HD63	6 sierpnia (Żeligowskiego - Wólczańska)	W1	Wymiana nawierzchni	ok. 3÷4 dB
		W2	Ograniczenie prędkości do 40 km/h przez całą dobę	ok. 2÷3 dB
HD64	Próchnika (Żeromskiego - Zachodnia)	W1	Wymiana nawierzchni	ok. 3÷4 dB
		W2	Ograniczenie prędkości do 40 km/h przez całą dobę	ok. 2÷3 dB
HD65	Augustów (Rokicińska - Przybyszewskiego)	--	Ograniczenie prędkości do 40 km/h przez całą dobę (np. poprzez instalację progów zwalniających lub/i odcinkowy pomiar prędkości)	ok. 3÷4 dB

Objaśnienia:

- <sup>1</sup> wdrożenie rozwiązań wynikających z przeglądu ekologicznego: *Przegląd ekologiczny ulicy Zgierskiej w Łodzi na odcinku od granicy miasta do skrzyżowania ulicy Zgierskiej z ulicą Świtezianki*, Lemitor Ochrona Środowiska Sp. z o.o., Wrocław, październik 2013 r. (patrz rozdział 10.5), po stwierdzeniu ich zasadności w kontekście realizacji drogi S14 i wynikającej stąd zmiany w natężeniu ruchu pojazdów,
- <sup>2</sup> zgodnie z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach 14/U/2017 wydaną przez Prezydenta Miasta Łodzi w dniu 13 marca 2017 r.,
- <sup>3</sup> zgodnie z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach 26/U/2018 wydaną przez Prezydenta Miasta Łodzi w dniu 16 maja 2018 r.,
- <sup>4</sup> zgodnie z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach 24/U/2013 wydaną przez Prezydenta Miasta Łodzi w dniu 7 czerwca 2013 r.



Rys. 70 Obszary podlegające działaniom przeciwhałasowym w perspektywie długookresowej w ramach ochrony przed hałasem drogowym

Tab. 57 Proponowane działania przeciwhałasowe Programu w perspektywie długookresowej – hałas drogowy

ID obszaru	Nazwa obszaru	Wariant	Działania programowe	Szacunkowy efekt
HD66	Chocianowicka (Nad Dobrzyńką - Pabianicka)	W1	Wymiana nawierzchni	ok. 3÷4 dB
		W2	Ograniczenie prędkości do 40 km/h przez całą dobę	ok. 2÷3 dB
HD67	Rudzka (Pabianicka - granica miasta)	W1	Ograniczenie prędkości do 40 km/h przez całą dobę	ok. 2÷3 dB
HD68	Demokratyczna (Heleny - Graniczna)	W1	Strefa 30 km/h	ok. 3÷4 dB
HD69	Kolumny (Rzgowska - granica miasta)	W1	Ograniczenie prędkości do 40 km/h przez całą dobę	ok. 2÷3 dB
		W2	Wymiana nawierzchni	ok. 3÷4 dB
HD70	Tomaszowska (Kolumny - Aleja Ofiar Terroryzmu 11 Września)	W1	Wymiana nawierzchni na cichą	ok. 3÷4 dB
		W2	Ograniczenie prędkości do 40 km/h przez całą dobę	ok. 2÷3 dB
HD71	Zakładowa (Książąt Polskich - Dyspozytorska)	W1	Wymiana nawierzchni	ok. 3÷4 dB
		W2	Ograniczenie prędkości do 40 km/h przez całą dobę	ok. 2÷3 dB
HD72	Złotno (Rąbieńska - Stare Złotno)	W1	Wymiana nawierzchni	ok. 3÷4 dB
		W2	Ograniczenie prędkości do 40 km/h przez całą dobę	ok. 2÷3 dB
HD73	Rojna (Traktorowa - granica miasta)	W1	Zmniejszenie natężenia ruchu - budowa drogi S14	ok. 3÷4 dB
HD74	Rąbieńska (Krakowska - granica miasta)	W1	Wymiana nawierzchni	ok. 3÷4 dB
		W2	Ograniczenie prędkości do 40 km/h przez całą dobę	ok. 2÷3 dB
HD75	Jagodnica (Biegunowa - Stare Złotno)	W1	Wymiana nawierzchni	ok. 3÷4 dB
		W2	Ograniczenie prędkości do 40 km/h przez całą dobę	ok. 2÷3 dB
HD76	Pomorska (Al. Palki - Konstytucyjna)	W1	Wymiana nawierzchni	ok. 3÷4 dB
		W2	Ograniczenie prędkości do 40 km/h przez całą dobę	ok. 2÷3 dB
HD77	Solec (Wieczność - Borowa)	W1	Wymiana nawierzchni	ok. 3÷4 dB
		W2	Ograniczenie prędkości do 40 km/h przez całą dobę	ok. 2÷3 dB
HD78	Wielkopolska (Woronicza - Al. Włókniarzy)	W1	Wymiana nawierzchni	ok. 3÷4 dB
		W2	Ograniczenie prędkości do 40 km/h przez całą dobę	ok. 2÷3 dB
HD79	Kalinowa (Św. Teresy - Pojezierska)	W1	Wymiana nawierzchni	ok. 3÷4 dB
		W2	Ograniczenie prędkości do 40 km/h przez całą dobę	ok. 2÷3 dB
HD80	Kniaziewiczza (Kalinowa - Zgierska)	W1	Wymiana nawierzchni	ok. 3÷4 dB
		W2	Ograniczenie prędkości do 40 km/h przez całą dobę	ok. 2÷3 dB
HD81	Julianowska (Zgierska - Łagiewnicka)	W1	Wymiana nawierzchni	ok. 3÷4 dB
HD82	Lutomierska (Al. Włókniarzy - Zachodnia)	W1	Wymiana nawierzchni	ok. 3÷4 dB
		W2	Ograniczenie prędkości do 40 km/h przez całą dobę	ok. 2÷3 dB
HD83	Komorniki (Rzgowska - Sternfelda)	W1	Wymiana nawierzchni	ok. 3÷4 dB
		W2	Ograniczenie prędkości do 40 km/h przez całą dobę	ok. 2÷3 dB
HD84	Warszawska/Kryształowa/Łupkowa (Łagiewnicka - Strykowska)	W1	Wymiana nawierzchni	ok. 3÷4 dB
		W2	Ograniczenie prędkości do 40 km/h przez całą dobę	ok. 2÷3 dB
HD85	Zagajnikowa/Sporna (Inflancka - Wojska Polskiego)	W1	Wymiana nawierzchni	ok. 3÷4 dB
		W2	Ograniczenie prędkości do 40 km/h przez całą dobę	ok. 2÷3 dB

## 12.2 Działania programowe w zakresie ochrony środowiska przed hałasem kolejowym

Jak wynika z rezultatów MA 2018, transport kolejowy powoduje zagrożenie ponadnormatywnym hałasem na terenie miasta, które w jakościowej ocenie warunków akustycznych zalicza się do kategorii „niedobre” i „złe”. Nie występują za to obszary klasyfikowane jako „bardzo złe”.

Zaproponowane działania przeciwhałasowe obejmują 7 obszarów na terenie miasta Łodzi. Cztery z nich, zaproponowane dla obszarów gdzie obserwuje się niewielkie przekroczenia wartości normatywnych, dotyczą bieżących prac utrzymaniowo-naprawczych zmierzających do przywrócenia i utrzymania torowiska w dobrym stanie technicznym poprzez:

- szlifowanie szyn (cykliczne co 4-5 lat, począwszy od 2019 r.)
- bieżące prace konserwacyjne oraz utrzymaniowe nawierzchni, tj. wymiana uszkodzonych złązek, dokręcanie i wymiana śrub oraz wkrętów, podbijanie i wymiana podkładów, uzupełnianie podsypki i inne naprawy bieżące.

Dla pozostałych trzech obszarów, gdzie odnotowano duże przekroczenia wartości dopuszczalnych, wskazano konieczność realizacji przeglądów ekologicznych, na podstawie których sformułować będzie można skuteczne środki redukcji hałasu pozwalające przywrócić właściwy kształt klimatu akustycznego, także w ujęciu wartości dopuszczalnych hałasu odniesionych do jednej doby.

Dodatkową uciążliwością związaną z eksploatacją linii kolejowych na obszarze Łodzi, są przejazdy kolejowe, których zły stan techniczny powoduje miejscowy wzrost hałasu drogowego (podczas przejazdu pojazdów przez przejazd). Problem ten był zgłaszany przez mieszkańców w skargach i dotyczy zwłaszcza przejazdów drogowych na linii nr 14 na jej odcinku wzdłuż ulicy Maratońskiej. Ponadto obecność przejazdów kolejowych wymusza zgodnie z obowiązującym rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w *sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji* (tekst jednolity: Dz.U. 2015 poz. 360 z późniejszymi zmianami) stosowanie przez maszynistów ostrzegawczych sygnałów dźwiękowych „Rp1 Bacność” zapewniających należyte bezpieczeństwo ruchu wszystkich użytkowników przejazdów. Należy zauważyć, że aktualnie procedowany jest projekt zmiany rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie<sup>(16)</sup>. W zależności od kształtu zmian wprowadzonych w ww. rozporządzeniu, być może wystąpią okoliczności, w których możliwe stanie się zaprzestanie nadawania sygnałów „Rp1 Bacność” np. po dostosowaniu/modernizacji i zmianie kategorii przejazdów kolejowych. Stąd też proponuje się aby działania wynikające z przeglądu ekologicznego dla obszarów HK1 i HK3 uwzględniały modernizację przejazdów kolejowych realizowaną przez PLK wraz z zarządzającym drogą – ZDiT.

---

<sup>16</sup> Za odpowiedź podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzeja Bittela z dnia 13 lutego 2018 r. na interpelację nr 18592 (<http://www.sejm.gov.pl/sejm8.nsf/InterpelacjaTresc.xsp?key=123EEDCC>; dostęp w dniu 06.06.2019 r.).

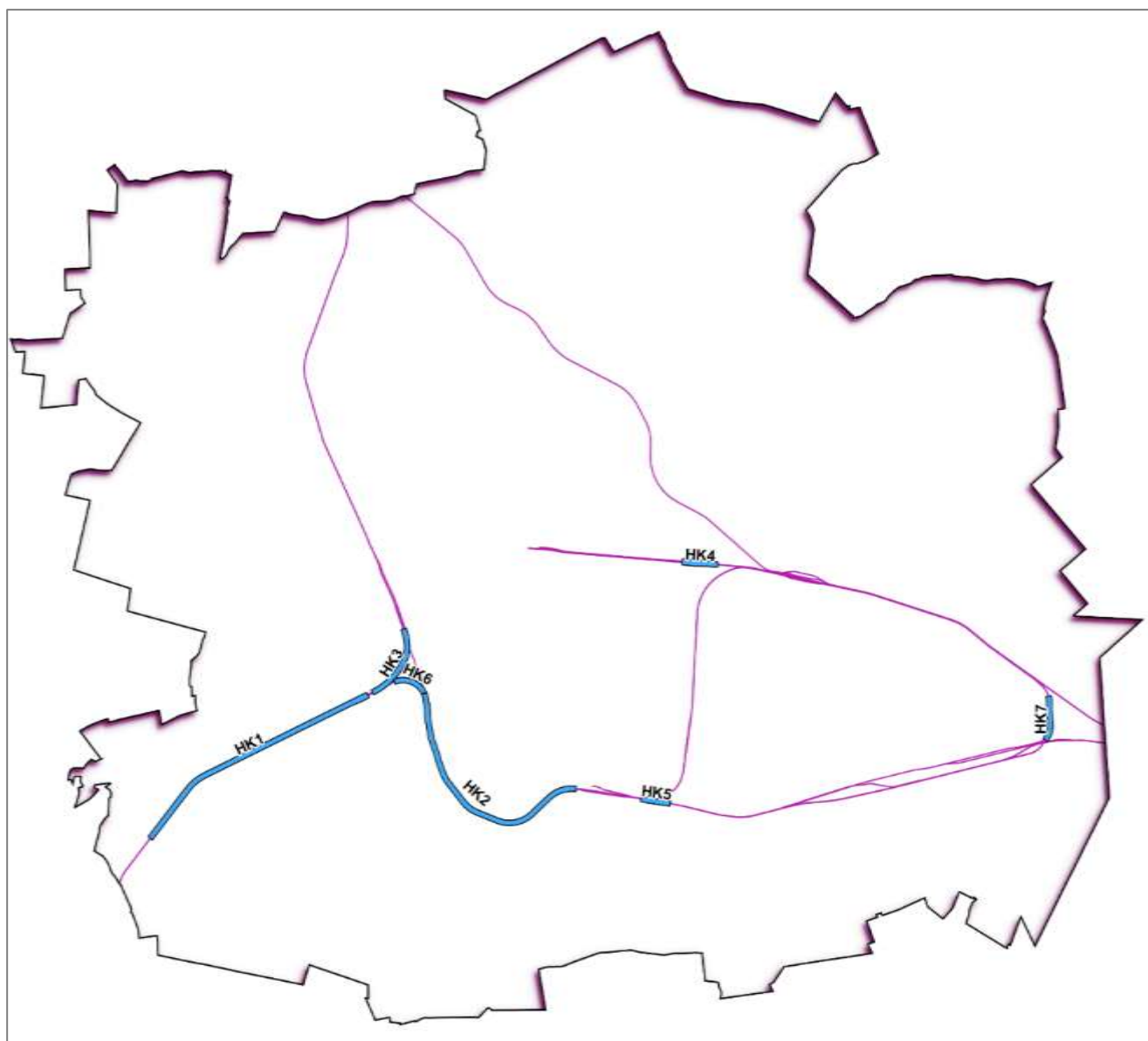


W związku z charakterem proponowanych działań, wskazuje się ich realizację w perspektywie krótkookresowej, tj. w latach 2019 – 2024, a więc do czasu realizacji aktualizacji niniejszego Programu w oparciu o wyniki kolejnej mapy akustycznej miasta. Zestawienie działań w zakresie hałasu kolejowego zaprezentowano w tabeli 58, a ich lokalizację na rysunku 71.

Jednostką odpowiedzialną za wykonywanie wszystkich poniższych zadań jest zarządca linii kolejowych (PKP PLK S.A.). W przypadku braku możliwości zrealizowania ww., zarządca ma obowiązek zastosować inne działania, o równej lub większej skuteczności akustycznej.

Orientacyjne koszty realizacji poszczególnych działań wskazanych w tabeli 58 określono na podstawie kosztów jednostkowych działań opisanych w rozdziale 11.1 i długości torowiska w danym obszarze.

Do oceny stanu środowiska przed realizacją i po realizacji działań przeciwhałasowych obliczono wartość wskaźnika M dla danego obszaru, osobno dla wskaźnika  $L_{DWN}$  i  $L_N$ . Wyniki analizy efektywności ekologicznej i ekonomicznej rozwiązań przeciwhałasowych zawarto w tabeli 59. Wizualizacje skuteczności reprezentatywnych wskazanych w Programie działań przedstawiono w załączniku 1 do niniejszego dokumentu.



Rys. 71 Obszary podlegające działaniom przeciwhałasowym w ramach ochrony przed hałasem kolejowym

Tab. 58 Proponowane działania przeciwhałasowe Programu w perspektywie krótkookresowej – hałas kolejowy

ID obszaru	Nazwa obszaru	Działania programowe	Podmiot odpowiedzialny	koszt realizacji [pln]	Źródło finansowania
HK1	linia nr 14 (ul. Waltera-Janke - ul. Sanitariuszek; km. 1+940 - 7+160)	przeгляд ekologiczny/ modernizacja przejazdów kolejowych	PKP PLK S.A./ZDiT*	52 000 / -*	środki własne
HK2	linia nr 25 (ul. Wróblewskiego - ul. Rzgowska; km. 1+620 - 6+520)	przeгляд ekologiczny	PKP PLK S.A.	48 000	środki własne
HK3	linia nr 14 (Al. Bandurskiego - ul. Waltera-Janke; km. 0+000 - 1+940)	przeгляд ekologiczny/ modernizacja przejazdów kolejowych	PKP PLK S.A./ZDiT*	15 000 / -*	środki własne
HK4	linia nr 17 i 458 (ul. Tunelowa - ul. Grodzka; km. 2+930 - 3+700 wg. linii 17)	bieżące prace utrzymaniowo- naprawcze	PKP PLK S.A.	63 000	środki własne
HK5	linia nr 25 i 540 (ul. Zapolskiej - ul. Jędrzejowskiej; km. 7+670 - 8+350 wg. linii 25)	bieżące prace utrzymaniowo- naprawcze	PKP PLK S.A.	162 000	środki własne

ID obszaru	Nazwa obszaru	Działania programowe	Podmiot odpowiedzialny	koszt realizacji [pln]	Źródło finansowania
HK6	linia nr 539 (wzdłuż ul. Nowe Sady; km. 0+350 - 0+820)	bieżące prace utrzymaniowo-naprawcze	PKP PLK S.A.	126 000	środki własne
HK7	linia nr 541 i 831 (ul. Gajcego - ul. Przylesie; km. 5+500 - 6+400 wg. linii 541)	bieżące prace utrzymaniowo-naprawcze	PKP PLK S.A.	216 000	środki własne

\* współudział ZDiT przy modernizacji przejazdów kolejowych w obszarach działań HK1 i HK3; brak możliwości oszacowania kosztów modernizacji przejazdów – koszt uzależniony od aktualnego stanu technicznego przejazdu, ewentualnego podniesienia kategorii przejazdu.

Tab. 59 Analiza efektywności ekologicznej i ekonomicznej proponowanych rozwiązań przeciwhałasowych – hałas kolejowy

ID obszaru	Redukcja hałasu [dB]	Liczba narażonych mieszkańców	Wskaźnik M ( $L_{DWN}$ )		Wskaźnik M ( $L_N$ )		skuteczność, S [liczba osób x dB]	efektywność, E [%]	kosztocłonność, KCH [zł/(liczba osób x 1 dB)]
			przed	po	przed	po			
HK1 *	-	633	55,5	-	69,4	-	-	-	
HK2 *	-	272	33,6	-	23,2	-	-	-	
HK3 *	-	642	6,1	-	25,9	-	-	-	
HK4	3	50	1,7	0,0	0,0	0,0	150	100	420
HK5	3	21	0,9	0,0	0,3	0,0	63	100	2571
HK6	3	19	0,7	0,0	0,1	0,0	57	100	2211
HK7	3	11	0,6	0,0	0,3	0,0	33	100	6546

\* brak możliwości oszacowania skuteczności działań wynikających z proponowanych przeglądów ekologicznych uniemożliwia przeprowadzenie analizy efektywności ekologicznej i ekonomicznej dla działań HK1, 2 i 3.

