



P O D S U M O W A N I E

**przebiegu strategicznej oceny oddziaływania
na środowisko**

**Programu ochrony środowiska przed hałasem dla
miasta Wrocławia – aktualizacja
oraz raport z konsultacji społecznych.**

URZĄD MIEJSKI WROCŁAWIA

2013



Publikacja
dofinansowana ze środków
Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska
i Gospodarki Wodnej
we Wrocławiu

Niniejsze Podsumowanie wykonane w ramach Programu ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Wrocławia - aktualizacja zostało opracowane przez zespół autorski w składzie:

- dr inż. Zbigniew Lewicki – Prezes Zarządu LEMITOR Ochrona Środowiska Sp. z o.o.
- pełnomocnik konsorcjum – mgr inż. Przemysław Lewicki

LEMITOR Ochrona Środowiska Sp. z o.o.

inż. Grzegorz Sumara

mgr inż. Mariusz Jęczmiński
mgr inż. Stanisław Lewicki
mgr inż. Kamila Mazur
mgr inż. Łukasz Stasiak
mgr inż. Maciej Strykiewicz
inż. Grzegorz Szyliński

GEOMATIC SOFTWARE SOLUTION Sp. z o.o.

mgr inż. Artur Barcikowski

mgr inż. Adam Strycharski
mgr inż. Krzysztof Zagrodny

FAR DATA Sp. z o.o. Spółka komandytowa

mgr inż. Radosław Jeżyna

mgr inż. Krzysztof Głocki
mgr inż. Hubert Nagórski
mgr inż. Łukasz Rybiański

Spis treści

1.	Wstęp, podstawy formalne opracowania	4
1.1.	Umowa	4
1.2.	Przedmiot opracowania	5
2.	Cel, zakres i ogólna charakterystyka	5
3.	Uzyskanie wymaganych opinii	5
4.	Ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko	6
5.	Zapewnienie udziału społeczeństwa w opiniowaniu	7
6.	Wyniki postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko.	8
7.	Propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień Programu	8
8.	Tereny nieobjęte Programem a zagrożone hałasem	8
9.	Podsumowanie i wnioski końcowe – raport z konsultacji społecznych	9

Załączniki

1. Tabelaryczne zestawienie wniosków złożonych w formie pisemnej.
2. Tabelaryczne zestawienie wypowiedzi uczestników spotkania konsultacyjnego.
3. Lista obecności ze spotkania konsultacyjnego.

1. Wstęp, podstawy formalne opracowania

1.1. Umowa

Niniejsze opracowanie zostało wykonane zgodnie z umową nr WSR/H/1/2012 z dnia 14 września 2012 r. zawartą pomiędzy Gminą Wrocław z siedzibą we Wrocławiu, pl. Nowy Targ 1-8, a konsorcjum firm:

- Lemitor Ochrona Środowiska Sp. z o.o. (Lider Konsorcjum), ul. J. Długosza 40, 51-162 Wrocław, tel. (71) 325-25-90;
- Geomatic Software Solutions Sp. z o.o. (Członek Konsorcjum), ul. Wystawowa 1, 51-618 Wrocław, tel. (71) 361-44-11;
- Far Data Sp. z o.o. Spółka komandytowa (Członek Konsorcjum), ul. Lipowa 3, 30-702 Kraków.

Podsumowanie przebiegu strategicznej oceny oddziaływania na środowisko (zwane dalej Podsumowaniem) „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Wrocławia - aktualizacja” (dalej Program) oraz udziału społeczeństwa, opracowane zostało w ramach III Etapu prac ww. umowy. Zgodnie z umową Podsumowanie powinno zostać opracowane wraz z:

- Programem ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Wrocławia - aktualizacja,
- Prognozą oddziaływania na środowisko Programu ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Wrocławia,
- Streszczeniem
- Arkuszami sprawozdawczymi, opracowanymi według formatów określonych przez Europejską Agencję Środowiska.

Zgodnie z art. 55 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r., poz. 1235, z późn. zm.), (dalej: ustawy ooś) do przyjętego dokumentu załącza się pisemne podsumowanie, zawierające uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu w odniesieniu do rozpatrywanych rozwiązań alternatywnych, a także informację, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione:

- ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko,
- opinie właściwych organów (Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska oraz Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego)
- zgłoszone uwagi i wnioski,
- uzgodnienie stopnia szczegółowości informacji zawartych w prognozie oddziaływania na środowisko,
- wyniki postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko, jeżeli zostało przeprowadzone,
- propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień dokumentu.

Podstawę prawną do przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko stanowią dyrektywa 2001/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko oraz ww. ustawa ooś.

Przedmiotem oceny oddziaływania na środowisko był projekt Programu.

1.2. Przedmiot opracowania

Przedmiotem III etapu zamówienia było opracowanie projektu Programu, w którego skład wchodzi niniejsze **Podsumowanie** z konsultacji społecznych Programu i Prognoza oddziaływania na środowisko. Obowiązek realizacji map akustycznych, a następnie - na ich podstawie - opracowania programów ochrony środowiska przed hałasem wynika bezpośrednio z uregulowań Dyrektywy 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego oraz Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. w sprawie oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku. Główne założenie „Nowej polityki hałasowej UE” stanowi, że „żaden mieszkaniec UE nie powinien być narażony na hałas o poziomie zagrażającym zdrowiu lub jakości życia”. Regulacje wynikające z ww. Dyrektywy zostały transponowane do polskiego prawa (ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska, Dz. U. z 2013 r. poz. 1232 z późniejszymi zmianami, zwana dalej POŚ). Ustawa nakłada obowiązek, tworzenia programów ochrony środowiska przed hałasem dla aglomeracji liczących powyżej 100 tysięcy mieszkańców. Program poprzedzony został realizacją mapy akustycznej, której zakres powinien być zgodny z wymaganiami ww. Dyrektywy i ustawą POŚ.

2. Cel, zakres i ogólna charakterystyka

Zgodnie z art. 119 ust. 1 ustawy POŚ głównym celem Programu jest dostosowanie poziomu hałasu do dopuszczalnego dla terenów, na których poziom hałasu przekracza poziom dopuszczalny. Jednocześnie w dokumentach unijnych, stanowiących podstawę „Nowej polityki hałasowej” implementowanej następnie w polskim systemie prawnym zapisano m.in.:

- Efektywna ochrona środowiska przed hałasem komunikacyjnym w mieście nie jest możliwa przy zastosowaniu środków doraźnych (co najczęściej stosowano do tej pory);
- W żadnym państwie nie ma możliwości finansowych i technicznych, by szybko doprowadzić parametry klimatu akustycznego do wartości normatywnych.

Podstawę merytoryczną opracowania projektu Programu stanowiła Mapa akustyczna Wrocławia z 2013 r., opracowana w ramach I i II etapu umowy nr WSR/H/1/2012 z dnia 14 września 2012 r. Program jest drugim opracowaniem tego typu dla miasta Wrocławia i stanowi aktualizację zapisów Programu uchwalonego dla miasta w 2009 r.

Program odnosi się do wszystkich rodzajów źródeł hałasu: drogowego, tramwajowego, kolejowego, lotniczego i przemysłowego, przy uwzględnionej analizie efektywności i możliwych środków technicznych oraz organizacyjnych obniżenia hałasu. Przy opracowaniu dokumentu brano pod uwagę zarówno wyniki mapy akustycznej, jak również plany rozwojowe Wrocławia w zakresie zmian układu komunikacyjnego, skargi mieszkańców na uciążliwość akustyczną oraz możliwości finansowe miasta.

Program po uchwaleniu przez Radę Miejską Wrocławia i opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Województwa Dolnośląskiego stanie się aktem prawa miejscowego.

Dokument odpowiada wymogom rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 października 2002 r. w sprawie szczegółowych wymagań, jakim powinien odpowiadać program ochrony środowiska przed hałasem (Dz. U. 2002 r. Nr 179, poz. 1498).

3. Uzyskanie wymaganych opinii

Zgodnie z art. 54. ust. 1, art. 57 ust. 1 pkt 2 oraz art. 58 ust. 1 pkt 2 ustawy o oś Prezydent Wrocławia poddał projekt Programu ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Wrocławia - aktualizacja, wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko, opiniowaniu Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska we Wrocławiu oraz

Dolnośląskiemu Państwowemu Wojewódzkiemu Inspektorowi Sanitarnemu we Wrocławiu. Zgodnie z ustawą ooś ww. organy wydają opinię w terminie 30 dni od dnia otrzymania wniosku o jej wydanie.

Projekt programu został zaopiniowany pozytywnie przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu, pismem WSI.410.425.2013.KM z dnia 23 października 2013 r., jednocześnie wnosząc do prognozy następujące uwagi: „Przedłożona prognoza nie zawiera informacji odnośnie potencjalnych zmian istniejącego stanu środowiska w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu, a także nie przedstawia celów ochrony środowiska ustanowionych na wyższych szczeblach, istotnych z punktu widzenia projektowanego dokumentu oraz sposobów, w jakich te cele i inne problemy środowiska zostały uwzględnione podczas opracowywania dokumentu”.