### **12.3 Działania programowe w zakresie ochrony środowiska przed hałasem tramwajowym**

Ze względu na niewielkie przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu tramwajowego, proponowane działania przeciwhałasowe ograniczają się do:

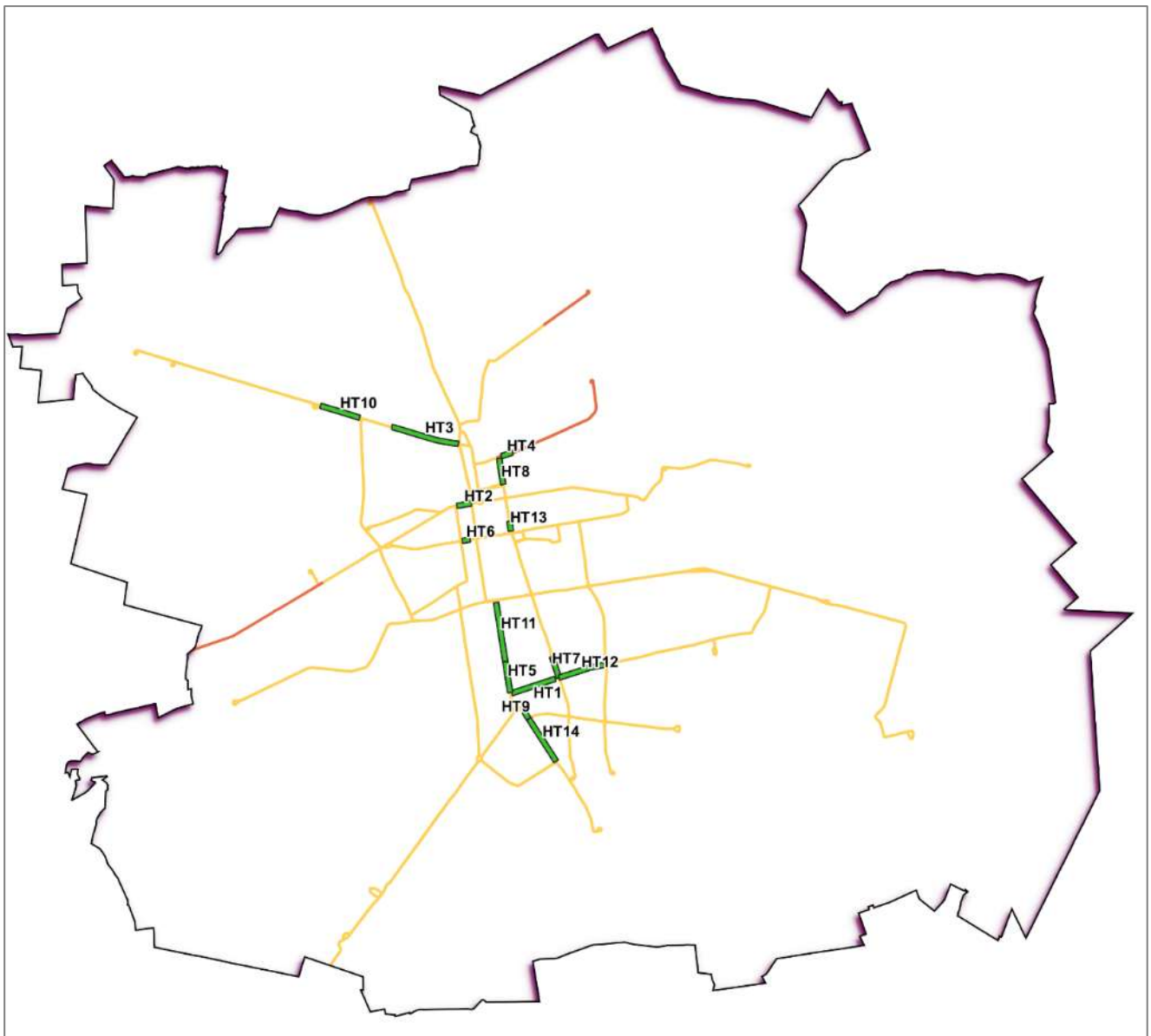
- bieżących prac utrzymaniowo-naprawczych wraz z cyklicznym szlifowaniem szyn,
- modernizacji torowiska z zastosowaniem rozwiązań minimalizujących emisję hałasu do środowiska (m.in.: bezстыkowe łączenie szyn, sprężyste mocowanie, zielone torowisko – patrz rozdział 7.1.1.5).

W związku z charakterem proponowanych działań, wskazuje się ich realizację w perspektywie krótkookresowej, tj. w latach 2019 – 2024, a więc do czasu realizacji aktualizacji niniejszego Programu w oparciu o wyniki kolejnej mapy akustycznej miasta. Lokalizację obszarów, dla których wskazuje się działania przeciwhałasowe przedstawiono na rysunku 72 natomiast ich opis zaprezentowano w tabeli 60.

Jednostką odpowiedzialną za wykonywanie wszystkich poniższych zadań jest zarządca komunikacji tramwajowej (ZDiT oraz MPK). W przypadku braku możliwości zrealizowania ww., zarządca ma obowiązek zastosować inne działania, o równej lub większej skuteczności akustycznej.

Orientacyjne koszty realizacji poszczególnych działań wskazanych w tabeli 60 określono na podstawie kosztów jednostkowych działań opisanych w rozdziale 11.1 i długości torowiska w danym obszarze.

Do oceny stanu środowiska przed realizacją i po realizacji działań przeciwhałasowych obliczono wartość wskaźnika M dla danego obszaru, osobno dla wskaźnika  $L_{DWN}$  i  $L_N$ . Wyniki analizy efektywności ekologicznej i ekonomicznej rozwiązań przeciwhałasowych zawarto w tabeli 61. Wizualizacje skuteczności reprezentatywnych wskazanych w Programie działań przedstawiono w załączniku 1 do niniejszego dokumentu.



Rys. 72 Obszary podlegające działaniom przeciwhałasowym w ramach ochrony przed hałasem tramwajowym (ciemniejszym kolorem wyróżniono odcinki torowisk wyłączone lub planowane do wyłączenia z eksploatacji w 2019 r.)

Tab. 60 Proponowane działania przeciwhałasowe Programu w perspektywie krótkookresowej – hałas tramwajowy

ID obszaru *	Nazwa obszaru	Działania programowe	Podmiot odpowiedzialny	koszt realizacji [pln]	Źródło finansowania
HT1 (HT30)	Przybyszewskiego (Piotrkowska - Kilińskiego)	bieżące prace utrzymaniowo-naprawcze wraz z cyklicznym szlifowaniem szyn	ZDiT/MPK	198 000	środki własne
HT2 (HT7)	Legionów (Gdańska - Zachodnia)	modernizacja torowiska	ZIM/ZDiT/MPK	4,5 mln	współfinansowanie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego <sup>1</sup>
HT3 (HT33 i 44)	Limanowskiego (Klonowa - Zachodnia)	bieżące prace utrzymaniowo-naprawcze wraz z cyklicznym szlifowaniem szyn	ZDiT/MPK	252 000	środki własne
HT4 (HT59)	Wojska Polskiego (Franciszkańska - Marynarska)	modernizacja torowiska	ZIM	3,25 mln	współfinansowanie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego <sup>2</sup>
HT5 (HT11 i 73)	Piotrkowska (Tymienieckiego - Przybyszewskiego)	bieżące prace utrzymaniowo-naprawcze wraz z cyklicznym szlifowaniem szyn	ZDiT/MPK	115 200	środki własne
HT6 (HT87)	Zielona (Gdańska - Wólczńska)	bieżące prace utrzymaniowo-naprawcze wraz z cyklicznym szlifowaniem szyn	ZDiT/MPK	72 000	środki własne
HT7 (HT40)	Kilińskiego (Milionowa - Przybyszewskiego)	bieżące prace utrzymaniowo-naprawcze wraz z cyklicznym szlifowaniem szyn	ZDiT/MPK	82 800	środki własne
HT8 (HT29)	Franciszkańska (Wojska Polskiego - Północna)	bieżące prace utrzymaniowo-naprawcze wraz z cyklicznym szlifowaniem szyn	ZDiT/MPK	126 000	środki własne
HT9 (HT58)	Rzgowska (Plac Niepodległości - Dąbrowskiego)	modernizacja torowiska	ZIM	2,7 mln	dofinansowanie unijne: Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 <sup>3</sup>
HT10 (HT41)	Limanowskiego (Woronicza - Al. Włókniarzy)	bieżące prace utrzymaniowo-naprawcze wraz z cyklicznym szlifowaniem szyn	ZDiT/MPK	144 000	środki własne
HT11 (HT13 i 47)	Piotrkowska (Piłsudskiego - Tymienieckiego)	bieżące prace utrzymaniowo-naprawcze wraz z cyklicznym szlifowaniem szyn	ZDiT/MPK	216 000	środki własne
HT12 (brak)	Przybyszewskiego (Kilińskiego - Śmigłego-Rydza)	modernizacja torowiska	ZIM	11 mln	dofinansowanie unijne: Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 <sup>3</sup>
HT13 (HT28)	Kilińskiego (Jaracza - Narutowicza)	bieżące prace utrzymaniowo-naprawcze wraz z cyklicznym szlifowaniem szyn	ZDiT/MPK	114 300	środki własne
HT14 (HT51)	Rzgowska (Dąbrowskiego - Broniewskiego)	modernizacja torowiska	ZIM	10,5 mln	dofinansowanie unijne: Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 <sup>3</sup>

Objaśnienia:

\* w nawiasie podano oznaczenie obszaru działań w POŚPh 2013;

<sup>1</sup> Modernizacja torowiska planowana w ramach Projektów Rewitalizacji Obszarowej Centrum Łodzi; Projekty współfinansowane z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020;

<sup>2</sup> Modernizacja torowiska planowana w ramach projektu Budowa i przebudowa linii tramwajowej w ulicy Wojska Polskiego na odc. od ul. Franciszkańskiej do ul. Strykowskiej oraz połączenie tramwajowe z przystankiem ŁKA Łódź Marysin; dofinansowanie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego;

<sup>3</sup> Modernizacja torowisk planowana w ramach projektu Kompleksowy program integracji sieci niskoemisyjnego transportu publicznego w metropolii łódzkiej wraz z zakupem taboru do obsługi trasy W-Z oraz innych linii komunikacyjnych i modernizacją zajezdni tramwajowej w Łodzi; dofinansowanie unijne - Inwestycje w Infrastrukturę: Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020.

Tab. 61 Analiza efektywności ekologicznej i ekonomicznej proponowanych rozwiązań przeciwhałasowych – hałas tramwajowy

ID obszaru (ozn. w POŚpH 2013)	Redukcja hałasu [dB]	Liczba narażonych mieszkańców	Wskaźnik M (L <sub>DWN</sub> )		Wskaźnik M (L <sub>N</sub> )		skuteczność, S [liczba osób x dB]	efektywność, E [%]	kosztocłonność, KCH [zł/(liczba osób x 1 dB)]
			przed	po	przed	po			
HT1 (HT30)	ok. 3 dB	555	21,4	0,0	29,0	0,0	1665	100	119
HT2 (HT7)	3÷5 dB	791	31,5	0,0	0,0	0,0	3955	100	1138
HT3 (HT33 i 44)	ok. 3 dB	689	10,3	0,0	26,2	0,0	2067	100	122
HT4 (HT59)	3÷5 dB	212	11,4	0,0	17,0	0,0	1060	100	3066
HT5 (HT11 i 73)	ok. 3 dB	442	6,8	0,0	2,2	0,0	1326	100	87
HT6 (HT87)	ok. 3 dB	175	7,1	0,0	0,0	0,0	525	100	137
HT7 (HT40)	ok. 3 dB	144	3,2	0,0	5,7	0,0	432	100	192
HT8 (HT29)	ok. 3 dB	214	5,2	0,0	0,0	0,0	642	100	196
HT9 (HT58)	3÷5 dB	77	1,9	0,0	3,9	0,0	308	100	8766
HT10 (HT41)	ok. 3 dB	52	1,8	0,0	2,9	0,0	156	100	923
HT11 (HT13 i 47)	ok. 3 dB	390	2,5	0,0	0,0	0,0	1170	100	185
HT12 (brak)	3÷5 dB	81	0,9	0,0	2,3	0,0	405	100	27161
HT13 (HT28)	ok. 3 dB	137	0,7	0,0	0,0	0,0	411	100	278
HT14 (HT51)	3÷5 dB	29	0,3	0,0	0,5	0,0	145	100	72414

## 12.4 Działania programowe w zakresie ogólnym

W odniesieniu do rozdziału 7.2, w niniejszym Programie formułuje się działania ogólne, których realizacja przyczyni się do poprawy klimatu akustycznego miasta zarówno poprzez zmniejszanie emisji hałasu, jak i zapobieganie powstawaniu konfliktów społecznych wynikających z rozwoju miasta na obszarach zlokalizowanych w bezpośrednim otoczeniu źródeł hałasu i już narażonych na ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne. Działania te powinny być realizowane przez odpowiednie wydziały i jednostki Urzędu Miasta we wzajemnej współpracy przez cały czas obowiązywania niniejszego Programu. Szczegółowe zestawienie działań ogólnych zaprezentowano w tabeli 62.

Działanie O5, polegające na podejmowaniu reakcji na skargi i wnioski mieszkańców w ramach bieżącej kontroli warunków korzystania ze środowiska, zostało wprowadzone do Programu wskutek wniosków złożonych przez mieszkańców w trakcie konsultacji społecznych, które szczegółowo opisane zostały w formie sprawozdania w załączniku 2 do niniejszego dokumentu. Działanie O5 sprowadza się do analizy wszelkich skarg na uciążliwość hałasu, ich zasadności w świetle dopuszczalnych poziomów dźwięku (rozdział 2.1) oraz wnikliwej analizy możliwości podjęcia skutecznych działań zmierzających do przywrócenia właściwego klimatu akustycznego z uwzględnieniem rozwiązań proponowanych przez mieszkańców wraz z zapewnieniem ich finansowania (rozdział 11.2). Należy podkreślić, że działanie to jest uzupełnieniem działań programowych opisanych w rozdziałach 12.1 ÷ 12.3 w odniesieniu do poszczególnych źródeł hałasu, obejmującym miejsca, które nie zostały uwzględnione w strategicznym zarządzaniu klimatem akustycznym z uwagi na ich niski priorytet (małe wartości przekroczeń dopuszczalnego poziomu dźwięku wyrażonego wskaźnikami  $L_{DWN}$  i  $L_N$  lub/i małe wartości wskaźników M).



Tab. 62 Proponowane działania ogólne

ID działania	Działania programowe	Podmiot odpowiedzialny	Źródło finansowania
O1	<p><b>Właściwe planowanie przestrzenne, uwzględniające ochronę przed hałasem</b>                      Uwzględnianie obszarów zagrożonych ponadnormatywnym oddziaływaniem hałasu zidentyfikowanych w Mapie Akustycznej przy tworzeniu nowych, zmianie istniejących MPZP, a także przy wydawaniu decyzji o warunkach zabudowy dla terenów nieobjętych MPZP; realizacja jakichkolwiek obiektów wymagających ochrony akustycznej w granicach ponadnormatywnego oddziaływania hałasu powinna być uwarunkowana koniecznością zastosowania rozwiązań technicznych zapewniających właściwe warunki akustyczne wewnątrz budynków, oraz weryfikacją ich spełnienia przy wydawaniu pozwoleń na budowę.</p>	UM w Łodzi	w ramach zadań własnych
O2	<p><b>Prowadzenie działań z zakresu edukacji ekologicznej społeczeństwa</b>, prowadzących do zwiększenia świadomości mieszkańców Łodzi w zakresie ich wpływu na klimat akustyczny panujący w mieście. Lista zagadnień w tym obszarze przedstawiona została w rozdziale 7.2.3.</p>	UM w Łodzi	w ramach zadań własnych
O3	<p><b>Prowadzenie świadomej polityki transportowej na terenie miasta</b> zmierzającej do rozwoju i uatrakcyjniania transportu zbiorowego, w tym także kolejowego. Lista zagadnień w tym obszarze przedstawiona została w rozdziale 7.2.2.</p>	UM w Łodzi	w ramach zadań własnych
O4	<p><b>Monitoring skuteczności wdrażanych działań przeciwhałasowych</b> poprzez realizację pomiarów akustycznych przed i po wdrożeniu wraz z opracowaniem systemu ewidencjonowania wszystkich wyników badań akustycznych prowadzonych na terenie miasta, które staną się podstawą opracowania kolejnych map akustycznych.</p>	UM w Łodzi	w ramach zadań własnych
O5	<p><b>Reakcja na skargi i wnioski mieszkańców w ramach bieżącej kontroli warunków korzystania ze środowiska</b> poprzez ocenę stanu faktycznego na drodze wizji lokalnej, pomiarów kontrolnych oraz szczegółową analizę formalno-prawnych i technicznych aspektów możliwości realizacji konkretnych metod redukcji hałasu w danym miejscu.</p>	UM w Łodzi	w ramach zadań własnych

## **13 Ograniczenia i obowiązki wynikające z realizacji Programu**

### **13.1 Organy administracji**

Organy administracji właściwe w sprawach, wydawania aktów prawa miejscowego to:

- Rada Miejska w Łodzi,
- Sejmik Województwa Łódzkiego,
- Wojewoda Łódzki,

zaś w sprawach monitorowania realizacji programu lub etapów Programu to:

- Urząd Miasta Łodzi przez Wydział Ochrony Środowiska i Rolnictwa,
- Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Łodzi.

Proponowany sposób monitorowania realizacji programu został przedstawiony w rozdziale „*Obowiązki podmiotów korzystających ze środowiska*”. Podmiotami korzystającymi ze środowiska miasta Łodzi są zarządzający drogą lub ulicą, linią kolejową, linią tramwajową i zakładem przemysłowym lub obiektem będącym źródłem hałasu instalacji, urządzeń i zakładów przemysłowych.

### **13.2 Monitorowanie realizacji Programu lub etapów Programu**

Za koordynację i monitorowanie realizacji poszczególnych zadań określonych w niniejszym Programie odpowiadać będzie Prezydent Miasta Łodzi. Przewiduje się następujące rodzaje działań monitorujących:

- monitorowanie zapisów DŚ zapewniających skuteczną ochronę środowiska przed hałasem inwestycji wymienionych w Programie,
- gromadzenie wyników badań porealizacyjnych weryfikujących skuteczności działań ograniczających hałas w odniesieniu do inwestycji, o których jest mowa w niniejszym Programie,
- gromadzenie wyników okresowego monitoringu hałasu komunikacyjnego,
- monitorowanie trendów zmian klimatu akustycznego w mieście,
- monitorowanie realizacji działań POŚpH poprzez dostarczanie corocznych sprawozdań przez poszczególnych zarządców źródeł hałasu do WOŚiR UMŁ,
- dokonanie oceny końcowej z realizacji całego Programu – zawartej w następnym POŚpH dla miasta Łodzi.

Realizacja zadań związanych z monitorowaniem realizacji Programu i jego skutków w odniesieniu do zmian stanu akustycznego środowiska w mieście wymaga odpowiedniego zaplecza organizacyjnego i technicznego. Szerszy opis dotyczący monitorowania trendów zmian klimatu akustycznego w mieście został opisany w kolejnym rozdziale.

### **13.3 Monitorowanie trendów zmian klimatu akustycznego miasta Łodzi**

Mapa akustyczna, wykonywana co 5 lat, jest narzędziem strategicznym do monitorowania klimatu akustycznego i stanowi część składową Państwowego Monitoringu Środowiska. Obowiązek prowadzenia okresowych pomiarów emisji hałasu do środowiska, na podstawie art. 175 ust. 1 ustawy POŚ, spoczywa na zarządzającym drogą, linią kolejową, linią tramwajową. Zgodnie z art. 147a POŚ, pomiary poziomu hałasu w środowisku powinny być prowadzone wyłącznie przez uprawnione laboratoria i zgodnie z metodyką określoną we właściwych rozporządzeniach Ministra Środowiska.

W przypadku miasta Łodzi, zarządzający drogami, liniami kolejowymi i tramwajowymi finansują pomiary hałasu w środowisku ze środków własnych. Zarządzający zobowiązani są do przekazywania do WOŚiR UMŁ wykonanych przez nich pomiarów hałasu w środowisku. Analiza trendów zmian klimatu akustycznego jest narzędziem niezbędnym do oceny skuteczności prowadzonej przez miasto polityki przeciwhałasowej. Żeby ta analiza była możliwa przy kolejnych okresowych pomiarach hałasu w środowisku należy zachować spójność pomiarową w zakresie lokalizacji punktów pomiarowych (pomiary w tym samym punkcie) i metodyki pomiarów (ta sama metoda, ten sam okres pobierania próbek, itd.).

### **13.4 Obowiązki podmiotów korzystających ze środowiska**

#### **13.4.1 Obowiązki użytkującego instalację**

W zakresie ochrony środowiska przed hałasem, POŚ nakłada na użytkującego instalację następujące przepisy i obowiązki:

- obowiązek dotrzymania standardów emisji hałasu (art. 141),
- obowiązek zapewnienia prawidłowej eksploatacji urządzenia, tzn. niepowodującej przekroczenia standardów jakości środowiska (art. 144),
- obowiązek prowadzenia okresowych pomiarów wartości emisji hałasu (art. 147 ust. 1), lub ciągłych pomiarów wielkości emisji w razie wprowadzenia do środowiska znacznych ilości hałasu (art. 147 ust. 2), przy czym pomiary powinny zostać przeprowadzane przez odpowiednie laboratoria (art. 147a),
- obowiązek ewidencji oraz przechowywania wyników pomiarów przez 5 lat (art. 147 ust. 6),
- obowiązek przedstawiania właściwemu organowi ochrony środowiska oraz WIOŚ wyników wykonanych pomiarów (art. 149 ust.1),
- obowiązek zgłoszenia do eksploatacji instalacji niewymagającej pozwolenia, mogącej negatywnie oddziaływać na środowisko (art. 152),
- zakaz używania instalacji lub urządzeń nagłaśniających na publicznie dostępnych terenach miast, terenach zabudowanych oraz rekreacyjno-wypoczynkowych (art. 156 ust. 1), za wyjątkiem okazjonalnych uroczystości, imprez związanych z kultem religijnym, imprez sportowych, a także podawania do publicznej wiadomości informacji i komunikatów służących bezpieczeństwu publicznemu (art. 156 ust. 2).

### **13.4.2 Obowiązki zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową i lotniskiem**

Zgodnie z art. 139 ustawy POŚ zarządzający drogą, linią kolejową i tramwajową, lotniskiem oraz portem zobowiązany jest do przestrzegania wymogów ochrony środowiska. Do ich obowiązków należy:

- stosowanie zabezpieczeń akustycznych i właściwej organizacji ruchu w celu ochrony środowiska przed zanieczyszczeniem hałasem (art. 173),
- obowiązek dotrzymania standardów jakości środowiska (art. 174),
- obowiązek prowadzenia okresowych lub ciągłych pomiarów wartości poziomu hałasu w środowisku (art. 175) – patrz rozdział 13.3
- obowiązek przedstawiania właściwemu organowi ochrony środowiska oraz wojewódzkiemu inspektorowi ochrony środowiska wyników wykonanych pomiarów (art. 177 ust. 1).

Plan okresowych lub ciągłych pomiarów poziomu hałasu w środowisku powinien uwzględniać zasadne skargi na hałas. Lokalizacja punktów pomiarowych powinna być konsultowana z WOŚiR UMŁ.

Zarządzający drogą, linią kolejową i linią tramwajową ma obowiązek sporządzania na potrzeby organu odpowiedzialnego za tworzenie POŚpH rocznych raportów z realizacji Programu. Raport powinien być przekazany w wersji elektronicznej do WOŚiR UMŁ, w terminie do 31 marca każdego roku.

**W przypadku realizowania działania objętego POŚpH, dopuszcza się odstępstwo od działań przeciwhałasowych wskazanych w POŚpH, pod warunkiem, że zastosowane rozwiązanie będzie równoważne, tzn. jego skuteczność nie będzie mniejsza od skuteczności działania wskazanego w niniejszym Programie.**

Raport roczny sporządzany przez zarządzającego źródłem hałasu powinien zawierać:

- zestawienie zrealizowanych zadań w danym okresie,
- koszt tych działań lub całkowity koszt inwestycji, jeśli nie da się wydzielić nakładów poniesionych na ograniczenie hałasu,
- ocenę skuteczności działań, jeśli ocena taka będzie możliwa,
- analizę niezrealizowanych zadań lub odstępstwa od realizacji, wraz z podaniem przyczyn.

Sposób monitorowania realizacji Programu został przedstawiony poniżej w tabeli 63.

Poza ww. informacjami, raportowanymi wg wzoru z tabeli 63, zarządzający źródłem hałasu w sprawozdaniu rocznym powinien zawrzeć informację o:

- zgłoszonych skargach na hałas i podjętych w związku z tym działaniach,
- przeprowadzonych analizach porealizacyjnych i przeglądach ekologicznych, ze wskazaniem nazwy zadania, wniosków w zakresie oddziaływania akustycznego zawartych w tych analizach oraz miejscu przechowywania dokumentacji,
- przeprowadzonych pomiarach poziomu hałasu w środowisku, ze wskazaniem lokalizacji oraz miejscu przechowywania dokumentacji.



## 14 Streszczenie w języku niespecjalistycznym

### 14.1 Informacje wprowadzające

Podstawą niniejszego Programu jest umowa nr nr DPS-OŚR-I.272.1.2019 zawarta w dniu 29.03.2018 w Łodzi, zawarta pomiędzy Miastem Łódź a Konsorcjum firm:

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

Realizacja Programu składa się z 4 etapów:

- 1) analizy aktualnego stanu środowiska akustycznego, wykonanej na podstawie Mapy akustycznej, która wskazuje **obszary najbardziej narażone na oddziaływanie poszczególnych źródeł hałasu**,
- 2) oceny realizacji działań poprzednich edycji POŚpH (Programy z roku 2010 i 2013), obejmującej **analizę przyjętych założeń i strategii** oraz **stopnia realizacji** zamierzonych zadań,
- 3) wyznaczenia podstawowych **kierunków działań** zmierzających do obniżenia hałasu w środowisku,
- 4) wskazania **obszarów i zakresu działań** przeciwhałasowych w odniesieniu do poszczególnych źródeł hałasu.

Prócz opisu realizacji powyższych zadań, w strukturze Programu zawarto również:

- Wizualizację zapisów Programu w celu zilustrowania skuteczności zaproponowanych działań naprawczych, dla każdego z rodzajów hałasu, zwana dalej Wizualizacją (załącznik 1 do opracowania),
- Raport z konsultacji społecznych Programu ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Łodzi, zwany dalej Raportem (załącznik 2 do opracowania),
- Sprawozdania do Komisji Europejskiej zgodnie z art. 10 ust. 2 dyrektywy 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego oraz Rady Unii Europejskiej z dnia 25 czerwca 2002 r. odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku, zwanymi dalej Sprawozdaniem (załącznik 4 do opracowania).

Obowiązek wykonania POŚpH został nałożony na Prezydenta miasta Łodzi przez art. 119 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. oraz Dyrektywą 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. *odnoszącą się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku*.

Głównym celem Programu jest wskazanie działań mających za zadanie ograniczenie emisji hałasu do środowiska, a tym samym polepszenie komfortu życia społeczeństwa. W konsekwencji wykonanie wskazanych działań powinno prowadzić do redukcji hałasu na terenach, na których wystąpiły przekroczenia obowiązujących norm.

Niniejszy dokument jest trzecim opracowaniem tego typu dla Łodzi i powstał w oparciu o dane z Mapy akustycznej miasta Łodzi na lata 2017 – 2022 (MA 2018), a w szczególności:

- mapy imisyjne dla wskaźnika  $L_{DWN}$  i  $L_N$ ,
- mapy przekroczeń dla wskaźnika  $L_{DWN}$  i  $L_N$ ,
- mapy rozkładu wskaźnika M dla wskaźnika  $L_{DWN}$  i  $L_N$ .

Opracowanie odpowiada wymogom Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 października 2002 r. w sprawie szczegółowych wymagań, jakim powinien odpowiadać program ochrony środowiska przed hałasem.

## 14.2 Charakterystyka obszaru objętego programem i narażenie na hałas

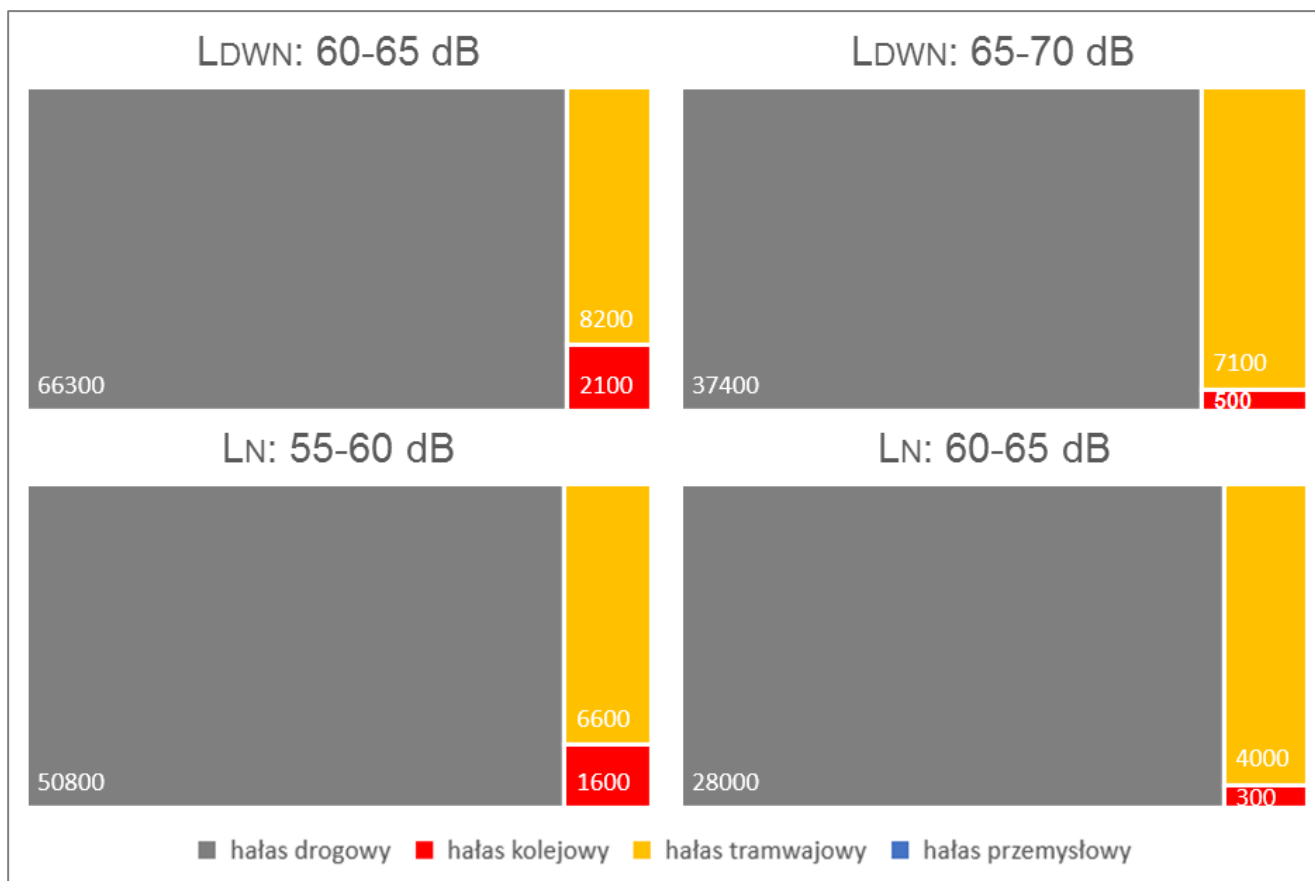
Zakres przestrzenny i przedmiotowy obszaru objętego POŚpH określa MA 2018. Mapa obejmuje swoim zasięgiem obszar zawarty w granicach administracyjnych miasta. Spośród terenów chronionych na terenie miasta Łodzi wyróżnia się tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, wielorodzinnej, mieszkaniowo-usługowej, zagrodowej, tereny związane ze stałym pobytem dzieci i młodzieży, tereny domów opieki społecznej, szpitali oraz tereny rekreacyjno – wypoczynkowe.

Sieć drogową miasta Łodzi stanowią drogi publiczne o łącznej długości 1030 km. Wyznaczone w MA 2018 dane statystyczne wskazują hałas drogowy jako dominujące źródło hałasu w mieście. Przeważająca ilość ze wskazanych przekroczeń reprezentuje warunki akustyczne określane jako „niedobre” (przekroczenia nie przekraczające 10 dB). Sporadyczne jest występowanie warunków „złych” (przekroczenia z zakresu 10 - 20 dB).

Na obszarze miasta znajduje się ok. 161,3 km linii kolejowych. Mimo to, z MA 2018 wynika, że transport kolejowy powoduje niewielkie zagrożenie ponadnormatywnym hałasem na terenie miasta. Przeważająca ilość ze wskazanych przekroczeń reprezentuje warunki akustyczne określane jako „niedobre”. Tylko na niewielkim obszarze występuje stan „zły”, nie istnieją natomiast na terenie miasta obszary w którym występuje stan „bardzo zły” dla hałasu kolejowego.

Na terenie miasta działa również komunikacja tramwajowa. Analizy MA 2018 wykazują, że transport tramwajowy powoduje niewielkie przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu.

Poniżej na rysunku 73 przedstawiono porównanie źródeł hałasu w Łodzi ze względu na liczbę osób eksponowanych na poziom hałasu  $L_{DWN}$  o wartościach mieszczących się w przedziale 60-65 dB oraz 65-70 dB oraz poziom hałasu  $L_N$  o wartościach z przedziału 55-60 dB i 60-65 dB. Jak wynika z rysunku, głównym problemem klimatu akustycznego na terenie miasta Łodzi jest hałas drogowy.



Rys. 73 Liczba mieszkańców Łodzi eksponowanych na różnego rodzaju hałas w środowisku w przedziałach 60-65 i 65-70 dB dla wskaźnika  $L_{DWN}$  oraz 55-60 i 60-65 dB dla wskaźnika  $L_N$

### 14.3 Strategiczne i operacyjne cele programu ochrony środowiska przed hałasem

Program ochrony środowiska przed hałasem tworzy się dla obszarów, na których poziom hałasu w środowisku przekracza wartość dopuszczalną dla długookresowych wskaźników oceny hałasu,  $L_{DWN}$  i/lub  $L_N$  (są to wskaźniki hałasu uśrednionego dla okresu jednego roku).

**Celem strategicznym Programu jest docelowe obniżenie poziomu hałasu w środowisku do wartości dopuszczalnych**, wyrażonych przy pomocy obydwóch wskaźników długookresowej oceny hałasu -  $L_{DWN}$  i  $L_N$ . W praktyce, cel ten odnosi się do tego wskaźnika, dla którego występuje większe przekroczenie wartości dopuszczalnej.

Identyfikacja obszarów zagrożonych hałasem oraz ich kwalifikacja do Programu przebiegała w następujących etapach:

a) Wybór obszarów, na których spełniony jest jeden lub więcej z warunków:

- przekroczenia dopuszczalnego poziomu dźwięku są większe niż 5 dB, są przestrzennie rozległe i obejmują większą grupę budynków,



- wskaźnik M ma wysoką wartość w porównaniu do innych obszarów (sumaryczna wartość dla wybranego obszaru narażonego na ponadnormatywny poziom hałasu),
- występują zasadne skargi na hałas,
- występuje korelacja pomiędzy miejscem wystąpienia przekroczeń dopuszczalnego poziomu dźwięku na danym obszarze z planami inwestycyjnymi i finansowymi.

b) analiza możliwości redukcji hałasu na obszarach wskazanych w a), dobierając metody zmniejszenia zagrożenia hałasem adekwatne do wielkości przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu oraz oceniając możliwości i ograniczenia tych metod. Dobór i cel zastosowania określonych metod są zależne od: rodzaju źródła hałasu, lokalizacji odbiorcy względem źródła hałasu, wielkości przekroczenia wartości dopuszczalnej, możliwości technicznych, względów bezpieczeństwa, kosztów i korzyści rozwiązania przeciwhałasowego.

POŚpH jest opracowaniem o charakterze strategicznym i z tego względu proponowane działania przeciwhałasowe mają służyć poprawie warunków akustycznych **możliwie największej liczbie mieszkańców**. Z tego powodu Program nie uwzględnia miejsc, gdzie np. zagrożone są pojedyncze budynki, natomiast skoncentrowano się na strategii działań przeciwhałasowych dla większych grup budynków. Obszary pominięte w Programie, na których ponadnormatywne poziomy hałasu występują (lub mogą występować, do czego przesłanką są zgłaszane skargi na hałas), podlegają procedurom administracyjnym właściwym dla tzw. ustalania i kontroli warunków korzystania ze środowiska (m.in. art. 149 i art. 178 ustawy POŚ). Procedury te wykorzystują takie narzędzia kształtowania środowiska akustycznego jak: pomiary kontrolne, decyzja o dopuszczalnym poziomie hałasu, raport oddziaływania na środowisko, przegląd ekologiczny, analiza porealizacyjna (rozdział 0). Reakcja na skargi i wnioski mieszkańców ujęta została w Programie w ramach działania ogólnego (O5).

Ze względu na wielkość obszaru narażonego i liczbę źródeł hałasu, dostępność wystarczająco skutecznych technik i metod redukcji hałasu oraz koszt ich stosowania, nie jest możliwe, aby wszystkie zadania były zrealizowane w perspektywie kilku, czy kilkunastu lat. Dlatego niezbędne jest ustalenie celów operacyjnych, których kryterium stanowi:

- wielkość narażenia na hałas,
- orientacyjny termin realizacji zadania,
- możliwości finansowania.

Podział działań w ramach Programu przedstawiono w tabeli 64.

Tab. 64 Podział działań POŚpH dla miasta Łodzi

Okres realizacji	Działanie	Horyzont czasowy
krótkoterminowy	Likwidacja przekroczeń poziomów dopuszczalnych dla obszarów: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ na których są przekroczenia sięgają 10 dB i więcej</li> <li>▪ o największej liczbie osób narażonych na hałas (wskaźnik M)</li> <li>▪ gdzie zapewnione jest finansowanie lub są niskie koszty działań przeciwhałasowych</li> <li>▪ dla których pojawiły się skargi na hałas</li> <li>▪ gdzie nie podjęto działań wskazanych w poprzedniej edycji POŚpH</li> </ul>	do 2024 r.
średnioterminowy	Likwidacja przekroczeń poziomów dopuszczalnych w obszarach, które nie spełniają części ww. kryteriów	od 2024 r. do 2029 r.
długoterminowy	Likwidacja przekroczeń poziomów dopuszczalnych w obszarach dla których nie ma możliwości finansowania działań	po 2029 r.

Poza ww. kryterium merytorycznym decydującym czynnikiem staje się możliwość finansowania proponowanych działań, wynikająca z Wieloletniej Prognozy Finansowej (WPF) dla miasta Łodzi. W niniejszym Programie ostateczną kolejność realizacji działań ustalono uwzględniając możliwości techniczne i finansowe. W przypadku realizowania działania objętego POŚpH, dopuszcza się odstępstwo od działań przeciwhałasowych wskazanych w POŚpH, pod warunkiem, że zastosowane rozwiązanie będzie równoważne, tzn. jego skuteczność nie będzie mniejsza od skuteczności działania wskazanego w niniejszym Programie.