Projekt programu został zaopiniowany pozytywnie, bez uwag pod względem wymagań higienicznych i zdrowotnych przez Dolnośląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego we Wrocławiu, pismem ZNS.9011.1478.2013.DGz dnia 10 października 2013.

4. Ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko

W Prognozie oceniono działania proponowane w Programie ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Wrocławia - aktualizacja pod kątem ich wpływu na środowisko naturalne, podczas ich realizacji oraz normalnego funkcjonowania. Do oceny oddziaływań proponowanych działań przyjęto stopniową skalę dla oddziaływań negatywnych i jednostopniową dla oddziaływań pozytywnych. Oceniano również możliwość wystąpienia oddziaływań bezpośrednich, pośrednich oraz oddziaływań chwilowych (krótkotrwałych) oraz długoterminowych.

W opracowaniu zaproponowano również rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, mogących być rezultatem realizacji działań Programu ochrony środowiska przed hałasem, m.in. rozwiązania polegające na minimalizacji oddziaływań w trakcie realizacji poszczególnych inwestycji.

Ustalono, że niepodejmowanie działań Programu prowadzić będzie do ciągłego zwiększenia negatywnych oddziaływań i pogorszenia komfortu życia mieszkańców Wrocławia oraz ich zdrowia. Od lat obserwuje się stały wzrost natężenia hałasu w środowisku. Według raportów OECD (Organizacji Współpracy Gospodarczej i Rozwoju) o 2 dB na każde dziesięciolecie.

Stwierdzono, że przedsięwzięcia wynikające z zaproponowanych zadań operacyjnych są inwestycjami ograniczającymi emisję hałasu do środowiska, wiążącymi się z poprawą warunków życia i zdrowia ludzi a ich oddziaływania na poszczególne komponenty środowiska, wynikające przede wszystkim z ich realizacji, są nieznaczne i nieadekwatne do korzyści wynikających z ich przeprowadzenia.

5. Zapewnienie udziału społeczeństwa w opiniowaniu

Z projektem Programu i Prognozy jego oddziaływania na środowisko można było się zapoznać w siedzibie Urzędu Miejskiego Wrocławia, w Wydziale Środowiska i Rolnictwa oraz na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego Wrocławia pod adresem: bip.um.wroc.pl, w dniach od **10 października 2013 do 31 października 2013**.

Wszelkie uwagi można było kierować w dniach od **10 października 2013 do 31 października 2013**:

- drogą elektroniczną na adres: wsr@um.wroc.pl,
- pocztą tradycyjną,
- składać osobiście w siedzibie Wydziału Środowiska i Rolnictwa przy ul. Wojciecha Bogusławskiego 8,10, sekretariat pokój 403, IV piętro.

oraz na spotkaniu w dniu 29 października 2013 roku o godz. 12.00 w Sali Sesyjnej Urzędu Miejskiego Wrocławia, Sukiennice 9 we Wrocławiu.

Zestawienie wniosków złożonych w formie pisemnej wraz z uwagami przedstawiono w Tabeli będącej Załącznikiem 1 niniejszego opracowania.

5.1. Spotkanie o charakterze otwartym

Spotkanie konsultacyjne o charakterze otwartym w sprawie projektu aktualizowanego Programu odbyło się 29 października 2013 roku o godz. 12.00 w Sali Sesyjnej Urzędu Miejskiego Wrocławia, Sukiennice 9 we Wrocławiu.

Celem spotkania była publiczna prezentacja głównych założeń dokumentu oraz zebranie opinii i uwag.

Spotkanie obejmowało:

- wprowadzenie,
- prezentację Programu ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Wrocławia, przedstawiającą m. in. zakres i ogólne założenia, metodykę opracowania, cele strategiczne i operacyjne, proponowane metody redukcji hałasu i zadania naprawcze, oraz skuteczność proponowanych działań,
- otwartą dyskusję z możliwością składania wniosków wraz z odpowiedziami,
- podsumowanie i zakończenie.

Zestawienie wystąpień uczestników spotkania konsultacyjnego wraz z odpowiedziami i komentarzami przedstawiono w Tabeli będącej Załącznikiem 2 niniejszego opracowania.

6. Wyniki postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Realizacja Programu nie wywoła oddziaływań środowiskowych o charakterze transgranicznym, w związku z czym nie przeprowadzono transgranicznej oceny oddziaływania na środowisko.

7. Propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień Programu

Mechanizmy prawne służące realizacji ochrony środowiska w zakresie ochrony przed hałasem, które nakładają na organy administracji samorządowej określone zadania, wynikają z ustawy POŚ oraz z ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Ochrona środowiska przed hałasem realizowana jest przez organy administracji państwowej i samorządowej. Każdy z organów administracji, działając według przepisów prawnych, ma inny zakres kompetencji i zadań.

Do zadań Rady miasta/powiatu, należy uchwalanie gminnych/powiatowych programów ochrony środowiska (art.18 ust.1 ustawy POŚ).

Jednostką odpowiedzialną za koordynację oraz monitorowanie stanu realizacji poszczególnych zadań wynikających z Programu będzie Prezydent Wrocławia. Obowiązki innych organów będą dotyczyły głównie informacji o wydawanych decyzjach i aktach prawa miejscowego mających wpływ na realizację Programu i ograniczają się do działań sprawozdawczych.

Monitorowanie Programu opierać się będzie o następujące dokumenty:

- Raporty oddziaływania przedsięwzięć na środowisko, w których kontroli podlegać będą zapisy zapewniające ochronę środowiska przed hałasem,
- Analizy porealizacyjne, na podstawie których gromadzone będą wyniki badań porealizacyjnych potwierdzające skuteczność zrealizowanych działań ograniczających hałas,
- Roczne raporty stanu realizacji poszczególnych zadań naprawczych Programu przedstawione przez zarządzających źródłem tj. drogą, linią kolejową i linią tramwajową.

Raport powinien być tworzony głównie w oparciu o informacje przekazywane przez zarządców źródeł emisji hałasu o zrealizowanych i będących w trakcie realizacji zadaniach (m.in. wydane decyzje administracyjne, sprawozdania z pomiarów poziomu dźwięku, wyniki analiz porealizacyjnych) oraz informacje o przyjętych w planach zagospodarowania przestrzennego zapisach dotyczących rozwiązań, mających na celu ograniczenie emisji hałasu do środowiska, a także poprawę komfortu życia mieszkańców.

8. Tereny nieobjęte Programem a zagrożone hałasem

Programem ochrony środowiska przed hałasem objęto wszystkie tereny zagrożone hałasem. W ramach opracowania wykonano analizę aktualnego stanu akustycznego środowiska w oparciu o zrealizowaną Mapę akustyczną Wrocławia z 2013 r. Biorąc pod uwagę wielkość zagrożonego obszaru i liczbę źródeł hałasu, występowanie ograniczeń w zastosowaniu wystarczająco skutecznych środków redukcji hałasu oraz kosztów stosowanych rozwiązań przeciwhałasowych wyznaczono cele operacyjne (krótko-, średnio- i długoterminowe) - ściśle związane z wielkością narażenia na hałas,

zapewnieniem możliwości finansowania oraz orientacyjnym terminem realizacji działania. Biorąc pod uwagę zmienność sytuacji finansowej miasta, tworzenie planów działań dla perspektywy wieloletniej obarczone jest stosunkowo dużym błędem, dlatego też w opracowaniu skupiono się na działaniach naprawczych dla celów krótko- i średniookresowych oraz wskazano możliwe sposoby i kierunki działań zalecane do wykorzystania w ramach strategii długookresowej.

Działaniami długookresowymi (po 2023 roku) zostały objęte obszary o niskiej sumie wskaźnika M co bezpośrednio wiąże się ze stosunkowo niskimi wartościami przekroczeń poziomów dopuszczalnych. Obszary te charakteryzują się często zabudową rozproszoną i rozłożone są na terenie całego miasta. W sytuacji tej słuszne było rozważenie działań globalnych prowadzących do poprawy klimatu akustycznego.

W ramach działań globalnych przewidziano m.in.:

- automatyczny system monitoringu hałasu i warunków środowiskowych,
- promowanie transportu zbiorowego, rowerowego i pojazdów elektrycznych,
- wymianą taboru tramwajowego i kolejowego, którego parametry akustyczne w znaczący sposób powinny ograniczyć emisję do środowiska,
- utrzymanie dobrego stanu torowisk poprzez ich modernizację i regularne ich szlifowanie

9. Podsumowanie i wnioski końcowe – raport z konsultacji społecznych

Uwagi i opinie zawarte we wnioskach złożonych w formie pisemnej, elektronicznej oraz przedstawione w ramach spotkania konsultacyjnego wraz z odniesieniem się do uwag zebrano w załączonych tabelach:

- Załącznik 1. **Tabelaryczne zestawienie wniosków złożonych w formie pisemnej,**
- Załącznik 2. **Tabelaryczne zestawienie wystąpień uczestników spotkania konsultacyjnego.**

Do Urzędu Miejskiego Wrocławia wpłynęło łącznie 26 pism. Większość problemów związanych z uciążliwością hałasu na terenie miasta Wrocławia dotyczyła źródła hałasu drogowego. Zgłoszono również kilka wątpliwości związanych z poprawnością metodyk opracowywania programów ochrony środowiska przed hałasem. Odpowiedzi udzielano już częściowo podczas dyskusji na spotkaniu konsultacyjnym oraz dodatkowo, w szerszym zakresie, opracowano w formie pisemnej jako załącznik do niniejszego dokumentu.

Przez wzgląd na wielowątkowość wypowiedzi oraz pism, które zostały przesłane w terminie wyznaczonym przez UM, w tabelach rozdzielono ich treść na kluczowe informacje, do których się odniesiono. W przypadku wniosków wykraczających poza zakres Programu, kopię pisma skierowano do odpowiednich organów administracji w celu dodatkowego rozpatrzenia.

Załącznik 1. Tabelaryczne zestawienie wniosków złożonych w formie pisemnej.

Lp.	Data wpływu	Nadawca	Lokalizacja	Rodzaj hałasu	Wnioski	Uwzględnienie w Programie [Tak/Nie]	Uwagi
1.	30.10.2013	Przewodniczący Zarządu Osiedla Kuźniki Stanisław Grocholski	ul. Żernicka (hałas od AOW)	drogowy	- uwzględnienie działania operacyjnego ograniczającego hałas drogowy pochodzący od AOW przy ul. Żernickiej i ulicach równoległych spowodowany brakiem ekranów akustycznych od strony Osiedla Kuźniki	NIE	Wniosek wykracza poza zakres Programu. Zgodnie z art. 378 ust. 2a i art. 379 ust 1 POŚ* zostanie przekazany do organu właściwego w sprawie. W czasie opracowywania Mapy akustycznej Wrocławia i Programu dla Autostradowej Obwodnicy Wrocławia wykonana została przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad analiza porealizacyjna. Organem właściwym w tej sprawie jest przekazana do Marszałek Województwa Dolnośląskiego.
					- wiatry zachodnie powodują przenoszenie hałasu ulicami prostopadłymi do obwodnicy w głąb Osiedla.	NIE	Pomiary na potrzeby Mapy akustycznej Wrocławia wykonano zgodnie z rozporządzeniem 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), w zakresie wymagań dotyczących warunków meteorologicznych. Zdefiniowane parametry, w których należy przeprowadzać pomiary, to: odpowiednia temperatura, wilgotność, prędkość wiatru, ciśnienie oraz brak opadów atmosferycznych. Rozporządzenie nie definiuje kierunku wiatru, tylko wymagania odnośnie wartości prędkości wiatru, która nie może przekraczać 5 m/s. Ponieważ prędkość oraz kierunek wiatru są wartościami lokalnymi i charakteryzują się dużą zmiennością na obszarze miasta w modelu obliczeniowym Mapy akustycznej Wrocławia uwzględniono wartości prędkości wiatru zgodnie z wytycznymi Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska oraz zaleceniami „Good Practice Guide for Strategic Noise Mapping and the Production of Associated on Noise exposure”.

					- przekazanie informacji czy po uruchomieniu AOW została wykonana analiza porealizacyjna przedsięwzięcia i jak zostały ocenione skutki oddziaływania na środowisko	-	Dla Autostradowej Obwodnicy Wrocławia wykonana została analiza porealizacyjna, której wyniki uwzględniono w opracowanej Mapie akustycznej Wrocławia.
2.	30.10.2013	Michał Ruchlewicz	ul. Żernicka	drogowy	- nie zwrócono szczególnej uwagi na ul. Żernicką: duże natężenie ruchu, które dodatkowo wzrosło po otwarciu obwodnicy Leśnicy i zły stan nawierzchni drogi	TAK	Obliczenia wykonane na potrzeby Mapy akustycznej Wrocławia wykazały przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu. Obszar, zgodnie z założeniami Programu, zakwalifikowano do działań długookresowych Programu (suma wskaźnika $M < 65$).
3.	30.10.2013	Wiesław Szczepaniak	ul. Kosmonautów	drogowy	- zgłoszenie uciążliwości i nadmiernego hałasu z ul. Kosmonautów spowodowany dużym ruchem samochodów ciężarowych	TAK	Dla obszaru w otoczeniu ul. Kosmonautów przewidziane zostały w Programie działania ochrony przed hałasem drogowym w zadaniach naprawczych - krótkookresowych (zadanie D1 – budowa Obwodnicy Leśnicy).
4.	30.10.2013	Filip Tkacz	Aleja Hallera	drogowy i tramwajowy	- zawyżenie dopuszczalnych norm hałasu może co najwyżej poprawić samopoczucie ustawodawców autorów planu, ale na pewno nie zmniejszy narażenia mieszkańców na hałas	-	Mapę akustyczną Wrocławia wykonano w oparciu o obowiązujące dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku, określone w przepisach prawnych, tj. rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. 2012 r. poz. 1109).
					- włączenie alei Hallera w granicach obszaru osiedla Grabiszyn – Grabiszyniek do obszarów objętych planem redukcji hałasu (występuje bardzo duże natężenie ruchu samochodów ciężarowych i osobowych, program sygnalizacji świetlnej daje kierowcom możliwość notorycznego przekraczania prędkości wieczorem i nocą, jednocześnie z mapy akustycznej wynika, że średnie natężenie hałasu drogowego jest niższe niż na osiedlowych uliczkach Parafialnej czy Stanisławowskiej	TAK	Obliczenia wykonane na potrzeby Mapy akustycznej Wrocławia wykazały przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu. Obszar, zgodnie z założeniami Programu, zakwalifikowano do działań długookresowych (suma wskaźnika $M < 65$). W ramach sporządzanej Mapy akustycznej, na alei Gen. Józefa Hallera, wykonano całodobowe pomiary hałasu i natężenia ruchu, na podstawie których skalibrowano model obliczeniowy. Widoczne oddziaływanie ul. Parafialnej i Stanisławowskiej (które należą do kategorii ulic głównych i zbiorczych) związane jest ze złym stanem nawierzchni i zmierzonymi większymi prędkościami ruchu w stosunku do alei Hallera. W związku z informacją o przekraczaniu dopuszczalnych prędkości wniosek zostanie przekazany do organu właściwego w tej sprawie.

					- mimo przekroczeń dopuszczalnego natężenia hałasu drogowego o 5-10 dB alei Hallera nie włączono, nawet w odcinku poza strefą śródmiejską, do jakiegokolwiek obszaru działań, tymczasem ul. Kazimierza Wielkiego jest ujęta w planie, mimo braku przekroczeń nowych norm.	TAK	Obliczenia wykonane na potrzeby Mapy akustycznej Wrocławia wykazały przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu. Obszar, zgodnie z założeniami Programu, zakwalifikowano do działań długookresowych Programu (suma wskaźnika $M < 65$). Ulicę Kazimierza Wielkiego objęto działaniami naprawczymi średniookresowymi ponieważ spełnia kryteria wyznaczania celów operacyjnych Programu (stwierdzono występowanie przekroczenia poziomów dopuszczalnych zarówno dla wskaźnika dzieńno-wieczorno-nocnego L_{DWN} i nocnego L_N oraz suma wskaźnika $M > 65$).
					- postulowane działanie krótkookresowe: <ul style="list-style-type: none"> • remont nawierzchni północnej jezdni na odcinku od wiaduktu kolejowego do krzyżówki z ul. Beyzyma, • ograniczenie dopuszczalnej prędkości w porze nocnej, • regulacja „zielonej fali” na prędkość 40 km/h w porze nocnej, • montaż fotoradarów odcinkowych mierzących średni czas przejazdu, • administracyjne ograniczenie ruchu pojazdów ciężarowych w porze nocnej, • przeniesienie drogi krajowej nr 5 w ciąg AOW 	TAK	Obliczenia wykonane na potrzeby Mapy akustycznej Wrocławia wykazały przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu. Obszar, zgodnie z założeniami Programu, zakwalifikowano do działań długookresowych (suma wskaźnika $M < 65$). Wniosek wykracza poza zakres Programu i zostanie przekazany do organu lub jednostki właściwej w tej sprawie.
					- postulowane działania długookresowe: <ul style="list-style-type: none"> • budowa ul. „Oś inkubacji” od ul. Granicznej do ronda przy CH Auchan i przeniesienie na nią drogi krajowej 94. 	NIE	Wniosek wykracza poza zakres Programu.
5.	25.10.2013	Grażyna Lange			- brakuje mapy natężenia hałasu dla całego Wrocławia;	-	Cały obszar Wrocławia został objęty opracowaną w 2013 r. Mapą akustyczną, w skład której wchodzi mapy sporządzone dla wskaźników dzieńno-wieczorno-nocnego L_{DWN} i nocnego L_N , oraz osobno dla każdego źródła hałasu. Program i określone w nim działania obejmuje tereny, na których poziom hałasu przekracza poziomy dopuszczalny. Mapa akustyczna jest ogólnodostępna na stronie http://geoportal.wroclaw.pl/www/mapa-akustyczna.shtml