## 14.4 Kierunki programowe ochrony środowiska przed hałasem

### 14.4.1 Hałas drogowy

W przypadku hałasu drogowego w ramach działań technicznych wskazano działania polegające głównie na: ograniczeniu rzeczywistej prędkości pojazdów – poprzez tworzenie stref 30 km/h, wymianie nawierzchni jezdni na cichą lub mniej hałaśliwą oraz remonty i przebudowy dróg wraz z budową zabezpieczeń akustycznych wynikających z odrębnych postępowań. Wyżej wymienionymi działaniami objęto obszary miasta, zestawione w poniższych tabelach dla trzech horyzontów czasowych oraz oznaczono na rysunku 74. W ramach zwiększenia skuteczności wymienionych działań wskazano także potrzebę przeprowadzenia akcji informacyjnej uświadamiającej społeczeństwo o wpływie prędkości jazdy na wielkość emisji hałasu i związany z tym stan warunków akustycznych oraz propagującej proekologiczne trendy komunikacyjne (działania ogólne O2 i O3). W Programie podkreślano istotność udziału społeczeństwa w kształtowaniu klimatu akustycznego.



Rys. 74 Obszary podlegające działaniom przeciwhałasowym w ramach ochrony przed hałasem drogowym

Tab. 65 Obszary działań redukujących hałas drogowy w perspektywie krótko-, średnio- i długoterminowej

ID obszaru	Nazwa obszaru	Działania programowe	Źródło finansowania
<b>PERSPEKTYWA KRÓTKOOKRESOWA</b>			
HD1	Al. Śmigłego - Rydza (Al. Piłsudskiego - Przybyszewskiego)	Przebudowa wiaduktów drogowych i tramwajowych w Al. Śmigłego-Rydza wraz z przebudową układu drogowo-torowego Al. Śmigłego-Rydza	UE – POIS
HD2	Olechowska (Zakładowa - Tomaszowska)	Przebudowa ul. Olechowskiej na odcinku od ul. Zakładowej do ul. Tomaszowskiej	środki własne
HD3	Giewont (Brzezińska - Czecha)	Rozbudowa ul. Giewont	środki własne
HD4	Autostrada A1	Budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych	środki własne
HD5	Trasa Górna	Budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych	środki własne
HD6	Kilińskiego (Rewolucji 1905 - Jaracza)	Uspokojenie, upłynnienie ruchu pojazdów poprzez zmianę organizacji w ramach planowanych prac remontowych	środki własne
HD7	Rokicińska	Rozbudowa ul. Rokicińskiej z zastosowaniem nawierzchni SMA 8	środki własne
HD8	Mrówcza (cały odcinek)	Wykonanie nakładki asfaltowej na ul. Mrówczej	środki własne
HD9	Liściasta (cały odcinek)	Remont ul. Liściastej	środki własne
HD10	Wileńska (cały odcinek)	Remont ul. Wileńskiej	środki własne
HD11	Wróblewskiego (Bandurskiego - Bratysławska)	Przebudowa ul. Wróblewskiego	środki własne
HD12	Krakowska (cały odcinek)	Przebudowa ul. Krakowskiej - dokumentacja projektowa	środki własne
HD13	Gdańska (Ogrodowa - Legionów)	Woonerf, wymiana nawierzchni	współfinansowanie EFRR
HD14	Wólczańska (Próchnika - Więckowskiego)	Woonerf, strefa zamieszkania	środki własne
HD15	Wschodnia (Narutowicza - Północna)	Strefa 30km/h, wykonanie nawierzchni SMA8	współfinansowanie EFRR
HD16	Jaracza (Kilińskiego - Wschodnia)	Strefa 30km/h	współfinansowanie EFRR
HD17	Tuwima (Targowa - Kilińskiego)	Strefa 30km/h	współfinansowanie EFRR
HD18	Nawrot (Piotrkowska - Kilińskiego)	Strefa 30km/h	współfinansowanie EFRR
HD19	Sienkiewicza (Al. Piłsudskiego - Narutowicza)	Strefa 30km/h	współfinansowanie EFRR
HD20	Próchnika/Rewolucji 1905 (Zachodnia - Kilińskiego)	Strefa 30km/h, wykonanie nawierzchni SMA8	współfinansowanie EFRR
HD21	Sikorskiego (Nastrojowa - Helińskiego)	Remont nawierzchni: frezowanie i położenie nowej warstwy ścieralnej z SMA z uwzględnieniem lokalnej naprawy warstwy wiążącej, podbudowy, wymianą uszkodzonych krawężników, wymianą pętli indukcyjnych, regulacją armatury, wykonaniem nowego oznakowania poziomego, remont przejścia dla pieszych przy ul. Nastrojowej	środki własne
HD22	Widzewska (Milionowa - Wiejska)	Frezowanie warstwy ścieralnej i wiążącej, położenie nowej warstwy wiążącej i ścieralnej, regulacja armatury i oznakowania poziomego	środki własne
HD23	Rzgowska (Kurczaki - Warneńczyka)	Jezdnia wsch. frezowanie warstwy ścieralnej i wiążącej, położenie nowej warstwy wiążącej i ścieralnej, regulacja armatury, odtworzenie pętli indukcyjnych i oznakowania poziomego	środki własne
HD24	Podchorążych (Łucznicza - Jasieniec)	Wykonanie nawierzchni AC11S	środki własne
HD25	Tomaszowska (rondo al. Ofiar Terroryzmu 11 Września - Jędrzejowska)	Wykonanie nawierzchni SMA11	środki własne
HD26	Legionów (Plac Wolność - Zachodnia)	Wymiana nawierzchni (kostka kamienna – szlifowana)	współfinansowanie EFRR
HD27	Pomorska (Plac Wolność - Wschodnia)	Uspokojenie, upłynnienie ruchu pojazdów poprzez zmianę organizacji w ramach planowanych prac remontowych	współfinansowanie EFRR

ID obszaru	Nazwa obszaru	Działania programowe	Źródło finansowania
HD28	Zachodnia (Próchnika - Legionów)	Wykonanie nawierzchni SMA8	współfinansowanie EFRR
HD29	Ogrodowa/Północna (Zachodnia - Franciszkańska)	Wykonanie nawierzchni SMA8	współfinansowanie EFRR
HD30	Legionów (Gdańska - Żeligowskiego)	Wymiana nawierzchni (kostka kamienna – szlifowana)	współfinansowanie EFRR
HD31	Ogrodowa (Gdańska - Cmentarna)	Wykonanie nawierzchni SMA8	współfinansowanie EFRR
HD32	Legionów (Gdańska - Zachodnia)	Wymiana nawierzchni (kostka kamienna – szlifowana), ograniczenie ruchu indywidualnego	współfinansowanie EFRR
HD33	Ogrodowa (Gdańska - Zachodnia)	Wykonanie nawierzchni SMA8	współfinansowanie EFRR
HD34	Zachodnia (Legionów - Ogrodowa)	Wykonanie nawierzchni SMA8	współfinansowanie EFRR
HD35	Obywatelska (od ul. Waltera-Janke do ul. Nowe Sady)	Modernizacja ulicy Obywatelskiej	środki własne
<b>PERSPEKTYWA ŚREDNIOOKRESOWA</b>			
HD36	Zgierska	Zmniejszenie natężenia ruchu - budowa drogi S14 oraz budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych w miejscach gdzie nadal występować będą przekroczenia wartości dopuszczalnych po realizacji S14	--
HD37	Szczecińska (Aleksandrowska - granica miasta)	Rozbudowa ul. Szczecińskiej od ul. Aleksandrowskiej na południe do granicy miasta w rejonie ul. Pancerniaków wraz z budową łącznika do węzła „Teofilów” na S-14”, w wariantcie II, dla którego Inwestorem jest Prezydent Miasta Łodzi	--
HD38	Strykowska (Wycieczkowa - granica miasta)	Rozbudowa ulicy Strykowskiej	--
HD39	Aleksandrowska (Szczecińska - granica miasta)	Rozbudowa ulicy Aleksandrowskiej (drogi krajowej nr 72) w Łodzi, na odcinku od ul. Szczecińskiej do granic miasta, dla którego Inwestorem jest Prezydent Miasta Łodzi <sup>3</sup>	--
HD40	Maratońska (Retkińska - Obywatelska)	Wykonanie nawierzchni SMA8 + ograniczenie prędkości do 40 km/h	--
HD41	Olimpijska (Maratońska - Wł. Króla)	Wymiana nawierzchni	--
		Ograniczenie prędkości do 40 km/h przez całą dobę	--
HD42	Limanowskiego (Zachodnia - Al. Włókniarzy)	Wymiana nawierzchni na cichą	--
		Ograniczenie prędkości do 40 km/h przez całą dobę	--
HD43	Wróblewskiego (Al. Politechniki - Al. Jana Pawła II)	Wymiana nawierzchni na cichą	--
		Ograniczenie prędkości do 40 km/h przez całą dobę	--
HD44	Przybyszewskiego (Kilińskiego - Rzgowska)	Strefa 30 km/h	--
		Wymiana nawierzchni	--
HD45	Pabianicka (Bednarska - Rondo Lotników Lwowskich)	Wymiana nawierzchni na cichą	--
		Ograniczenie prędkości do 40 km/h przez całą dobę	--
HD46	Pabianicka (Rondo Lotników Lwowskich - Rondo H. Pietrzaka)	Zmniejszenie natężenia ruchu - budowa drogi S14	--
HD47	Kopcińskiego (Narutowicza - Tuwima)	Ograniczenie prędkości do 40 km/h przez całą dobę	--
		Wymiana nawierzchni	--
HD48	Broniewskiego (Niższa - Kilińskiego)	Budowa ekranu akustycznego	--
HD49	Ogrodowa (Gdańska - Karskiego)	Ograniczenie prędkości do 40 km/h przez całą dobę	--
HD50	Kasprzaka (Drewnowska - Długosza)	Wymiana nawierzchni	--
		Zakaz ruchu samochodów ciężarowych	--
HD51	Sieradzka (Rzgowska - Piotrkowska)	Wymiana nawierzchni	--

ID obszaru	Nazwa obszaru	Działania programowe	Źródło finansowania
HD52	Narutowicza (Kilińskiego - Targowa)	Wymiana nawierzchni	--
		Ograniczenie prędkości do 40 km/h przez całą dobę	--
HD53	Tatrzańska (Przybyszewskiego - Dąbrowskiego)	Wymiana nawierzchni	--
		Ograniczenie prędkości do 40 km/h przez całą dobę	--
HD54	Niciarniana (Al. Piłsudskiego - Smolarka)	Ograniczenie prędkości do 40 km/h przez całą dobę	--
HD55	Traktorowa (Aleksandrowska - Rąbieńska)	Wymiana nawierzchni na cichą	--
		Ograniczenie prędkości do 40 km/h przez całą dobę	--
HD56	Pryncypalna (Rzgowska - Al. Bartoszewskiego)	Wymiana nawierzchni z kostki na asfalt	--
HD57	Pojezierska (Al. Włókniarzy - Zgierska)	Wymiana nawierzchni na cichą	--
HD58	Paderewskiego (Rzgowska - Pabianicka)	Zmniejszenie natężenia ruchu - budowa drogi S14	--
HD59	Tuwima (Kilińskiego - Al. Kościuszki)	Strefa 30 km/h	--
HD60	Al. Włókniarzy (Srebrzyńska - Lutomska)	Zmniejszenie natężenia ruchu - budowa drogi S14	--
HD61	Żeromskiego (Legionów - Al. Mickiewicza)	Wymiana nawierzchni	--
		Ograniczenie prędkości do 40 km/h przez całą dobę	--
HD62	Struga (Al. Włókniarzy - Al. Kościuszki)	Wymiana nawierzchni	--
		Ograniczenie prędkości do 40 km/h przez całą dobę	--
HD63	6 sierpnia (Żeligowskiego - Wólczajska)	Wymiana nawierzchni	--
		Ograniczenie prędkości do 40 km/h przez całą dobę	--
HD64	Próchnika (Żeromskiego - Zachodnia)	Wymiana nawierzchni	--
		Ograniczenie prędkości do 40 km/h przez całą dobę	--
HD65	Augustów (Rokicińska - Przybyszewskiego)	Ograniczenie prędkości do 40 km/h przez całą dobę (np. poprzez instalację progów zwalniających lub/i odcinkowy pomiar prędkości)	--
<b>PERSPEKTYWA DŁGOOKRESOWA</b>			
HD66	Chocianowicka (Nad Dobrząnką - Pabianicka)	Wymiana nawierzchni	--
		Ograniczenie prędkości do 40 km/h przez całą dobę	--
HD67	Rudzka (Pabianicka - granica miasta)	Ograniczenie prędkości do 40 km/h przez całą dobę	--
HD68	Demokratyczna (Helena - Graniczna)	Strefa 30 km/h	--
HD69	Kolumny (Rzgowska - granica miasta)	Ograniczenie prędkości do 40 km/h przez całą dobę	--
		Wymiana nawierzchni	--
HD70	Tomaszowska (Kolumny - Aleja Ofiar Terrorystów 11 Września)	Wymiana nawierzchni na cichą	--
		Ograniczenie prędkości do 40 km/h przez całą dobę	--
HD71	Zakładowa (Księżąt Polskich - Dyspozytorska)	Wymiana nawierzchni	--
		Ograniczenie prędkości do 40 km/h przez całą dobę	--
HD72	Złotno (Rąbieńska - Stare Złotno)	Wymiana nawierzchni	--
		Ograniczenie prędkości do 40 km/h przez całą dobę	--
HD73	Rojna (Traktorowa - granica miasta)	Zmniejszenie natężenia ruchu - budowa drogi S14	--
HD74	Rąbieńska (Krakowska - granica miasta)	Wymiana nawierzchni	--
		Ograniczenie prędkości do 40 km/h przez całą dobę	--

ID obszaru	Nazwa obszaru	Działania programowe	Źródło finansowania
HD75	Jagodnica (Biegunowa - Stare Złotno)	Wymiana nawierzchni	--
		Ograniczenie prędkości do 40 km/h przez całą dobę	--
HD76	Pomorska (Al. Palki - Konstytucyjna)	Wymiana nawierzchni	--
		Ograniczenie prędkości do 40 km/h przez całą dobę	--
HD77	Solec (Wieczność - Borowa)	Wymiana nawierzchni	--
		Ograniczenie prędkości do 40 km/h przez całą dobę	--
HD78	Wielkopolska (Woronicza - Al. Włókniarzy)	Wymiana nawierzchni	--
		Ograniczenie prędkości do 40 km/h przez całą dobę	--
HD79	Kalinowa (Św. Teresy - Pojezierska)	Wymiana nawierzchni	--
		Ograniczenie prędkości do 40 km/h przez całą dobę	--
HD80	Kniaziewiczza (Kalinowa - Zgierska)	Wymiana nawierzchni	--
		Ograniczenie prędkości do 40 km/h przez całą dobę	--
HD81	Julianowska (Zgierska - Łagiewnicka)	Wymiana nawierzchni	--
HD82	Lutomierska (Al. Włókniarzy - Zachodnia)	Wymiana nawierzchni	--
		Ograniczenie prędkości do 40 km/h przez całą dobę	--
HD83	Komorniki (Rzgowska - Sternfelda)	Wymiana nawierzchni	--
		Ograniczenie prędkości do 40 km/h przez całą dobę	--
HD84	Warszawska/Kryształowa/Łupkowa (Łagiewnicka - Strykowska)	Wymiana nawierzchni	--
		Ograniczenie prędkości do 40 km/h przez całą dobę	--
HD85	Zagajnikowa/Sporna (Inflancka - Wojska Polskiego)	Wymiana nawierzchni	--
		Ograniczenie prędkości do 40 km/h przez całą dobę	--

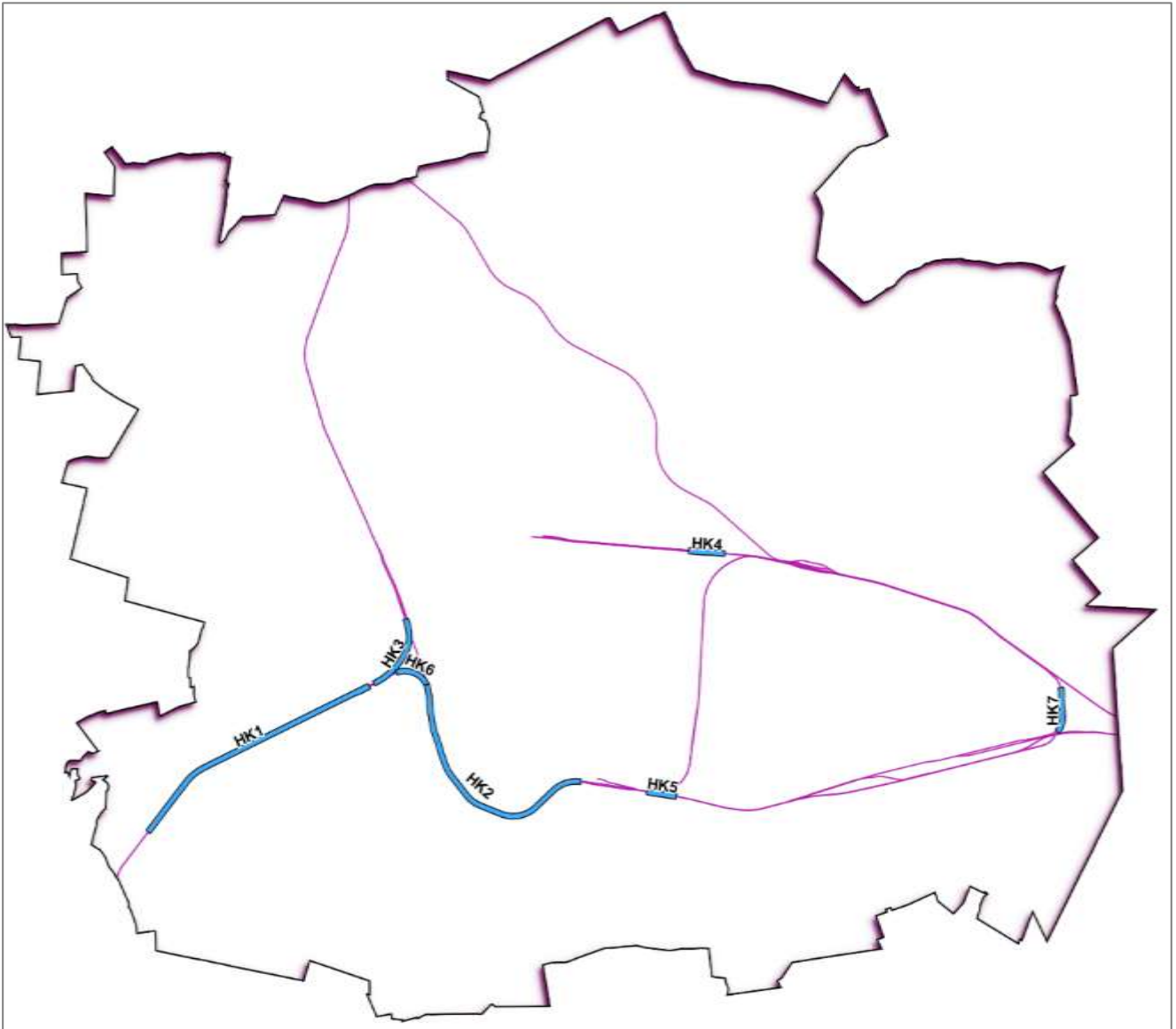
Jednostką odpowiedzialną za wykonywanie wszystkich powyższych zadań jest zarządca dróg lub inna jednostka wskazana do realizacji danego projektu lub inwestycji w imieniu Miasta (np. ZIM, ZDiT). W przypadku braku możliwości realizacji działania należy zastosować inne działania, o równej lub większej skuteczności akustycznej.