					- dlaczego używane są nieformalne dzielnice?	-	W opisie obszaru objętego Programem podano dane statystyczne pochodzące z Rocznika Statystycznego Wrocławia 2012, Głównego Urzędu Statystycznego. W Roczniku Statystycznym używane są nieformalne nazwy dzielnic Wrocławia, o czym poinformowano w tytule tabeli nr 1 i 2 Programu.
					- dlaczego rodzina opracowuje Program?	-	Całość zadania, zgodnie z przetargiem, wykonana została przez konsorcjum trzech firm: <ul style="list-style-type: none"> • Lemitor Ochrona Środowiska Sp. z o.o. (Lider Konsorcjum), • Geomatic Software Solutions Sp. z o.o., • Far Data Sp. z o.o. Spółka komandytowa.
					- w „Analizie porealizacyjnej oddziaływania na środowisko Autostradowej Obwodnicy Wrocławia” z 2012 roku podane zostały inne poziomy hałasu; dlaczego te opracowania nie są kompatybilne?	NIE	W celu prowadzenia długookresowej polityki w zakresie ochrony środowiska przed hałasem, w szczególności do sporządzania map akustycznych oraz programów ochrony środowiska przed hałasem, zgodnie z art. 112 a pkt 1 oraz art. 117 ust. 1 ustawy POŚ*, stosowane są długookresowe wskaźniki hałasu: L_{DWN} i L_N . Analizę porealizacyjną opracowuje się dla rzeczywistego oddziaływania zrealizowanej inwestycji na środowisko, w oparciu o wskaźniki dziennie-wieczorno-nocny L_{AeqD} i nocny L_{AeqN} służące do ustalania i kontroli warunków korzystania ze środowiska, w odniesieniu do jednej doby (przepis art.112a pkt 2 ustawy POŚ*), których wartości różnią się od wskaźników długookresowych.
					- najwyżej położony punkt miasta to góra śmieci	-	Wykorzystane dane źródłowe pochodzą z Urzędu Statystycznego we Wrocławiu: http://www.stat.gov.pl/wroc/67_2333_PLK_HTML.htm
					- wnioskowanie o wymianę okien w budynkach Osiedla Komunalnego przy ul. Maślickiej, bezpośrednio przylegających do AOW oraz weryfikacja urządzeń dylatacyjnych na wiadukcie AOW	NIE	Wniosek wykracza poza zakres Programu. Wniosek zostanie przekazany do organu właściwego w tej sprawie.
6.	24.10.2013	Szymon Gąsiorowski	ul. Bałtycka	drogowy i tramwajowy	- modernizacja torowiska oraz zastosowanie niskiego ekranu,	NIE	Na podstawie Mapy akustycznej nie stwierdzono przekroczeń dopuszczalnych poziomów <i>hałasu tramwajowego</i> . Obliczenia wykonane na potrzeby Mapy akustycznej Wrocławia wykazały przekroczenia dopuszczalnych poziomów <i>hałasu drogowego</i> < 5 dB. Obszar, zgodnie z założeniami Programu, zakwalifikowano do działań długookresowych.
					- wymiana nawierzchni na „cichą”	NIE	
					- budowa ekranów akustycznych po obu stronach ul. Bałtyckiej	NIE	

7.	23.10.2013	Rafał Musiał	Osiedle Osobowice oraz Rędzin	drogowy i kolejowy	-ograniczenie hałasu spowodowanego przez Most Milenijny, który jest położony bardzo blisko osiedla i o wiele wyżej – narażeni na hałas są w szczególności mieszkańcy ul. Krotoszyńskiej, Ostrzeszowskiej, Jarocińskiej, Wieluńskiej,	NIE	Na podstawie Mapy akustycznej nie stwierdzono przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w rejonie ulic: Krotoszyńskiej, Ostrzeszowskiej, Jarocińskiej i Wieluńskiej.
					-ograniczenie hałasu spowodowanego przez Most Rędziński i przeprawa nad Polami Irygacyjnymi – narażeni na hałas są w szczególności mieszkańcy Rędzina, osoby wypoczywające na terenach rekreacyjnych w Lesie Osobowicki, oraz częściowo mieszkańcy Osobowic	TAK	Obliczenia wykonane na potrzeby Mapy akustycznej Wrocławia wykazały przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu. Obszar, zgodnie z założeniami Programu, zakwalifikowano do działań długookresowych (suma wskaźnika M < 65).
					-ograniczenie hałasu spowodowanego przez ul. Osobowicką	TAK	Obliczenia wykonane na potrzeby Mapy akustycznej Wrocławia wykazały przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu. Obszar, zgodnie z założeniami Programu, zakwalifikowano do działań długookresowych (suma wskaźnika M < 65).
					-ograniczenie hałasu spowodowanego przez trasę kolejową Wrocław – Poznań – narażeni na hałas są w szczególności mieszkańcy ul. Jarocińskiej oraz Wieluńskiej	NIE	Na podstawie Mapy akustycznej nie stwierdzono przekroczeń poziomów normatywnych hałasu kolejowego przy ul. Jarocińskiej i Wieluńskiej.
8.	23.10.2013	Bożena i Jerzy Kosowscy	ul. Hubska	drogowy	- przeanalizowanie i ujęcie w docelowej strategii walki z hałasem we Wrocławiu ul. Hubskiej na odcinku od skrzyżowania z ul. Glinianą do skrzyżowania z ul. Suchą i Dyrekcyjną, która charakteryzuje się złym stanem technicznym i przekroczeniami dopuszczalnych prędkości	TAK	Obliczenia wykonane na potrzeby Mapy akustycznej Wrocławia wykazały przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu. Obszar, zgodnie z założeniami Programu, zakwalifikowano do działań długookresowych (suma wskaźnika M < 65). W związku z informacją o przekraczaniu dopuszczalnych prędkości i złym stanem nawierzchni wniosek zostanie przekazany do organów właściwych w tej sprawie.
9.	22.10.2013	Marta Brzezińska	ul. Pęgowska	drogowy	- wykonanie pomiaru całodobowego poziomu hałasu na osiedlu Świniary przy ul. Pęgowskiej w związku ze wzmożonym ruchem tirów, samochodów dostawczych, samochodów osobowych, przekroczeniem dopuszczalnych prędkości, oraz złym stanem technicznym nawierzchni,	NIE	Wniosek wykracza poza zakres Programu. W związku z informacją o przekraczaniu dopuszczalnych prędkości i złym stanem nawierzchni wniosek zostanie przekazany do organów właściwych w tej sprawie.
					- wniosek o budowę drogi okalającej osiedle Świniary i Lipę Piotrowską.	NIE	Wniosek wykracza poza zakres Programu.

					-jest głośno	TAK	Obliczenia wykonane na potrzeby Mapy akustycznej Wrocławia wykazały przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu. Obszar, zgodnie z założeniami Programu, zakwalifikowano do działań długookresowych (suma wskaźnika $M < 65$).
10.	22.10.2013	Artur Olejnik	ul. Powstańców Śląskich	drogowy	- wymiana nawierzchni drogi na cichy asfalt w związku z dużym ruchem i złym stanem technicznym nawierzchni (stara kostka brukowa)	NIE	Obliczenia wykonane na potrzeby Mapy akustycznej Wrocławia wykazały przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu. Obszar, zgodnie z założeniami Programu, zakwalifikowano do działań długookresowych (suma wskaźnika $M < 65$). Wniosek zostanie przekazany do jednostki właściwej w tej sprawie.
11.	16.10.2013	Ewa Durajczyk - Starościak	ul. Wilczkowska	prze-mysłowy	- wprowadzenie wpisu w planie ochrony przed hałasem, że Urząd Miasta oraz jego instytucje wydając decyzje dotyczące np. zgody na prowadzenie hałasującego, uciążliwego biznesu, będą zmuszone sprawdzić funkcje terenu, na której działalność ma być prowadzona.	-	Wniosek wykracza poza zakres Programu.
12.	15.10.2013	Paweł Smolnik	ul. Maślicka	drogowy	- objęcie programem poprawy nawierzchni ul. Maślickiej ze względu na hałas jaki emituje	TAK	Obliczenia wykonane na potrzeby Mapy akustycznej Wrocławia wykazały przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu. Obszar, zgodnie z założeniami Programu, zakwalifikowano do działań długookresowych (suma wskaźnika $M < 65$).
					- zastrzeżenie dotyczące wskaźnika, na podstawie którego dobrano obszary miasta najbardziej narażone (L_{DWN}),	NIE	W celu prowadzenia długookresowej polityki w zakresie ochrony środowiska przed hałasem, w szczególności do sporządzania map akustycznych oraz programów ochrony środowiska przed hałasem, zgodnie z art. 112 a pkt 1 oraz art. 117 ust. 1 ustawy POŚ*, stosowane są długookresowe wskaźniki hałasu L_{DWN} i L_N .
					- wykonanie map opartych na szczytowym poziomie hałasu	NIE	Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego oraz Rady definiuje wskaźniki długookresowe (L_{DWN} i L_N) w oparciu o które zostają sporządzone wszystkie mapy akustyczne w UE. Zakres prezentowanych map jest określony rozporządzeniem 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. z 2007 r. Nr 187, poz. 1340).