#### 14.4.2 Hałas kolejowy

Jak wynika z rezultatów MA 2018, transport kolejowy powoduje zagrożenie ponadnormatywnym hałasem na terenie miasta w niewielkim stopniu. Warunki akustyczne na obszarach, na których wykazano przekroczenia dopuszczalnych poziomów dźwięku, oceniono jako „niedobre”. Tylko na niewielkim obszarze występuje stan „zły”, nie istnieją natomiast na terenie miasta obszary w którym występuje stan „bardzo zły” dla hałasu kolejowego.

Zaproponowano działania przeciwhałasowe, które obejmują 7 obszarów na terenie miasta Łodzi. Dla 4 obszarów są to działania dotyczące bieżących prac utrzymaniowo-naprawczych zmierzających do przywrócenia i utrzymania torowiska w dobrym stanie technicznym. Dla pozostałych trzech obszarów, gdzie odnotowano duże przekroczenia wartości dopuszczalnych, wskazano konieczność realizacji przeglądów ekologicznych,

na podstawie których sformułować będzie można skuteczne środki redukcji hałasu pozwalające przywrócić właściwy kształt klimatu akustycznego, także w ujęciu wartości dopuszczalnych hałasu odniesionych do jednej doby. Z uwagi na ich charakter, wszystkie zostały wskazane do realizacji w perspektywie krótkookresowej (tabela 66 oraz rysunek 75).



Rys. 75 Obszary podlegające działaniom przeciwhałasowym w ramach ochrony przed hałasem kolejowym



Tab. 66 Proponowane działania przeciwhałasowe Programu w perspektywie krótkookresowej – hałas kolejowy

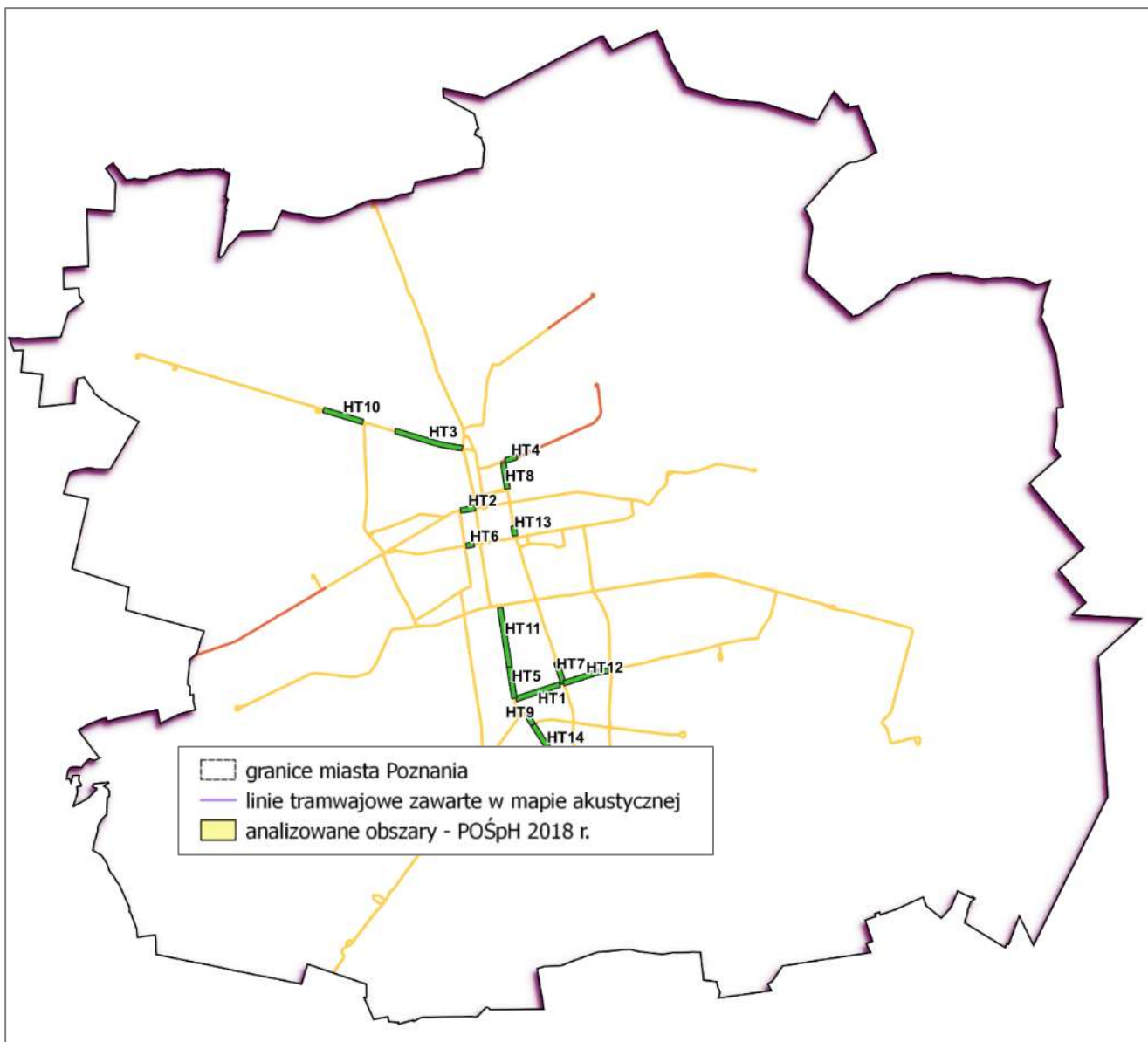
ID obszaru	Nazwa obszaru	Działania programowe	Źródło finansowania
HK1	linia nr 14 (ul. Waltera-Janke - ul. Sanitariuszek; km. 1+940 - 7+160)	przeгляд ekologiczny/ modernizacja przejazdów kolejowych	środki własne
HK2	linia nr 25 (ul. Wróblewskiego - ul. Rzgowska; km. 1+620 - 6+520)	przeгляд ekologiczny	środki własne
HK3	linia nr 14 (Al. Bandurskiego - ul. Waltera-Janke; km. 0+000 - 1+940)	przeгляд ekologiczny/ modernizacja przejazdów kolejowych	środki własne
HK4	linia nr 17 i 458 (ul. Tunelowa - ul. Grodzka; km. 2+930 - 3+700 wg. linii 17)	bieżące prace utrzymaniowo-naprawcze	środki własne
HK5	linia nr 25 i 540 (ul. Zapolskiej - ul. Jędrzejowskiej; km. 7+670 - 8+350 wg. linii 25)	bieżące prace utrzymaniowo-naprawcze	środki własne
HK6	linia nr 539 (wzdłuż ul. Nowe Sady; km. 0+350 - 0+820)	bieżące prace utrzymaniowo-naprawcze	środki własne
HK7	linia nr 541 i 831 (ul. Gajcego - ul. Przylesie; km. 5+500 - 6+400 wg. linii 541)	bieżące prace utrzymaniowo-naprawcze	środki własne

Jednostką odpowiedzialną za wykonywanie wszystkich powyższych zadań jest zarządca komunikacji kolejowej. W przypadku braku możliwości zrealizowania ww., zarządca ma obowiązek zastosować inne działania, o równej lub większej skuteczności akustycznej.

#### 14.4.3 Hałas tramwajowy

Ze względu na niewielkie przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu tramwajowego oraz niewielką liczbę mieszkańców narażonych na nie, proponowane działania przeciwhałasowe ograniczają się przede wszystkim do bieżących prac utrzymaniowo-naprawczych wraz z cyklicznym szlifowaniem szyn na odcinkach, w których odnotowano przekroczenia. Wskazano również 4 działania polegające na modernizacji torowiska z zastosowaniem rozwiązań minimalizujących emisję hałasu do środowiska (tabela 67, rysunek 76). Celem działań jest utrzymanie torowisk na terenie Łodzi w dobrym stanie technicznym.

Jednostką odpowiedzialną za wykonywanie wszystkich powyższych zadań jest zarządca komunikacji tramwajowej wraz z jednostkami ZIM i ZDiT. W przypadku braku możliwości zrealizowania ww., zarządca ma obowiązek zastosować inne działania, o równej lub większej skuteczności akustycznej.



Rys. 76 Obszary podlegające działaniom przeciwhałasowym w ramach ochrony przed hałasem tramwajowym (ciemniejszym kolorem wyróżniono odcinki torowisk wyłączone lub planowane do wyłączenia z eksploatacji w 2019 r.)

Tab. 67 *Proponowane działania przeciwhałasowe Programu w perspektywie krótkookresowej – hałas tramwajowy*

<b>ID obszaru</b>	<b>Nazwa obszaru</b>	<b>Działania programowe</b>	<b>Źródło finansowania</b>
HT1	Przybyszewskiego (Piotrkowska - Kilińskiego)	bieżące prace utrzymaniowo-naprawcze wraz z cyklicznym szlifowaniem szyn	środki własne
HT2	Legionów (Gdańska - Zachodnia)	modernizacja torowiska	współfinansowanie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
HT3	Limanowskiego (Klonowa - Zachodnia)	bieżące prace utrzymaniowo-naprawcze wraz z cyklicznym szlifowaniem szyn	środki własne
HT4	Wojska Polskiego (Franciszkańska - Marynarska)	modernizacja torowiska	współfinansowanie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
HT5	Piotrkowska (Tymienieckiego - Przybyszewskiego)	bieżące prace utrzymaniowo-naprawcze wraz z cyklicznym szlifowaniem szyn	środki własne
HT6	Zielona (Gdańska - Wólczńska)	bieżące prace utrzymaniowo-naprawcze wraz z cyklicznym szlifowaniem szyn	środki własne
HT7	Kilińskiego (Milionowa - Przybyszewskiego)	bieżące prace utrzymaniowo-naprawcze wraz z cyklicznym szlifowaniem szyn	środki własne
HT8	Franciszkańska (Wojska Polskiego - Północna)	bieżące prace utrzymaniowo-naprawcze wraz z cyklicznym szlifowaniem szyn	środki własne
HT9	Rzgowska (Plac Niepodległości - Dąbrowskiego)	modernizacja torowiska	dofinansowanie unijne: Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020
HT10	Limanowskiego (Woronicza - Al. Włókniarzy)	bieżące prace utrzymaniowo-naprawcze wraz z cyklicznym szlifowaniem szyn	środki własne
HT11	Piotrkowska (Piłsudskiego - Tymienieckiego)	bieżące prace utrzymaniowo-naprawcze wraz z cyklicznym szlifowaniem szyn	środki własne
HT12	Przybyszewskiego (Kilińskiego - Śmigłego-Rydza)	modernizacja torowiska	dofinansowanie unijne: Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020
HT13	Kilińskiego (Jaracza - Narutowicza)	bieżące prace utrzymaniowo-naprawcze wraz z cyklicznym szlifowaniem szyn	środki własne
HT14	Rzgowska (Dąbrowskiego - Broniewskiego)	modernizacja torowiska	dofinansowanie unijne: Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020

## 15 Bibliografia

- Mapa akustyczna miasta Łodzi na lata 2017 - 2022, Konsorcjum firm AkustiX Sp. z o.o., LEMITOR Ochrona Środowiska Sp. z o.o., Przeźmierowo 2018,
- Mapa akustyczna miasta Łodzi 2012, Konsorcjum firm DHV POLSKA Sp. z o.o., AkustiX Sp. z o.o., ACESOFT Sp. z o.o., 2012 r.,
- Mapa akustyczna miasta Łodzi 2008, Konsorcjum firm OPEGIEKA, Eko-noise, Politechnika Śląska w Gliwicach, Katedra Podstaw Systemów Technicznych, Neokart Gis, 2008 r.,
- Uchwała Nr LXXVII/1608/13 z dnia 11 grudnia 2013 roku w sprawie przyjęcia „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Łodzi”,
- Uchwała Nr XCI/1610/10 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie przyjęcia „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Łodzi”,
- *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Łodzi*, Uchwała LXIX/1753/18 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 28 marca 2018 roku,
- Uchwała Nr LXXVIII/2101/18 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 31 października 2018 r. w sprawie przyjęcia „Programu ochrony środowiska dla miasta Łodzi na lata 2018-2021 z perspektywą do roku 2025”,
- Uchwała Nr XI/139/11 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 30 marca 2011 r. w sprawie przyjęcia „Programu ochrony środowiska dla miasta Łodzi na lata 2011-2014 z perspektywą na lata 2015-2018”,
- *Good practice guide for strategic noise mapping and the production of associated data on noise exposure*, version 2, European Commission Working Group Assessment of Exposure to Noise (WG-AEN), 2006,
- R. Makarewicz, *Hałas w Środowisku*, OWN Poznań, 1996,
- *Katalog cen jednostkowych robót i obiektów drogowych*, BISTYP – Consulting Warszawa, II kw. 2017.
- *Wytyczne opracowywania map akustycznych*, GIOŚ Warszawa, 2016.

## **16 Spis załączników**

- Załącznik nr 1      Wizualizacje zapisów Programu ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Łodzi
- Załącznik nr 2      Raport z konsultacji społecznych Programu ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Łodzi
- Załącznik nr 3      Baza danych Programu w formacie xls  
(w wersji cyfrowej)
- Załącznik nr 4      Sprawozdanie do Komisji Europejskiej  
(w wersji cyfrowej, zostanie opracowane na dalszym etapie realizacji)

## Załącznik nr 1 Wizualizacje zapisów Programu ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Łodzi

### Hałas drogowy – HD7

ID obszaru	Nazwa obszaru	Działania programowe
HD7	Kilińskiego (Rewolucji 1905 - Jaracza)	Wykonanie nawierzchni SMA8

#### WSKAŹNIK $L_{DWN}$

PRZED:

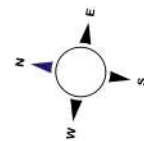


PO:



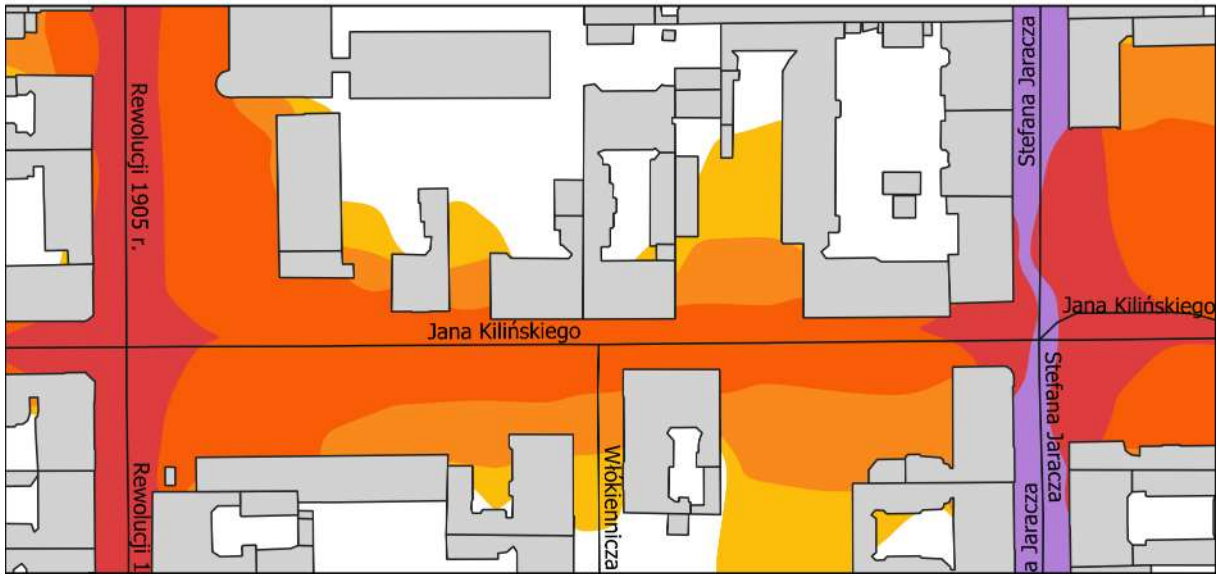
— drogi

zasięg hałasu - wskaźnik  $L_{DWN}$ :



# WSKAŹNIK $L_N$

PRZED:

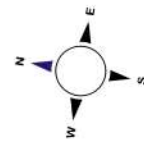
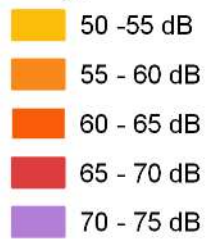


PO:



— drogi

zasięg hałasu - wskaźnik  $L_n$ :



## Hałas drogowy – HD16

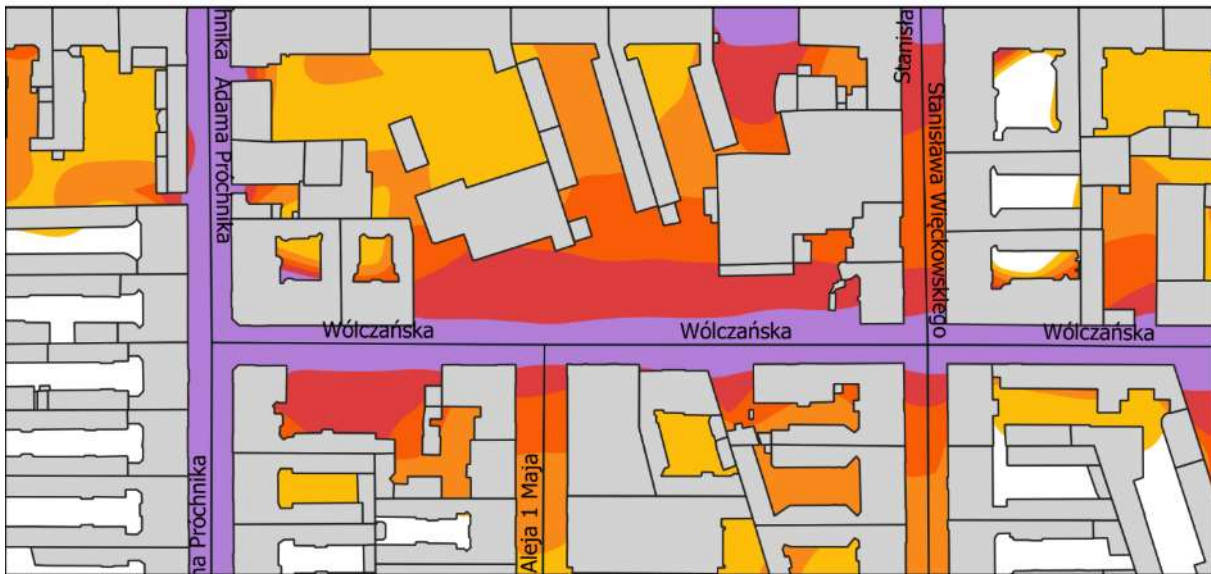
ID obszaru	Nazwa obszaru	Działania programowe
HD16	Wólczańska (Próchnika - Więckowskiego)	woonerf, strefa zamieszkania

### WSKAŹNIK $L_{dwn}$

PRZED:

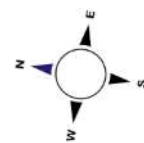
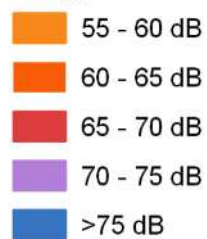


PO:



— drogi

zasięg hałasu - wskaźnik  $L_{dwn}$ :





# WSKAŹNIK $L_N$

PRZED:

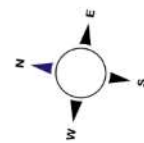
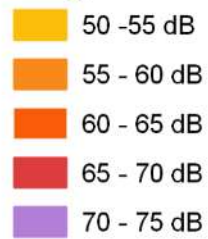


PO:



— drogi

zasięg hałasu - wskaźnik  $L_n$ :

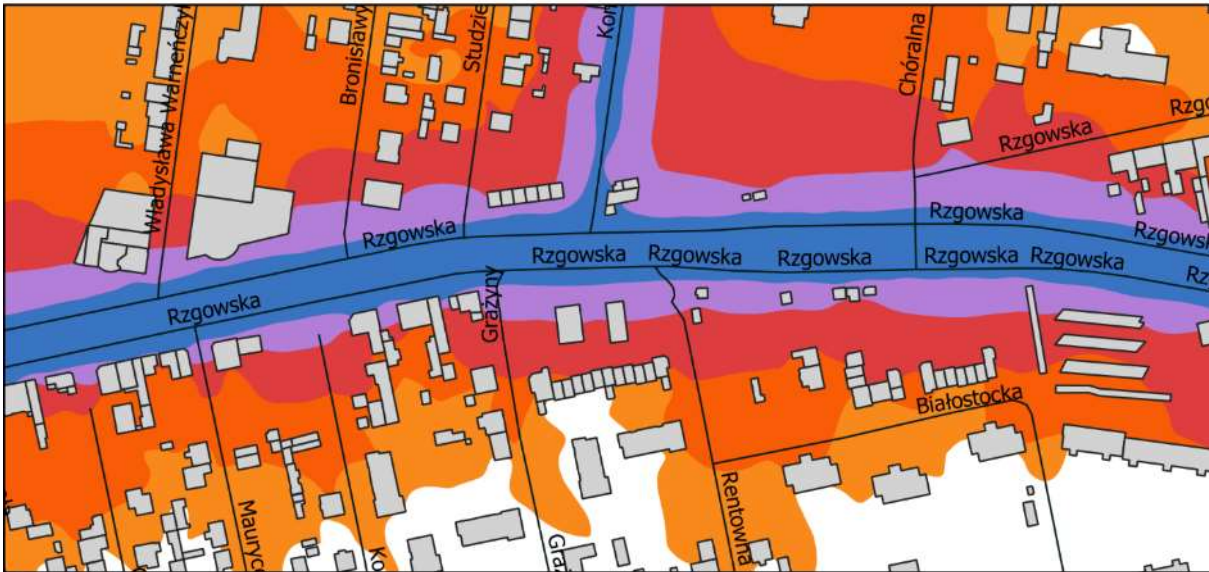


## Hałas drogowy – HD25

ID obszaru	Nazwa obszaru	Działania programowe
HD25	Rzgowska (Kurczaki - Warneńczyka)	Jezdnia wsch., położenie nowej warstwy wiążącej i ścieralnej, odtworzenie pętli indukcyjnych i oznakowania poziomego

## WSKAŹNIK $L_{dwn}$

PRZED:



PO:



— drogi

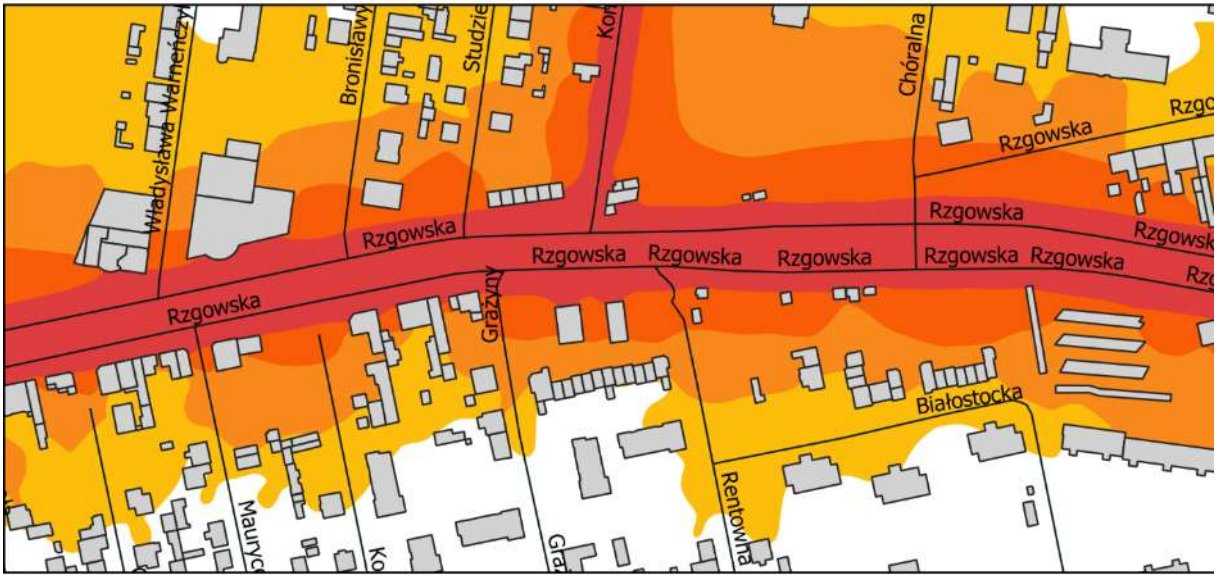
zasięg hałasu - wskaźnik  $L_{dwn}$ :

- 55 - 60 dB
- 60 - 65 dB
- 65 - 70 dB
- 70 - 75 dB
- >75 dB

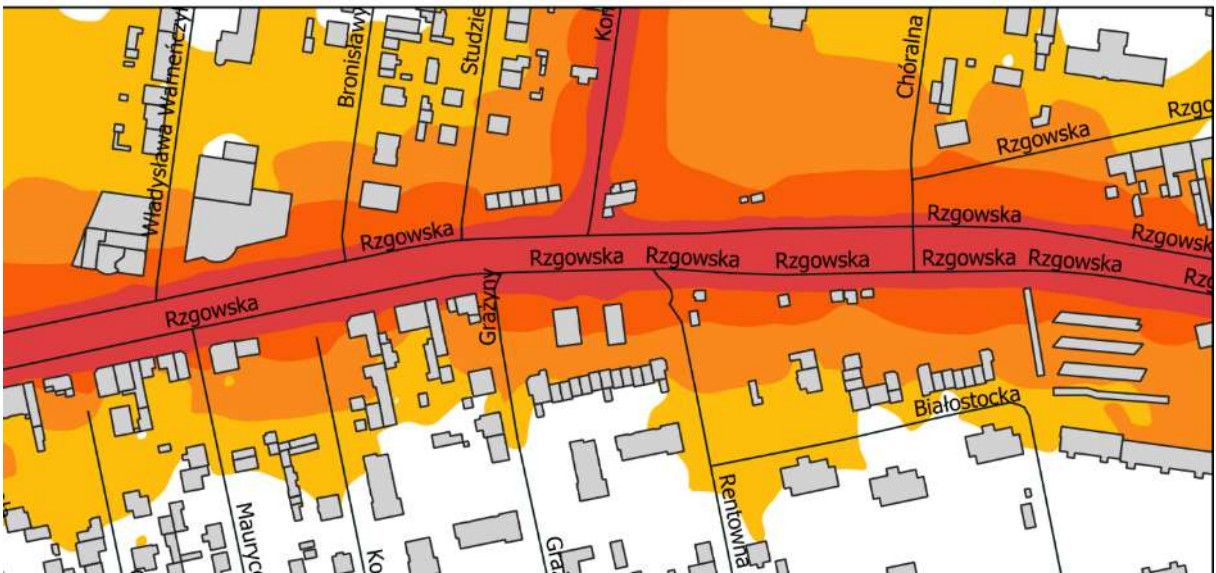


# WSKAŹNIK L<sub>N</sub>

PRZED:

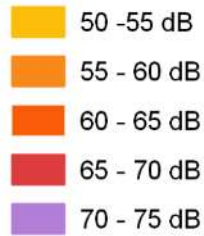


PO:



— drogi

zasięg hałasu - wskaźnik L<sub>n</sub>:

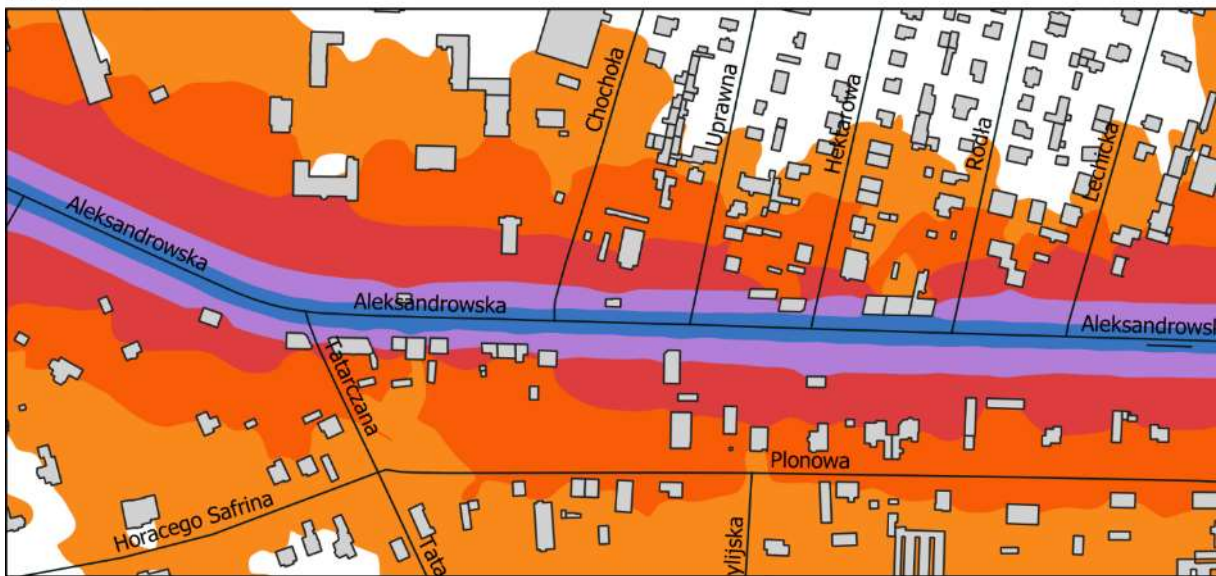


## Hałas drogowy – HD40

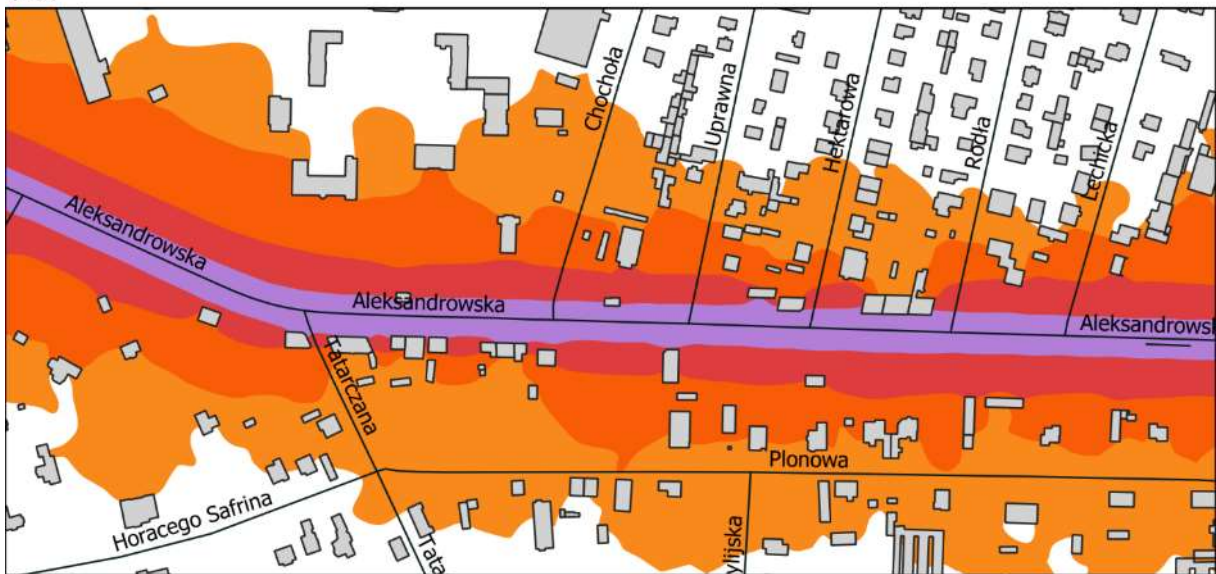
ID obszaru	Nazwa obszaru	Działania programowe
HD40	Aleksandrowska (Szczecińska - granica miasta)	Rozbudowa ulicy Aleksandrowskiej (drogi krajowej nr 72) w Łodzi, na odcinku od ul. Szczecińskiej do granic miasta, dla którego Inwestorem jest Prezydent Miasta Łodzi.

## WSKAŹNIK $L_{DWN}$

PRZED:

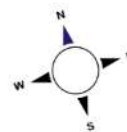
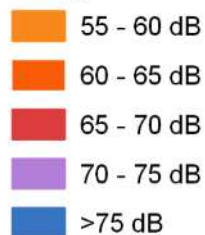


PO:



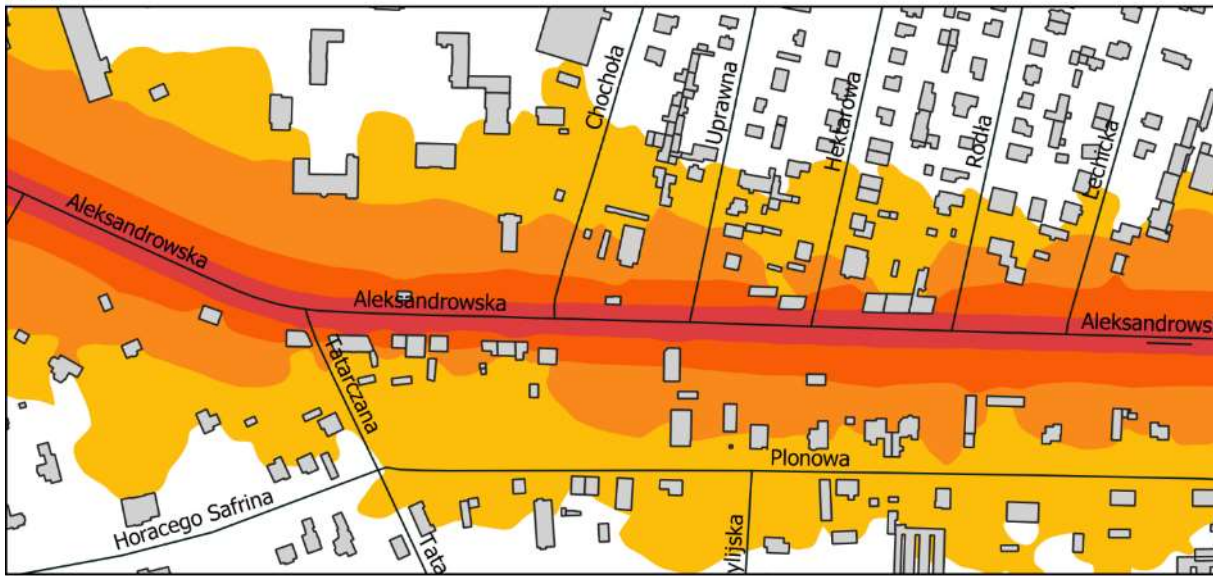
— drogi

zasięg hałasu - wskaźnik  $L_{DWN}$ :

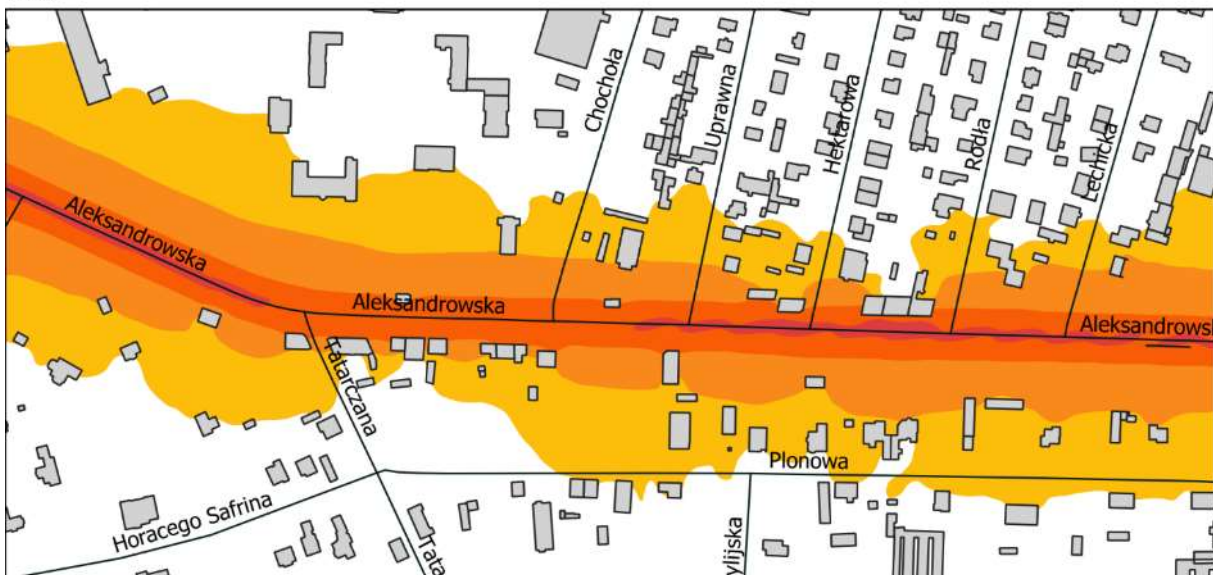


# WSKAŹNIK $L_N$

PRZED:

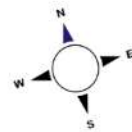


PO:



— drogi

zasięg hałasu - wskaźnik  $L_N$ :