13.	30.10.2013	Bożena Kociatyn	ul. Sienkiewicza i Suchardy	Tramwajowy i drogowy	- przekraczanie prędkości przez tramwaje na odcinku od ul. Piastowskiej do ul. Bujwida	NIE	Wniosek wykracza poza zakres Programu.
					- czy wykonano pomiar poziomu hałasu na ul. Sienkiewicza?	-	W związku z informacją o przekraczaniu dopuszczalnych prędkości wniosek zostanie przekazany jednostki właściwej w tej sprawie.
14.	30.10.2013	Łukasz Kopeć	-	drogowy	-promocja transportu rowerowego	TAK	W Programie uwzględniono informacje dotyczące roli transportu rowerowego i podkreślono potrzebę jego promocji w ramach opisu polityki transportowej i działań. Zasady realizacji polityki dotyczącej transportu rowerowego zawarto we Wrocławskiej Polityce Mobilności.
					- wykorzystania systemu ITS do pomiarów odcinkowych w celu ograniczenia łamania ograniczeń prędkości w mieście,	NIE	Wykracza poza zakres Programu.
15.	4.11.2013	Krystyna Lech-Brzyk	AOW	drogowy	- jak został uwzględniony w obliczeniach efekt nakładania się fali dźwiękowej ze źródła z falą odbitą od ekranów po zachodniej stronie AOW?	-	Do wykonania obliczeń niezbędnych do sporządzenia Mapy akustycznej wykorzystano program SoundPLAN® v.7.1. realizujący wymagane metodyki obliczeniowe. Wykorzystano m. in. numeryczny model terenu, w oparciu o który opracowano model ukształtowania terenu (z wykorzystaniem modułu „Cyfrowy model terenu” - wygenerowanie pliku *.dgm), przestrzenny model zabudowy miasta z przypisanymi atrybutami wysokości budynków, warstwę ekranów akustycznych, opracowaną w oparciu o informacje udostępnione przez Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta, uzupełnione oraz potwierdzone danymi uzyskanymi w trakcie wizji terenowej. W modelu obliczeniowym uwzględniono parametr liczby odbić równy 2.
					- jak uwzględniono efekt odbijania się dźwięku od zabudowy i wzajemnego nakładania się fal dźwiękowych?	-	
					- czy wykorzystane narzędzie obliczeniowe (jakie?) uwzględniło ukształtowanie terenu?	-	
16.	4.11.2013	Ewa Bartoszek	Park Kleciński	drogowy	- propozycja budowy ekranów dźwiękoszczelnych wzdłuż alei Karkonoskiej na wysokości Parku Klecińskiego w celu redukcji hałasu,	NIE	Obliczenia wykonane na potrzeby Mapy akustycznej Wrocławia wykazały przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu. Przez wzgląd na sumę wskaźnika $M < 65$ obszar ten kwalifikowany jest do działań operacyjnych długoterminowych.
17.	4.11.2013	Tomasz Jakub Sysło	Park Kleciński	drogowy	- redukcja hałasu w Parku Klecińskim poprzez wybudowanie ekranów dźwiękoszczelnych wzdłuż alei Karkonoskiej na wysokości parku,	NIE	Obliczenia wykonane na potrzeby Mapy akustycznej Wrocławia wykazały przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu. Przez wzgląd na sumę wskaźnika $M < 65$ obszar ten kwalifikowany jest do działań operacyjnych długoterminowych.

					- zniwelowanie krawężników od ul. Partynickiej	NIE	Wykracza poza zakres Programu.
					- brak ławek	NIE	Wykracza poza zakres Programu.
18.	31.10.2013	Agnieszka Kozłowska	Park Kleciński	drogowy	- redukcja hałasu w Parku Klecińskim poprzez wybudowanie ekranów dźwiękoszczelnych wzdłuż ul. Karkonoskiej na wysokości parku,	NIE	Obliczenia wykonane na potrzeby Mapy akustycznej Wrocławia wykazały przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu. Przez wzgląd na sumę wskaźnika $M < 65$ obszar ten kwalifikowany jest do działań operacyjnych długoterminowych.
19.	31.10.2013	Bartosz Ślusarski	Park Kleciński	drogowy	- redukcja hałasu w Parku Klecińskim poprzez wybudowanie ekranów dźwiękoszczelnych wzdłuż ul. Karkonoskiej na wysokości parku,	NIE	Obliczenia wykonane na potrzeby Mapy akustycznej Wrocławia wykazały przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu. Przez wzgląd na sumę wskaźnika $M < 65$ obszar ten kwalifikowany jest do działań operacyjnych długoterminowych.
20.	31.10.2013	Rada Osiedla Brochów	ul. Mościckiego	drogowy, kolejowy, przemysłowy	- poprawa jakości jezdni, wyprowadzenie ruchu na ul. Ignacego Mościckiego,	NIE	Obliczenia wykonane na potrzeby Mapy akustycznej Wrocławia wykazały przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu 0-5 dB. Obszar ten kwalifikowany jest do działań operacyjnych długoterminowych. Wniosek w zakresie poprawy nawierzchni jezdni i organizacji ruchu zostanie przekazany do jednostki właściwej w tej sprawie.
					- ograniczenie hałasu kolejowego przy tzw. górcie rozrządowej, która służy do zestawiania składu pociągów,	NIE	Wniosek wykracza poza zakres Programu i zostanie przekazany do jednostki właściwej w tej sprawie.
					- przestrzeganie aby działalność zakładów na terenie byłego majątku, sąsiadujących z terenem parku, nie powodowała uciążliwego hałasu	NIE	Ograniczenie narażenia mieszkańców na hałas przemysłowy realizowane jest przez kontrole prowadzone przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska we Wrocławiu na wniosek mieszkańców skarżących się na uciążliwy hałas. Zgodnie z art. 115a ustawy POŚ* w przypadku stwierdzenia przez organ ochrony środowiska, na podstawie pomiarów własnych, pomiarów dokonanych przez Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska 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} .

					- wniosek dotyczący informacji o pomiarach natężenia hałasu na terenie osiedla Brochów	TAK	W ramach Mapy akustycznej Wrocławia na terenie osiedla Brochów wykonano całodobowe pomiary natężenia ruchu przy zabudowie mieszkaniowej (ul. Ignacego Mościckiego) oraz pomiary hałasu metodą próbkowania (ul. Ignacego Mościckiego).
21.	31.10.2013	Zbigniew Wojciechowski Stowarzyszenie Mieszkańców Osiedla Żerniki Nowe	ul. Kosmonautów (osiedle Żerniki Nowe)	drogowy	- wniesiono o ujęcie w projekcie dodatkowych działań mających na celu obniżenie poziomu hałasu drogowego na ul. Kosmonautów, np. zastosowanie ograniczeń prędkości, ustawienie fotoradaru czy też wybudowanie ekranów akustycznych przez wzgląd na zbyt optymistyczny efekt działania zadania naprawczego redukcji hałasu drogowego krótkoterminowego D1_4 – jedynym czynnikiem obniżającym poziom hałasu ma być wybudowanie tzw. Obwodnicy Leśnicy	TAK	Wniosek został uwzględniony i dodatkowo w ramach zadania D1_4 wprowadzono ograniczenie prędkości do 50 km/h. Jeżeli analiza stanu klimatu akustycznego po realizacji proponowanych działań naprawczych wykaże przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu, rozważane będzie podjęcie dodatkowych działań zabezpieczających.
					- brak mapy rozkładu hałasu Ln w umieszczonym na stronie internetowej projekcie nie pozwala w pełni ustosunkować się do zagadnienia hałasu nocnego	-	Mapy hałasu wykonane dla wskaźnika LN znajdują się w Mapie akustycznej Wrocławia, na stronie http://geoportal.wroclaw.pl/www/mapa-akustyczna.shtml
					- wniesiono o wykonanie dodatkowych badań poziomu hałasu przy elewacjach budynków przy ul. Białobrzeskiej i Bukowej na wysokości I p.	NIE	Wizualizacje (3D) poziomu hałasu na fasadach budynków mieszkalnych można odczytać z mapy akustycznej, która jest dostępna na stronie http://geoportal.wroclaw.pl/www/mapa-akustyczna.shtml
22.	31.10.2013	Anna Zajączkowska	ul. Wietrzna / ul. Poranna	drogowy	- ograniczenie hałasu komunikacyjnego pochodzącego od drogi dojazdowej do szkoły poprzez zmianę organizacji ruchu (droga jednokierunkowa)	NIE	Na podstawie Mapy akustycznej nie stwierdzono przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu.
					- remont i modernizacja nawierzchni ul. Wietrznej	NIE	Na podstawie Mapy akustycznej nie stwierdzono przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu. Wniosek zostanie przekazany do jednostki właściwej w tej sprawie.
					- wadliwy chodnik i brak oświetlenia	NIE	Wykracza poza zakres Programu. Wniosek zostanie przekazany do jednostki właściwej w tej sprawie.

23.	31.10.2013	Maciej Sontowski	-	drogowy	- wniosek by w ścisłym centrum wprowadzić ograniczenia prędkości dla samochodów do 30 km/h, na jedniach dwupasmowych wydzielić buspas	NIE	W Programie w ramach celów długookresowych, polityki transportowej oraz edukacji ekologicznej w ogólnym zarysie omówiono działania globalne prowadzące do poprawy klimatu akustycznego (m. in. system P&R, wydzielenie buspasów). Kierunki działań w tym zakresie zawierają inne opracowania, tj. „ <i>Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. Część ogólna</i> ” oraz <i>Wrocławska Polityka Mobilności</i> . Na części ulic zlokalizowanych w ścisłym centrum miasta występuje obecnie ograniczenie prędkości do 30 km/h (np. ul. Ruska, Rzeźnicza, Łazienna, Kiełbaśnicza).
					- wniosek o podniesienie stawek opłat za parkowanie w strefach płatnych	NIE	Wniosek wykracza poza zakres Programu. Ogólny zarys korzystania z ze stref P&R zawiera <i>Wrocławska Polityka Mobilności</i> .
					- wniosek o wprowadzenie opłat za wjazd pojazdów na rejestracjach innych niż wrocławskie, aby wymusić korzystanie ze stref P&R	NIE	
24.	31.10.2013	Krystian Pawlak	ul. Lotnicza 139	drogowy, tramwajowy, kolejowy	- zakwestionowanie poprawności wykonania mapy akustycznej dla ciągu ul. Lotniczej, ze względu na pominięcie oddziaływania na środowisko wiaduktu drogowego będącego elementem tej drogi, a znajdujący się w najbliższym sąsiedztwie budynków pod adresem ul. Lotnicza 139 oraz sąsiadujący z nim budynek przy ul. Papiernicza 2 (dla poparcia zasadności przedstawiono obraz Mapy akustycznej Wrocławia dla ul. Lotniczej – zaobserwowano jednolity przebieg poziomów hałasu drogowego wzdłuż całej drogi, nie zaobserwowano oddziaływania wiaduktu na wzrost poziomu hałasu lub na jego spadek dla budynków za ekranem dźwiękochłonnym przy ul. Papiernicznej 1.	-	Przytoczony fragment mapy, na podstawie którego wyciągnięto nieprawidłowe wnioski, to mapa emisyjna, przedstawiająca hałas emitowany z poszczególnych źródeł hałasu (ruch drogowy, szynowy, lotniska, przemysłowy) i stanowiąca uproszczoną wersję mapy imisyjnej. W przypadku mapy emisyjnej hałasu drogowego, szynowego i lotniska, w procesie obliczeń nie uwzględnia się ukształtowania terenu (wszystkie obiekty zostały położone na poziomie gruntu wynoszącym „0”) oraz efektu odbić, ekranowania i tłumienności (pominięcie warstwy zabudowy, zieleni, ekranów akustycznych).
					- wniosek o uznanie mapy akustycznej Wrocławia za nieprzedstawiającą rzeczywistego obrazu natężenia poziomu hałasów wzdłuż ciągu ul. Lotniczej	-	Materiał wyjściowy do opracowania Programu stanowiły wykonane mapy imisyjne, mapy różnicowe oraz mapy rozkładu wskaźnika M, będącego miarą zagrożenia ludności hałasem. Oddziaływanie wiaduktu uwzględniono w obliczeniach rozprzestrzeniania się hałasu (mapa imisyjna), które posłużyły dalszym analizom.
							Mapa akustyczna nie przedstawia rzeczywistego stanu akustycznego miasta ponieważ jest sporządzana w oparciu o wskaźniki długookresowe: wskaźnik dziennno-wieczornonocny L_{DWN} oraz nocny L_N , metodą obliczeniową.

Przebieg strategicznej oceny oddziaływania na środowisko Programu ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Wrocławia – aktualizacja oraz raport z konsultacji społecznych

					- wniosek o uznanie stosowania w tym przypadku Mapy akustycznej Wrocławia merytorycznie niepoprawne do przeprowadzenia poprawnej analizy	-	Mapa akustyczna Wrocławia została sporządzona zgodnie z przepisami Dyrektywy 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego oraz Rady, ustawy POŚ* oraz wytycznymi Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska oraz zaleceniami „Good Practice Guide for Strategic Noise Mapping and the Production of Associated on Noise exposure”.
					- wniosek o zwrócenie się do Inspektoratu Ochrony Środowiska w celu przeprowadzenia rzeczywistych pomiarów natężenia hałasu w celu merytorycznie poprawnego przeprowadzenia analizy	-	Wniosek wykracza poza zakres Programu.
					- wniosek o użycie rzeczywistych wyników badań poziomu hałasu dla budynków przy ul. Lotniczej 139 oraz Papierniczej 2 w celu ponownego przeanalizowania wszystkich aspektów ujętych w aktualizacji POŚpH dla miasta Wrocławia	-	W celu prowadzenia długookresowej polityki w zakresie ochrony środowiska przed hałasem sporządza się mapę akustyczną i na jej podstawie program ochrony środowiska przed hałasem, zgodnie z rozporządzeniem 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. z 2007 r. Nr 187, poz. 1340) oraz rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 października 2002 r. w sprawie szczegółowych wymagań, jakim powinien odpowiadać program ochrony środowiska przed hałasem (Dz. U. 2002 r. Nr 179, poz. 1498), przy zastosowaniu długookresowych wskaźników hałasu: wskaźnik dziennno-wieczorno-nocny L_{DWN} oraz nocny L_N , dla każdego źródła hałasu osobno. Rzeczywiste wyniki pomiarów hałasu i wskaźniki hałasu L_{AeqD} i L_{AeqN} służą do ustalania i kontroli warunków korzystania ze środowiska i nie mogą stanowić źródła danych do sporządzania map akustycznych oraz programów.

25.	4.11.2013	Marek Nowak			- wniosek o uzupełnienie projektu o opis uwarunkowań wynikających z ustaleń poszczególnych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego	NIE	Dokładna analiza wszystkich miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego została wykonana na etapie tworzenia Mapy akustycznej, której elementem jest mapa wrażliwości, przedstawiająca rozkład dopuszczalnych poziomów hałasu na rozpatrywanym obszarze, w zależności od sposobu zagospodarowania terenu i jego funkcji, z odniesieniem do miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego lub, w przypadku ich braku, do innych dokumentów planistycznych, w tym do studium zagospodarowania przestrzennego. Na terenie Wrocławia obowiązuje 330 miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego udostępnionych przez System Informacji Przestrzennej Wrocławia http://geoportal.wroclaw.pl/www/mpzp-pobieranie.shtml
					- Program poza ogólnikami nie przybliży trendu, a w szczególności nie można z niego wywieść, jakie w przyszłości mogą nastąpić zmiany w stanie akustycznym miasta i jego poszczególnych części	TAK	W ramach Programu przeprowadzono analizę trendu zmian klimatu akustycznego oraz przedstawiono graficzną prezentację skuteczności zaproponowanych działań naprawczych, dla poszczególnych rodzajów hałasu. W ramach Mapy akustycznej sporządzono prognostyczną mapę akustyczną zakładającą realizację aktualnych i przewidywanych w najbliższym czasie zamierzeń inwestycyjnych. Na mapie tej uwzględniono główne źródła hałasu, mogące w największym stopniu decydować o stanie klimatu akustycznego na terenie miasta w przyszłości.
					- w projekcie aktualizacji Programu brak jest wyraźnego uzasadnienia zakresu [zagadnień programu], które uwzględnia dane i wnioski wynikające ze sporządzonych map akustycznych, w tym w szczególności odnoszące się do koncepcji działań zabezpieczających środowisko przed hałasem	TAK	W Programie szczegółowo opisano metodykę realizacji Programu z uwzględnieniem celu strategicznego oraz celów operacyjnych, oraz umieszczono opis wykorzystanych wskaźników i metod oceny hałasu w ramach wyszczególnienia podstawowych kierunków i zakresu działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