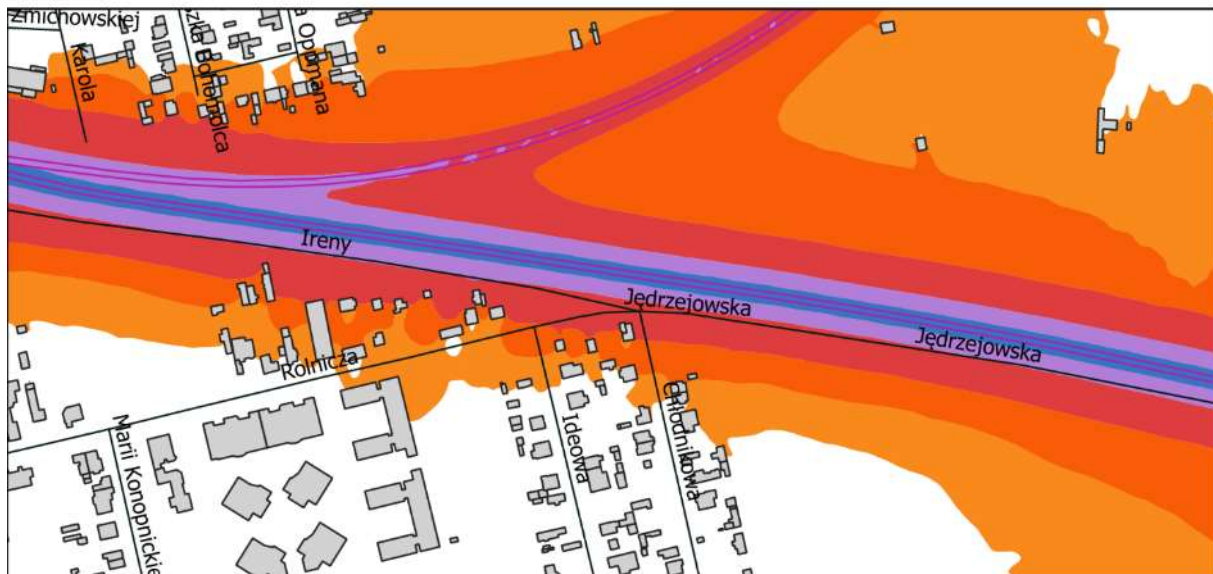


## Hałas kolejowy – HK5

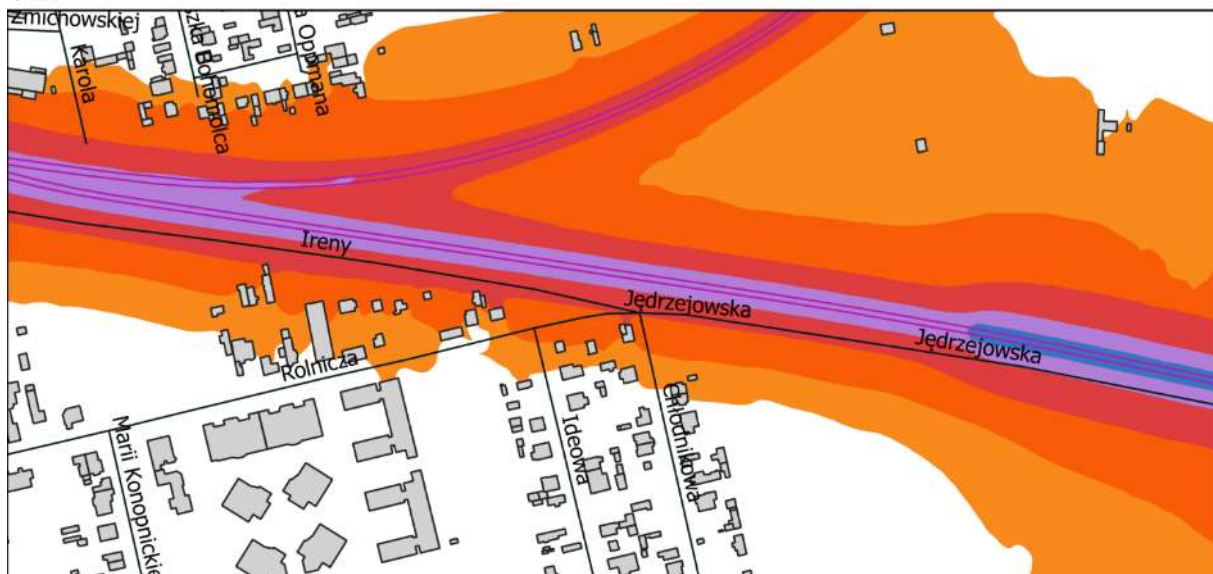
ID obszaru	Nazwa obszaru	Działania programowe
HK5	linia nr 25 i 540 (ul. Zapolskiej - ul. Jędrzejowskiej; km. 7+670 - 8+350 wg. linii 25)	bieżące prace utrzymaniowo-naprawcze

## WSKAŹNIK $L_{DWN}$

PRZED:

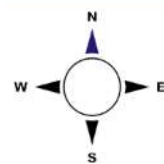
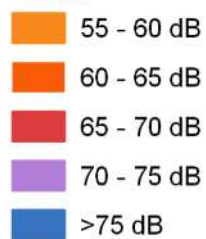


PO:



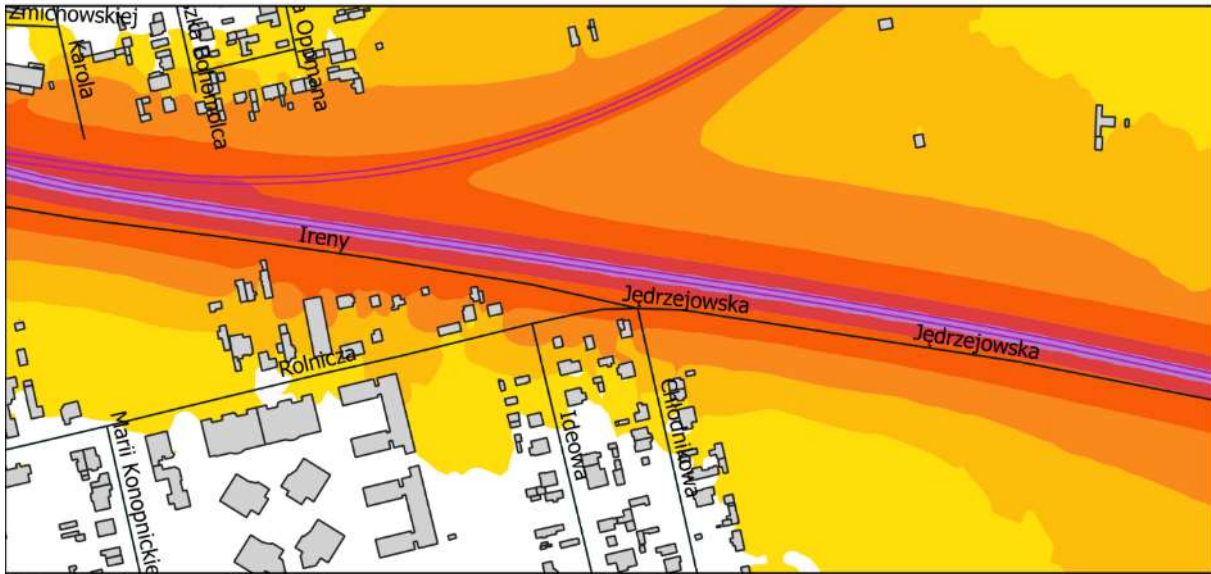
— drogi  
— koleje

zasięg hałasu - wskaźnik  $L_{dwn}$ :

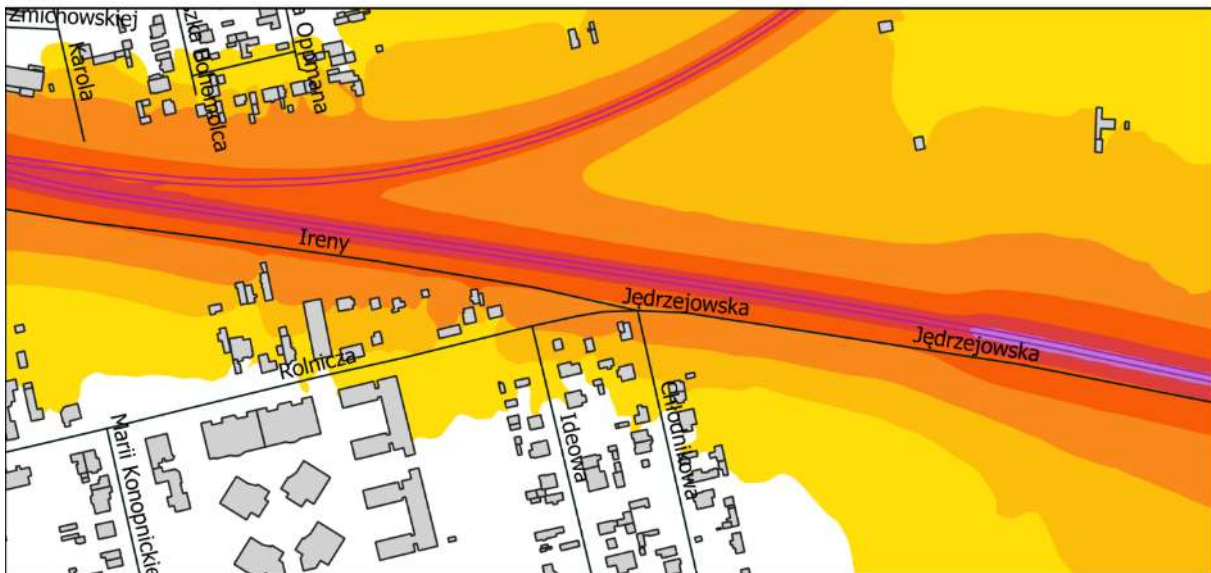


# WSKAŹNIK $L_N$

PRZED:

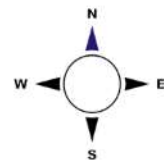
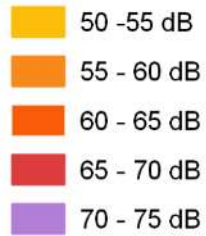


PO:



— drogi  
— koleje

zasięg hałasu - wskaźnik  $L_n$ :



### Hałas tramwajowy – HT3

ID obszaru	Nazwa obszaru	Działania programowe
HT3	Limanowskiego (Klonowa - Zachodnia)	bieżące prace utrzymaniowo-naprawcze wraz z cyklicznym szlifowaniem szyn

### WSKAŹNIK $L_{dwn}$

PRZED:



PO:



— drogi

— torowiska tramwajowe

zasięg hałasu - wskaźnik  $L_{dwn}$ :

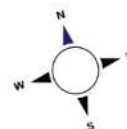
55 - 60 dB

60 - 65 dB

65 - 70 dB

70 - 75 dB

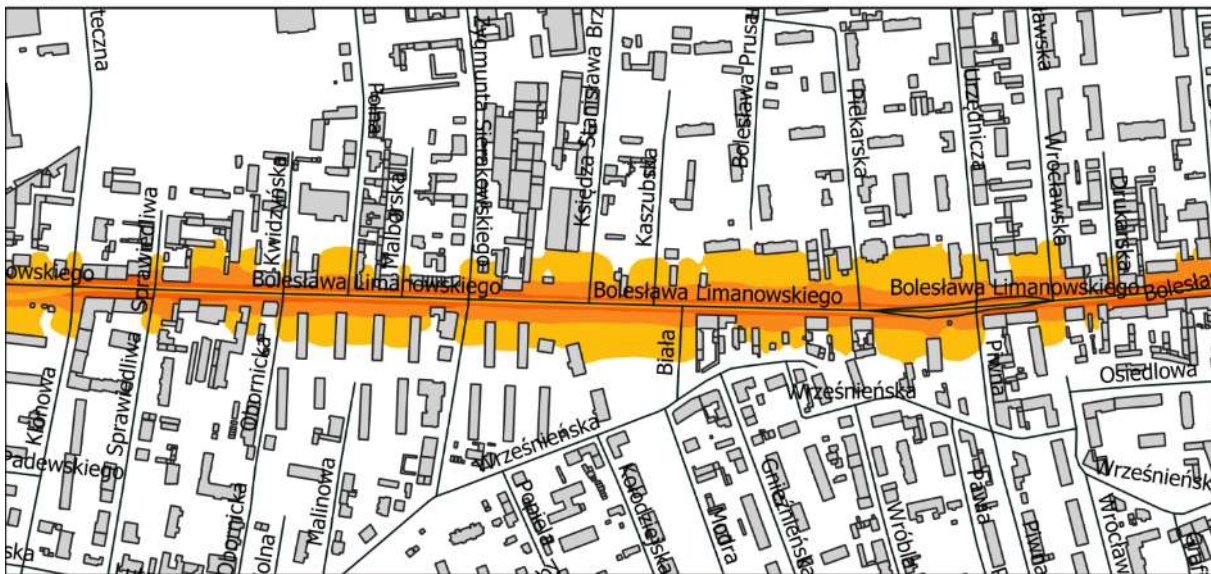
>75 dB



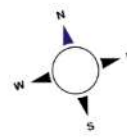
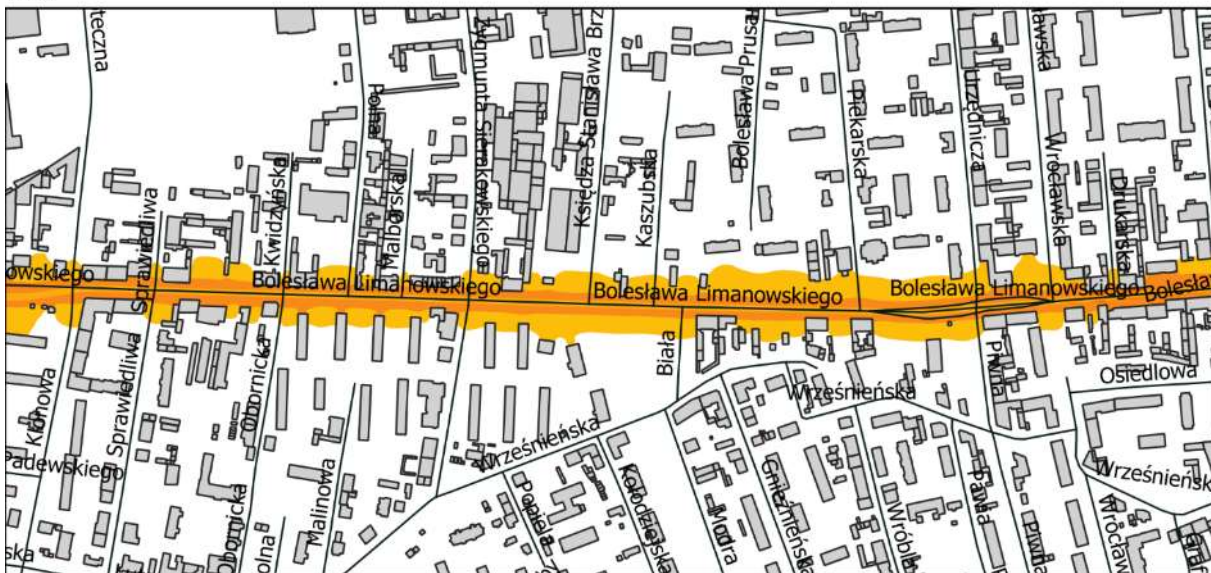


# WSKAŹNIK L<sub>n</sub>

PRZED:



PO:



## Hałas tramwajowy – HT14

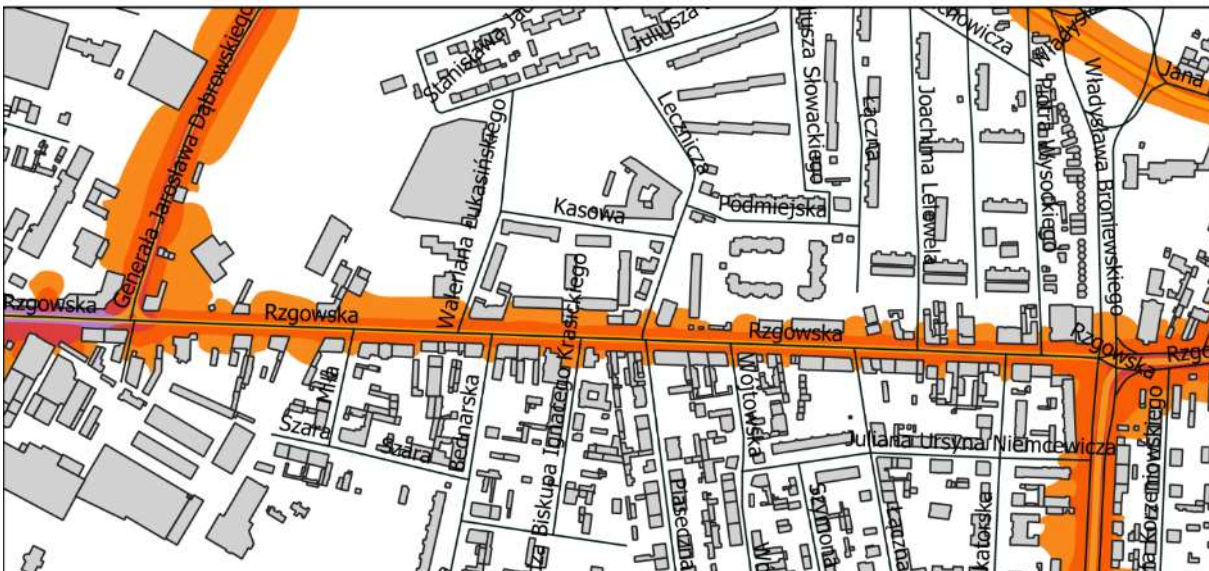
ID obszaru	Nazwa obszaru	Działania programowe
HT14	Rzgowska (Dąbrowskiego - Broniewskiego)	modernizacja torowiska

### WSKAŹNIK $L_{dwn}$

PRZED:



PO:



— drogi

— torowiska tramwajowe

zasięg hałasu - wskaźnik  $L_{dwn}$ :

55 - 60 dB

60 - 65 dB

65 - 70 dB

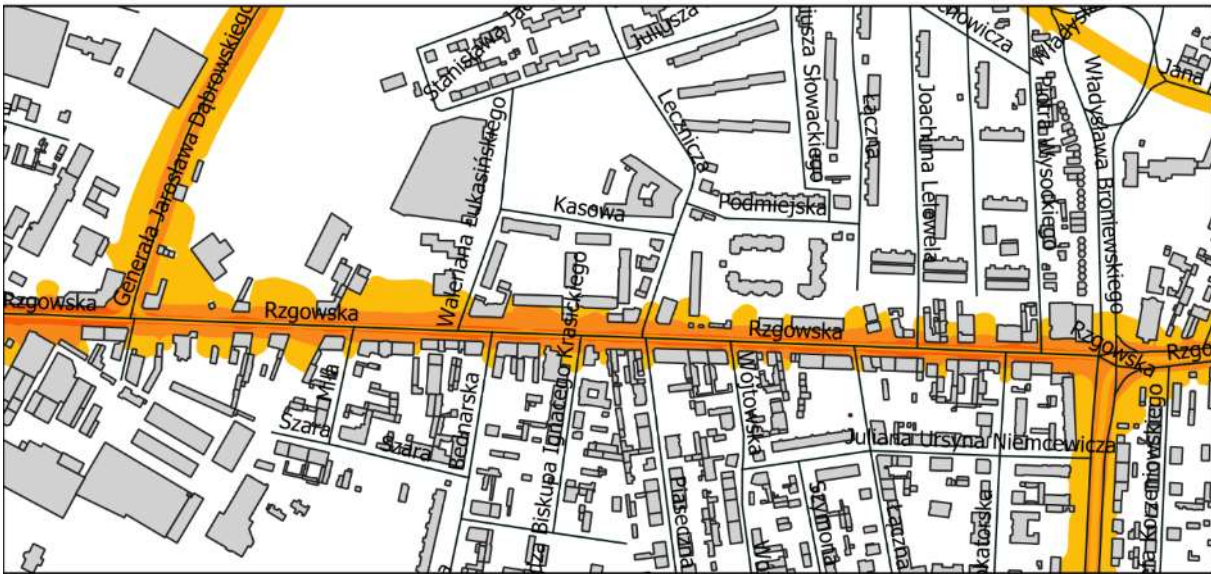
70 - 75 dB

>75 dB

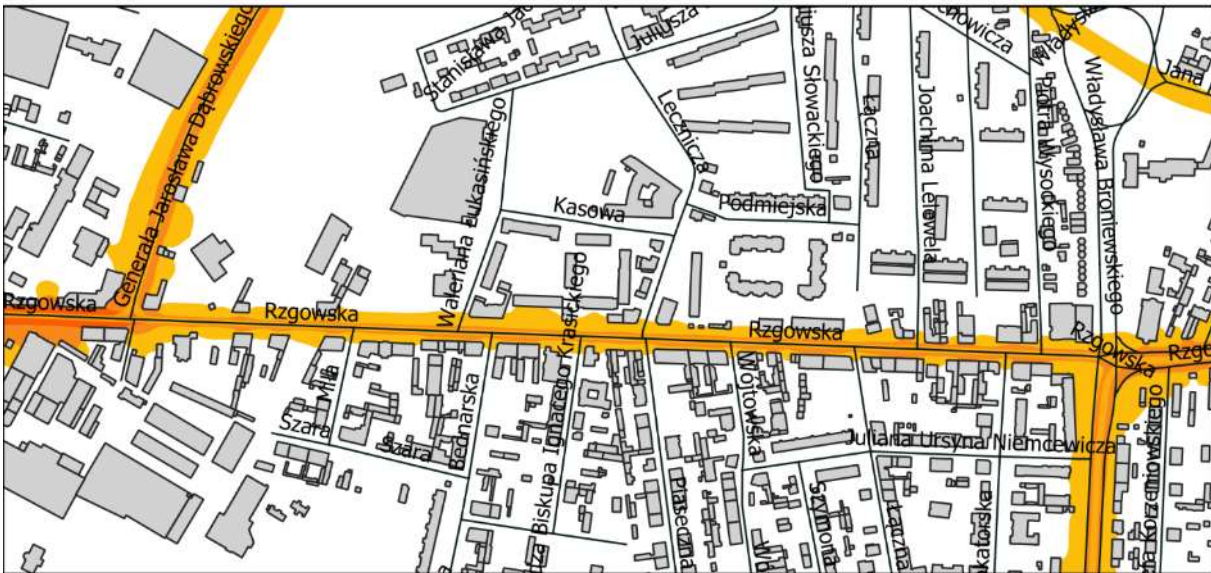


# WSKAŹNIK L<sub>N</sub>

PRZED:



PO:



— drogi

— torowiska tramwajowe

zasięg hałasu - wskaźnik L<sub>N</sub>:

50 - 55 dB

55 - 60 dB

60 - 65 dB

65 - 70 dB

70 - 75 dB



## Załącznik nr 2 Raport z konsultacji społecznych

Konsultacje społeczne zostały przeprowadzone zgodnie z art. 39 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowiska* (tekst jedn.: Dz. U. 2018, poz. 2081) w związku z art. 119 ust. 2a ustawy Prawo ochrony środowiska z dnia 27 kwietnia 2001 r. (tekst jedn.: Dz. U. z 2018 r., poz. 799 ze zm.).