				- projekt aktualizacji programu poza ogólnikami nie ocenia skuteczności poszczególnych zrealizowanych zadań wynikających z POŚpH 2009	TAK	W rozdziale 5.2. Programu opisano ocenę skuteczności poszczególnych zrealizowanych działań. Zaznaczono również, że dla szczegółowego określenia skuteczności zastosowanego rozwiązania konieczne jest zachowanie możliwie zbliżonych warunków ruchowych panujących przed i po realizacji zadania co w przypadku Wrocławia, którego układ komunikacyjny w przeciągu ostatnich 5 lat uległ przebudowie (np. realizacja AOW, północnego odcinka Obwodnicy Śródmiejskiej Wrocławia).
				-projekt aktualizacji programu nie wyjaśnia, poza ogólnikami o środkach finansowych, dlaczego w okresie do października 2012 roku (wejścia w życie wyższych dopuszczalnych norm hałasu) władze Wrocławia nie wykonały aż 13 zadań wynikających z POŚpH 2009,	NIE	Zagadnienie omówiono w rozdziale 5.3 Programu. Podstawową przyczyną niezrealizowania wszystkich zadań zaproponowanych w Programie w 2009 r. był stosunkowo krótki okres realizacji (z zaznaczeniem, iż część zadań jest aktualnie realizowana).
				-swoboda, zbyt daleka, po stronie władz miasta w takim ustalaniu danych i parametrów do wyliczenia wskaźnika M, aby uzyskać z góry zaplanowany cel, niekoniecznie służący mieszkańcom cierpiącym na ponadnormatywny hałas w skali mikro, ulicy, czy większego zgrupowania budynków mieszkalnych,	NIE	Zgodnie z § 7 ust. 2 rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 października 2002 r., w sprawie szczegółowych wymagań, jakim powinien odpowiadać program ochrony środowiska przed hałasem kolejność realizacji zadań programu na terenach zagrożonych hałasem ustalana jest na podstawie wartości wskaźnika M, który łączy wielkość przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu obliczonego na danym obszarze z liczbą mieszkańców narażonych na ten hałas. Jednocześnie należy zaznaczyć, że rozporządzenie nie określa metodyki wyznaczania wskaźnika M a jego wartość nie musi korelować z subiektywnym odczuciem hałasu, dlatego za najbardziej miarodajny uznano sposób wyznaczania sumarycznej wartości wskaźnika M dla każdego obszaru objętego planowanym działaniem przeciwhałasowym.
				- cel strategiczny jest niezrozumiały – brak wpisu, że każdy z dwóch wskaźników (dobowy i nocny) musi uzyskać poziom poniżej wartości progowych,	TAK	Uzupełniono przez wprowadzenie do opisu celu strategicznego informacji, że w efekcie końcowym oba wskaźniki (zarówno L_{DWN} oraz L_N) powinny zostać ograniczone do wartości normatywnych. Proponowane działania naprawcze na potrzeby Programu wpływają zarówno na ograniczenie poziomu hałasu w porze dziennie-wieczorno-nocnej oraz w porze nocy. Przeprowadzone obliczenia teoretyczne potwierdzają skuteczność działań zarówno dla wskaźnika L_{DWN} oraz L_N .

					- wniosek o zmianę celu strategicznego, na: „Długookresowym celem strategicznym Programu jest obniżenie poziomu hałasu w środowisku do wartości niższych, niż wartości dopuszczalne w przepisach prawa, przy czym w 2018 roku w stosunku do 2013 roku odsetek osób narażonych na hałas ponadnormatywny: - od 5 dB do 10 dB ulegnie zmniejszeniu o co najmniej 50%, - 10 dB i więcej ulegnie zmniejszeniu o co najmniej 90%”.	NIE	Wyznaczony w aktualizowanym Programie cel strategiczny jest zgodny z art. 119 ust. 1 ustawy POŚ*.
					- wniosek o uzupełnienie projektu poprzez dodanie, że maksymalnie do 2016 roku zostanie utworzony ośrodek monitoringu klimatu akustycznego z wykorzystaniem rozwiązań informatycznych i rozbudowy (zwiększenia) ilości punktów pomiarowych hałasu w mieście.	NIE	W Programie umieszczono informacje dotyczące wprowadzonego monitoringu hałasu. Jednym z działań, które miasto podjęło już na etapie wykonywania Mapy akustycznej, była instalacja dwóch automatycznych stacji monitoringu hałasu i warunków środowiskowych, zlokalizowanych na odcinkach wytypowanych jako newralgiczne pod względem uciążliwości akustycznej. Stacje te zamontowano na Placu Grunwaldzkim oraz ul. Marszałka Józefa Piłsudskiego. Miasto planuje zakup kolejnych urządzeń dzięki którym zebrany materiał pozwoli na przeprowadzenie szeregu analiz, które w szerszym stopniu pokażą problem hałasu, na przestrzeni całego roku.
					- wniosek o szersze omówienie i jednoznaczne określenie jak kształtować budynki (linie zabudowy) i ich wzajemne lokalizacje	TAK	W Programie rozszerzono informacje dotyczące zagadnienia kształtowania linii zabudowy i wzajemnej lokalizacji budynków.

					- wniosek o uzupełnienie projektu poprzez dodanie informacji o trybie i zasadach doboru miejsc pomiaru hałasu, które posłużyły do opracowania aktualizacji programu z uprzednim sporządzeniem mapy akustycznej	NIE	<p>Wniosek wykracza poza zakres Programu.</p> <p>W ramach Mapy akustycznej Wrocławia wykonano pomiary hałasu drogowego, szynowego, przemysłowego oraz lotniczego. Pomiary poszczególnych rodzajów hałasu przeprowadzono:</p> <ul style="list-style-type: none"> dla hałasu drogowego w 200 punktach pomiarowych (pomiary wykonane metodą bezpośrednią ciągłych pomiarów w ograniczonym czasie 24h w 50 punktach pomiarowych oraz w 150 punktach pomiarowych metodą z wykorzystaniem próbkowania wraz z pomiarami towarzyszącymi, w tym pomiarami natężenia ruchu drogowego); dla hałasu kolejowego w 20 punktach pomiarowych przy liniach kolejowych w granicach miasta (pomiary poziomu ekspozycyjnego dźwięku w odniesieniu do pojedynczych zdarzeń akustycznych); dla hałasu tramwajowego w 30 punktach pomiarowych przy liniach tramwajowych w granicach miasta (pomiary poziomu ekspozycyjnego dźwięku w odniesieniu do pojedynczych zdarzeń akustycznych); dla hałasu lotniczego w 2 punktach pomiarowych zlokalizowanych w rejonie lotniska (pomiary poziomu ekspozycyjnego dźwięku w odniesieniu do pojedynczych zdarzeń akustycznych); dla hałasu przemysłowego w zakładach przemysłowych, centrach handlowych, biurowcach itp. Dodatkowo w warstwie hałasu przemysłowego uwzględniono 6 parkingów samochodowych, dla których wyznaczono współczynnik zmienności natężenia ruchu przypadającego na pojedyncze stanowisko parkingowe. <p>Wykonane pomiary hałasu posłużyły do kalibracji modelu obliczeniowego Mapy akustycznej i walidacji uzyskanych wyników.</p>
--	--	--	--	--	--	-----	--

					- wniosek o uzupełnienie, że raport z postępów realizacji programu będą podlegać niezwłocznej publikacji w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego Wrocławia	NIE	Zakres informacji w BIP określa ustawa ooś**.
					- wniosek o uzupełnienie projektu poprzez dodanie, że wraz z przyjęciem aktualizacji programu organ wykonawczy gminy będzie zobowiązany do podjęcia inicjatywy w sprawie prowadzenia przez Ministra Środowiska zmian we właściwym rozporządzeniu określającym normy hałasu, tak aby je zmniejszyć co najmniej do poziomu sprzed nowelizacji w 2012 r	NIE	Wniosek wykracza poza zakres Programu.
					- wniosek o uzupełnienie projektu poprzez dodanie wytycznych dla miejskich jednostek organizacyjnych i innych podmiotów, takich jak Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta oraz Wrocławie Inwestycje, w zakresie stosowanych technik i technologii, a także materiałów, mających służyć dla poszczególnych inwestycji drogowych jako co najmniej dominujący składnik dla minimalizacji negatywnego oddziaływania hałasu na człowieka.	NIE	Sposoby redukcji hałasu pochodzącego zarówno od źródeł hałasu drogowego i szynowego obszernie opisano w Programie (Rozdział 4.6).
					- podjęcie z urzędu działań w przypadku nie uwzględnienia powyższych wniosków w Programie	-	Stosownie do art. 32 ustawy ooś** do uwag i wniosków zgłaszanych w ramach udziału społeczeństwa w postępowaniu nie stosuje się przepisów działu VIII k.p.a.

26.	5.11.2013	Mieszkańcy Pilczyc, Kozanowa	Dzielnice Kozanów i Pilczyce	Drogowy, tramwajowy	- Nie podano hałasu sumarycznego, na który narażenie są mieszkańcy – L_{AeqD} i L_{AeqN}	NIE	W celu prowadzenia długookresowej polityki w zakresie ochrony środowiska przed hałasem sporządza się mapę akustyczną i na jej podstawie program ochrony środowiska przed hałasem, zgodnie z rozporządzeniem 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. z 2007 r. Nr 187, poz. 1340) oraz rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 października 2002 r. w sprawie szczegółowych wymagań, jakim powinien odpowiadać program ochrony środowiska przed hałasem (Dz. U. 2002 r. Nr 179, poz. 1498), przy zastosowaniu długookresowych wskaźników hałasu L_{DWN} i L_N , dla każdego źródła hałasu osobno. Wskaźniki hałasu L_{AeqD} i L_{AeqN} służą do ustalania i kontroli warunków korzystania ze środowiska.
					- Na podstawie jakiego dokumentu sporządzono Program ochrony środowiska przed hałasem	TAK	Obowiązek realizacji Programu ochrony środowiska przed hałasem został nałożony na Prezydenta miasta Wrocławia przez art. 119 ustawy POŚ* oraz Dyrektywą 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady. Zakres sporządzanej aktualizacji Programu określa rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 października 2002 r. w sprawie szczegółowych wymagań, jakim powinien odpowiadać program ochrony środowiska przed hałasem (Dz. U. 2002 r. Nr 179, poz. 1498).