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

Raport z konsultacji społecznych do projektu Programu ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Łodzi 2019 został opracowany w oparciu o umowę nr DPS-OŚR-I.272.1.2019 zawarta w dniu 29.03.2018 w Łodzi, zawartą pomiędzy Miastem Łódź a Konsorcjum firm:

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

Organizatorem konsultacji społecznych projektu Programu ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Łodzi był Wydział Ochrony Środowiska i Rolnictwa Urzędu Miasta Łodzi. Konsultacje przeprowadzono w okresie od 22 lipca do 16 sierpnia 2018 roku. Udział w konsultacjach zapewniono poprzez:

- a) umieszczenie informacji o przebiegu konsultacji społecznych w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miasta Łodzi <https://bip.uml.lodz.pl> w zakładce "Ogłoszenia i zawiadomienia" wraz z udostępnieniem w formie cyfrowej projektu Programu,
- b) organizacji dwóch otwartych spotkań, które odbyły się w dniach 1 i 2 sierpnia 2019 r. o godz. 16:30 w Dużej Sali Obrad w siedzibie Urzędu Miasta Łodzi przy ulicy Piotrkowskiej 104,
- c) możliwość składania uwag i wniosków do projektu Programu:
  - w formie pisemnej,
  - za pomocą środków komunikacji elektronicznej na adres [srodowisko@uml.lodz.pl](mailto:srodowisko@uml.lodz.pl).

W trakcie konsultacji zgłoszono łącznie 3 wnioski od mieszkańców w tym jedną od Łódzkiego koła Partii Zieloni.

Zgodnie z art. 41. ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*, uwagi lub wnioski złożone po upływie terminu, o którym mowa w art. 39 ust. 1 pkt 4 ww. ustawy, pozostawia się bez rozpatrzenia.

Poniżej w tabeli, przedstawiono streszczenie wniosków w okresie trwania konsultacji i odpowiedź wykonawców Programu do danego wniosku. Pełną treść 3 wniosków przedstawiają załączniki o symbolach 2A ÷ 2C (oznaczenia podano w kolumnie 1 tabeli 1).

Tab. 1 Zestawienie wniosków złożonych w trakcie konsultacji społecznych

Lp. (nazwa załącznika)	Data wpływu, nadawca	Przedmiot wniosku	Odpowiedź na wniosek	Sposób uwzględnienia (uwzględniono w całości/częściowo/ nie uwzględniono/ przedstawiono wyjaśnienia)
1 (2A)	2019-08-01, mieszkańka miasta	<p>Wniosek dotyczy hałasu drogowego przy drodze krajowej nr 72 i 1 w ciągu Al. Sikorskiego i ul. Łagiewnickiej od ronda Biłyka do ronda Powstańców 1863 r.:</p> <p>1) budowa wału ziemnego wzdłuż ul. Sikorskiego pomiędzy ul. Koronną i Świtezianki</p> <p>2) budowa wału ziemnego lub gabionów wzdłuż ul. Sikorskiego pomiędzy ul. Świtezianki i Bema</p> <p>3) poprawa stanu technicznego nawierzchni na całym odcinku DK 72 i 1 w ciągu ul. Łagiewnickiej i Al. Sikorskiego</p> <p>4) odcinkowy pomiar prędkości na odcinku DK 72 i 1 od ronda Biłyka do ronda Powstańców 1863 r.</p>	<p>W Mapie akustycznej miasta Łodzi na lata 2017- 2022 wykazano wzdłuż przedmiotowego odcinka drogi przekroczenia dopuszczalnego poziomu dźwięku w zakresie głównie od 0-5 dB. Dla nielicznych tylko budynków przekroczenia przekraczają 5 dB zawierając się w przedziale wartości 5-10 dB. W świetle wyników Mapy akustycznej wniosek pozostaje więc zasadny. Niemniej z uwagi na małe wartości wskaźników M zawierające się w granicach 0-14 (por. z rozdziałem 5.2.1) w Programie nie wskazano konkretnych działań w perspektywach krótko-, średnio- i długookresowej dla przedmiotowego odcinka drogi. Niski priorytet wynikający z relatywnie małych wartości wskaźnika zagrożenia hałasem (wskaźnik M) oraz brak gwarantowanych środków finansowych na realizację konkretnych działań w danym obszarze, wyklucza uwzględnienie ich w strategicznym zarządzaniu klimatem akustycznym, którego niniejszy Program dotyczy.</p> <p>Niemniej niniejszy wniosek został uwzględniony w Programie, poprzez wprowadzenie działania O5 o charakterze ogólnym i wspomagającym dotyczącym podejmowania reakcji na skargi i wnioski mieszkańców w ramach bieżącej kontroli warunków korzystania ze środowiska. Działanie O5 sprowadza się do analizy wszelkich skarg na uciążliwość hałasu, ich zasadności w świetle dopuszczalnych poziomów dźwięku oraz wnikliwej analizy możliwości podjęcia skutecznych działań zmierzających do przywrócenia właściwego klimatu akustycznego z uwzględnieniem rozwiązań proponowanych przez mieszkańców wraz z zapewnieniem ich finansowania.</p> <p>Należy podkreślić, że ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne przedmiotowego odcinka drogi związane jest głównie z nadmierną prędkością pojazdów, przekraczającą istotnie ustanowione na ww. odcinku ograniczenia. W Programie proponuje się działania przeciwhałasowe, polegające na skutecznym ograniczeniu rzeczywistej prędkości pojazdów, wskazując katalog dostępnych metod wymuszających redukcję prędkości do obecnych limitów prędkości (rozdział 7.1.1.1 Programu). Wskazano także działania dotyczące edukacji ekologicznej społeczeństwa (działanie O2) i prowadzenia świadomej polityki transportowej (działanie O3), których realizacja w ogólny sposób zmniejszy oddziaływanie hałasu drogowego w mieście.</p>	Wniosek uwzględniono.
2 (2B)	2019-08-13, mieszkańka miasta, przedstawiciel Łódzkiego koła Partii Zieloni	<p>Wniosek dotyczy:</p> <p>1) hałasu generowanego przez dmuchawy spalinowe wykorzystywane przez dozorców na prywatnych posesjach i firmy sprząające tereny publiczne,</p> <p>2) prawidłowe zabezpieczenie ekranów akustycznych przed kolizjami z ptakami.</p>	<p>Niniejszy Program ochrony przed hałasem dla miasta Łodzi jest elementem strategicznego zarządzania klimatem akustycznym, którego zakres zdefiniowany jest zgodnie z ustawą Prawo ochrony środowiska z dnia 27 kwietnia 2001 r. (tekst jedn.: Dz. U. z 2018 r. poz. 799 ze zm.) w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 października 2002 roku w sprawie szczegółowych wymagań, jakim powinien odpowiadać program ochrony środowiska przed hałasem (Dz. U. Nr 179, poz. 1498) oraz Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 1 października 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu danych ujętych na mapach akustycznych oraz ich układu i sposobu prezentacji (Dz. U. Nr 187, poz. 1340).</p> <p>Zgodnie z formalnymi ramami wytyczonymi w ww. aktach, hałas emitowany przez dmuchawy spalinowe wykorzystywane zarówno na prywatnych posesjach jak i na terenach publicznych nie stanowi elementu strategicznej oceny i zarządzania hałasem. Niemniej reakcja na wszelkie skargi dotyczące hałasu powinna być realizowana w ramach bieżącej kontroli warunków korzystania ze środowiska – działanie O5 wskazane w Programie.</p> <p>Prawidłowe zabezpieczenie ekranów akustycznych przed kolizjami z ptakami nie stanowi przedmiotu Programu w świetle ww. aktów prawa. Realizacja i eksploatacja wszelkich urządzeń technicznych w pasie drogowym do jakich należą ekrany akustyczne normowane jest w odrębnych przepisach prawa.</p>	Wniosku nie uwzględniono. Przedstawiono wyjaśnienia.

Lp. (nazwa załącznika)	Data wpływu, nadawca	Przedmiot wniosku	Odpowiedź na wniosek	Sposób uwzględnienia (uwzględniono w całości/częściowo/ nie uwzględniono/ przedstawiono wyjaśnienia)
3 (2C)	2019-08-15, mieszkaniec miasta	<p>Wniosek dotyczy hałasu drogowego przy drodze krajowej nr 72 i 1 w ciągu Al. Sikorskiego i ul. Łagiewnickiej od ul. Zgierskiej do ul. Biegańskiego:</p> <p>1) budowa ekranu akustycznego wzdłuż Al. Sikorskiego na odcinku od ul. Nastrojowej do ul. Bema,</p> <p>2) ograniczenie prędkości pojazdów do 60 km/h na całym odcinku drogi,</p> <p>3) remont nawierzchni drogowej Al. Sikorskiego od ul. Zgierskiej do ul. Łagiewnickiej z uwzględnieniem studzienek,</p> <p>4) wprowadzenie odcinkowego pomiaru prędkości,</p> <p>5) naprawa/wymiana nawierzchni drogowej na ul. Bema od Al. Sikorskiego do ul. Zgierskiej.</p>	Z uwagi na zbieżność niniejszego wniosku z wnioskiem 1 (3A), odpowiedź i wszelkie wyjaśnienia pozostają identyczne (por. punkt 1 tabeli).	Wniosek uwzględniono.

w ramach konsultacji społecznych do projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Łodzi na lata 2018-2023”.

1. Dane kontaktowe wnoszącego opinię, uwagi lub propozycję (\*):

[Redacted contact information]

2. Opinie, uwagi lub propozycje zmian zapisów do projektu:

uwagi dotyczą miejsca diapozycji  
drogi krajowej - odcięcie w Łodzi ->  
w tym - M Sikorkiego - Łapieńsko - Ronda Łopuszowa

- księżniczka Kowal - Słotnowa / wzdłuż Sikorkiego
- księżniczka lub GABION obł. Słotnowa do bieżącej

Łapieńsko - Sikorkiego -> poprawa jakości  
nowocześnie

oraz odnowiony pomiar przepływu  
na D.K.P. między Rondem białym i Łopuszowic

(\*) - podanie danych kontaktowych jest dobrowolne i jednoznaczne z wyrażeniem zgody na przetwarzanie tych danych osobowych dla potrzeb przeprowadzenia konsultacji społecznych projektu Programu ochrony środowiska przed hałasem dla Miasta Łodzi przez Prezydenta Miasta Łodzi.

1.08.2019 dnia Łodzi

[Redacted signature]

Czytelny podpis

Administratorem danych osobowych jest Prezydent Miasta Łodzi. Dane przetwarzane są w celu realizacji czynności urzędowych. Macie Państwo prawo do dostępu i sprostowania danych, ograniczenia przetwarzania danych, usunięcia danych, wniesienia sprzeciwu i cofnięcia wyrażonej zgody, na zasadach określonych w ogólnym rozporządzeniu. Klauzula informacyjna jest dostępna na stronie [www.bip.uml.lodz.pl](http://www.bip.uml.lodz.pl), pod każdą ze spraw realizowanych przez Urząd Miasta Łodzi.



Łódzkie koło Partii Zieloni

Łódź dn. 13 08 2019 r.

Prezydent Miasta Łodzi

Szanowni Państwo,

W odpowiedzi na konsultacje społeczne, Łódzkie koło Partii Zieloni wnosi następujące uwagi do projektu

„Program ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Łodzi na lata 2018-2023”**1. Dmuchawy spalinowe jako wyjątkowo uciążliwy i szkodliwy emitent hałasu:**

Dmuchawy do zmiatania liści, z których korzystają dozorczy na prywatnych posesjach ale przede wszystkim firmy sprzątające tereny publiczne w naszym mieście są utrapieniem dla mieszkańców oraz fauny.

Emitują hałas sięgający 100 dB, emitują spaliny i rozdmuchują szkodliwe pyły, które już zdążyły osiągnąć na podłożu. W ten sposób powodują „wtórny” smog – zanieczyszczonym powietrzem oddychamy jeszcze przez jakiś czas po przejściu dmuchawy.

Wzniesiony wtórnie kurz osiada na elewacjach, budynkach, samochodach, urządzeniach, brudzi szyby - usuwanie liści tą metodą odbywa się ze szkodą dla estetyki otoczenia.

Dmuchawy powodują przestrach u ptaków, małych ssaków, niszczą owady i bezkręgowce które napotkają na swojej drodze.

Są miasta, które zakazały używania tego rodzaju urządzeń ( np. Opole) – należy wziąć z nich przykład. Lepiej zapłacić więcej za sprząkanie metodami tradycyjnymi.

**2. Prawidłowe zabezpieczenie ekranów akustycznych przed kolizjami z ptakami:**

W przedstawionym dokumencie (str. 80) przezierne ekrany akustyczne mają niewłaściwe oznakowanie ostrzegawcze dla ptaków. Takie czarne sylwetki są stosowane na już istniejących ekranach w Łodzi. Sposób jest przesadzony, wysoce nieskuteczny i nieestetyczny, obecnie stosuje się inne rozwiązania np. punkły lub równoległe linie widoczne w promieniach UV

Wykaz rekomendowanych publikacji dotyczących oznakowania przezroczystych powierzchni:

- <https://szklanepulapki.pl/wp-content/uploads/2019/08/Ochrona-ptak%C3%B3w-przed-kolizjami-ze-szk%C5%82em.pdf>
- <https://link.springer.com/article/10.1007%2Fs11252-017-0717-7#enumeration>
- [https://szklanepulapki.pl/wp-content/uploads/2018/07/Raport-dot.-kolizji-ptak%C3%B3w-ze-szklanymi-wistami-przystank%C3%B3w-1\\_news\\_image.pdf](https://szklanepulapki.pl/wp-content/uploads/2018/07/Raport-dot.-kolizji-ptak%C3%B3w-ze-szklanymi-wistami-przystank%C3%B3w-1_news_image.pdf)
- [https://szklanepulapki.pl/wp-content/uploads/2018/05/ptop\\_ekrany\\_internet.pdf?fbclid=IwAR3GfuVrUNY3MjaTIWtc00rp37sYr80LUNuO7SPhC9L6mcapnJwDN0632ns](https://szklanepulapki.pl/wp-content/uploads/2018/05/ptop_ekrany_internet.pdf?fbclid=IwAR3GfuVrUNY3MjaTIWtc00rp37sYr80LUNuO7SPhC9L6mcapnJwDN0632ns)

**Pragniemy zaznaczyć, że przedstawiony program ochrony przed hałasem jest zgodny z naszymi programowymi postulatami:**

- Wspierania transportu zbiorowego w miejsce indywidualnego, samochodowego
- Zrównoważonego rozwoju oznaczającego m.in. poszanowanie terenów zielonych
- Priorytetu dla ruchu pieszego w ścisłym centrum, ułatwień dla pieszych w całym mieście.
- Sprzyjania rozwojowi transportu kolejowego.
- Budowy obwodnic, jako jednego z priorytetów rozwoju sieci dróg

Nasza wizja miasta, **Miasto zrównoważonej mobilności** musi być przyjazne i maksymalnie bezkolizyjne dla wszelkich form mobilności, oddając priorytet kolejno: pieszym, rowerom, torowemu transportowi publicznemu, drogowemu transportowi publicznemu, a na samym końcu transportowi samochodowemu. Wspieramy rozwój stref zamkniętego i spowolnionego ruchu oraz szybkie przechodzenie z napędu benzynowego na elektryczny.

Z wyrazami szacunku  
Partia Zieloni

Zimbra

*P.A. Górczak*  
*Zwrot*  
 Dyrektora  
 Urzędu Ochrony Środowiska  
 i Rolnictwa  
*Piotr Bugajok*

ZAŁĄCZNIK 2C

i.wieteska@uml.lodz.pl

**Wnioski i uwagi do Programu ochrony środowiska przed hałasem w Łodzi na lata 2019-20123**

Od :

*P. I. Złocz...*  
*no. 09/1011/10*  
 Agnieszka Górczak  
 Cz, 2019, sie-15 19:29

**Temat :** Wnioski i uwagi do Programu ochrony środowiska przed hałasem w Łodzi na lata 2019-20123

Do : srodowisko@uml.lodz.pl

Odpowiedz :



Szanowni Państwo,

Zgłaszam następujące wnioski w ramach prowadzonych konsultacji społecznych do Programu ochrony środowiska przed hałasem w Łodzi :

1. Postawienie ekranu akustycznego bądź gabionu, zabezpieczającego przed hałasem emitowanym przez pojazdy wzdłuż drogi krajowej 72 wzdłuż Al. Sikorskiego (południowa jezdnia) na odcinku od ul. Nastrojowej do ul. Bema
2. Ograniczenie maksymalnej prędkości samochodów do 60km/h na DK72 - Al. Sikorskiego na odcinku od ul. Zgierskiej do ul. Bema.
3. Wyremontowanie nawierzchni DK72 - Al. Sikorskiego (nitka północna i nitka południowa) na Al. Sikorskiego od ul. Zgierskiej do ul. Łąglewnickiej. Szczególnie chodzi o naprawę studzienek (wyrównanie powierzchni), wymianę popękanej nawierzchni asfaltowej (wielokrotnie doraźnie naprawianej)
4. Wprowadzenie odcinkowego pomiaru prędkości na DK72 (Al. Sikorskiego/Łąglewnicka – od ul. Zgierskiej do ul. Biegańskiego)
5. Naprawa/wymiana nawierzchni asfaltowej ul. Bema od Al. Sikorskiego do ul. Zgierskiej (wielokrotnie łataną a jest coraz gorzej)

Pozdrawiam