					- czy były wykonane pomiary terenowe hałasu w środowisku, kiedy i przez kogo oraz gdzie zlokalizowano punkty pomiarowe?	-	<p>Wniosek wykracza poza zakres Programu.</p> <p>W ramach Mapy akustycznej Wrocławia wykonano pomiary hałasu drogowego, szynowego, przemysłowego oraz lotniczego. Pomiary poszczególnych rodzajów hałasu przeprowadzono:</p> <ul style="list-style-type: none"> dla hałasu drogowego w 200 punktach pomiarowych (pomiary wykonane metodą bezpośrednią ciągłych pomiarów w ograniczonym czasie 24h w 50 punktach pomiarowych oraz w 150 punktach pomiarowych metodą z wykorzystaniem próbkowania wraz z pomiarami towarzyszącymi, w tym pomiarami natężenia ruchu drogowego); dla hałasu kolejowego w 20 punktach pomiarowych przy liniach kolejowych w granicach miasta (pomiary poziomu ekspozycyjnego dźwięku w odniesieniu do pojedynczych zdarzeń akustycznych); dla hałasu tramwajowego w 30 punktach pomiarowych przy liniach tramwajowych w granicach miasta (pomiary poziomu ekspozycyjnego dźwięku w odniesieniu do pojedynczych zdarzeń akustycznych); dla hałasu lotniczego w 2 punktach pomiarowych zlokalizowanych w rejonie lotniska (pomiary poziomu ekspozycyjnego dźwięku w odniesieniu do pojedynczych zdarzeń akustycznych); dla hałasu przemysłowego w zakładach przemysłowych, centrach handlowych, biurowcach itp. Dodatkowo w warstwie hałasu przemysłowego uwzględniono 6 parkingów samochodowych, dla których wyznaczono współczynnik zmienności natężenia ruchu przypadającego na pojedyncze stanowisko parkingowe. <p>Wykonane pomiary hałasu posłużyły do kalibracji modelu obliczeniowego Mapy akustycznej i walidacji uzyskanych wyników.</p>
--	--	--	--	--	---	---	--

				- w jaki sposób określono osobno hałas drogowym tramwajowy, przemysłowy, kolejowy i lotniczy?	-	Do opracowania mapy akustycznej hałasu drogowego, tramwajowego, przemysłowego, kolejowego i lotniczego wykorzystano specjalistyczny program SoundPLAN®, który zawiera odpowiednie metodyki sporządzania map hałasu dla każdego źródła hałasu. Mapa akustyczna jest ogólnodostępna na stronie http://geoportal.wroclaw.pl/www/mapa-akustyczna.shtml
				- jakimi miernikami były wykonane ewentualne pomiary i jakimi narzędziami wykonano ewentualne obliczenia i dokumenty graficzne rozprzestrzeniania hałasu w środowisku?	-	Wniosek wykracza poza zakres Programu. Mapa akustyczna została sporządzona przy wykorzystaniu specjalistycznego programu SoundPLAN® i jest dostępna na stronie http://geoportal.wroclaw.pl/www/mapa-akustyczna.shtml
				- nie zgadzamy się z nieprawidłowym kwalifikowaniem niektórych obszarów w naszych dzielnicach – np. terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej w dzielnicy Kozanów (Stary) i Pilczyce (ul. Koszykarska, Murarska, Tkacka) jako terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej	-	Kwalifikacji terenów dokonano w zależności od sposobu zagospodarowania terenu i jego funkcji, z odniesieniem do miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego lub, w przypadku ich braku, do innych dokumentów planistycznych, w tym do studium zagospodarowania przestrzennego, w uzgodnieniu z Biurem Rozwoju Wrocławia Urzędu Miejskiego Wrocławia.
				- nie zgadzamy się z zakwalifikowaniem do strefy śródmiejskiej całej dzielnicy Pilczyce	-	
				- w ramach inwestycji AOW ekrany akustyczne zostały zbudowane po zachodniej stronie od strony Leśnicy, natomiast po stronie wschodniej (od strony Pilczyc) ekranów nie ma; fakt że ekrany są po jednej stronie powoduje, że fale dźwiękowe odbite od ekranów nakładają się na fale dźwiękowe w środowisku AOW oraz węzłów komunikacyjnych, co powoduje spotęgowanie hałasu po stronie wschodniej AOW, w tym na Pilczycach, Kuźnikach, Nowym Dworze	NIE	Do wykonania obliczeń niezbędnych do sporządzenia Mapy akustycznej wykorzystano program SoundPLAN® v.7.1. realizujący wymagane metodyki obliczeniowe. Wykorzystano m. in. numeryczny model terenu, w oparciu o który opracowano model ukształtowania terenu (z wykorzystaniem modułu „Cyfrowy model terenu” - wygenerowanie pliku *.dgm), przestrzenny model zabudowy miasta z przypisanymi atrybutami wysokości budynków, warstwę ekranów akustycznych, opracowaną w oparciu o informacje udostępnione przez Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta, uzupełnione oraz potwierdzone danymi uzyskanymi w trakcie wizji terenowej. W modelu obliczeniowym uwzględniono parametr liczby odbić równy 2.
				- hałas pochodzący od węzła drogowego Stadion związany z jego geometrią	NIE	Na podstawie Mapy akustycznej nie stwierdzono przekroczeń długookresowych dopuszczalnych poziomów hałasu.
				- hałas generowany przez węzeł przesiadkowy Stadion (wjazd i zjazd tramwaju oraz jego hamowanie)	NIE	Na podstawie Mapy akustycznej nie stwierdzono przekroczeń długookresowych dopuszczalnych poziomów hałasu.

Przebieg strategicznej oceny oddziaływania na środowisko Programu ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Wrocławia – aktualizacja oraz raport z konsultacji społecznych

					- hałas generowany przez tramwaj PLUS na ul. Pilczyckiej	NIE	Na podstawie Mapy akustycznej nie stwierdzono przekroczeń długookresowych dopuszczalnych poziomów hałasu.
					- hałas generowany przez pętle tramwajową na Pilczycach – hałas generowany przez tramwaje wjeżdżające i wyjeżdżające z tunelu dołotowego oraz manewrujące na pętli – piski kół na szynach	NIE	Na podstawie Mapy akustycznej nie stwierdzono przekroczeń długookresowych dopuszczalnych poziomów hałasu.
					- hałas generowany przez Stadion Miejski	NIE	Na podstawie Mapy akustycznej nie stwierdzono przekroczeń długookresowych dopuszczalnych poziomów hałasu.
					- wnosimy o wszczęcie postępowania w przedmiocie wydania decyzji nakładającej na zarządzających poszczególnymi węzłami komunikacyjnymi obowiązek prowadzenia i przedkładania pomiarów w związku z przekraczaniem standardów jakości środowiska zgodnie z art. 178 Prawa Ochrony Środowiska.	NIE	Wniosek wykracza poza zakres Programu.

Załącznik 2. Tabelaryczne zestawienie wystąpień uczestników spotkania konsultacyjnego

Lp.	Uczestnik spotkania konsultacyjnego	Wystąpienie	Odpowiedzi i komentarze
1.	<u>Przewodniczący zarządu Rady Osiedla Kuźniki –Pan Władysław Grocholski</u>	<p>Od 2008 r. walczę z hałasem na osiedlu Kuźniki. Interweniowaliśmy u Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad we Wrocławiu.</p> <p>W 2006 r. wydano decyzję pozwolenie na budowę obwodnicy autostradowej gdzie od strony Leśnicy były wybudowane ekrany, a od strony osiedla nie. Mam pełną dokumentację przesłaną przez Wydział Generalnej Dyrekcji, że są przekroczenia na ulicy Żernickiej 154.</p> <p>AOW została oddana do użytku w sierpniu 2011 r. pomiar porealizacyjny został zrobiony we wrześniu 2012. W związku z tym, Minister Ochrony Środowiska 01.10.2012 podniósł wysokość dopuszczalnych wartości. Od roku działała AOW , przekroczenia były znaczne. Do Rady Osiedla ciągle napływają skargi mieszkańców. Od strony Leśnicy gdzie są szczere pola, wybudowano ekrany, jadąc w stronę Bielani od Poznania również. Poruszono problem odbicia dźwięku od ekranów oraz dalsze przenoszenie dźwięku w kierunku pobliskiego przedszkola, ogródków działkowych i Łasku Leśnickiego (problem przepłoszonego ptactwa).</p> <p>Poruszenie problemu sporu kompetencyjnego Organów tj. Marszałka Województwa oraz Dyrektora GDDKiA we Wrocławiu o rozpatrzenie sprawy dotyczącej budowy ekranów akustycznych od strony osiedla Kuźniki.</p> <p>Stwierdzono, że w Programie nie przewidziano działań redukujących poziom hałasu na terenie osiedla Kuźniki.</p> <p>Od strony osiedla ekranów brak.</p> <p>Pytanie brzmi czy prawo działa wstecz? Prośba o ponowne zbadanie sprawy. <i>Jest oficjalne pismo</i></p>	<p>Obliczenia wykonane na potrzeby Mapy akustycznej Wrocławia wykazały przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu. Obszar, zgodnie z założeniami Programu, zakwalifikowano do działań długookresowych (suma wskaźnika M < 65).</p> <p>Wniosek został przekazany do organu właściwego w tej sprawie.</p>
2.	<u>Rada Osiedla Nadodrże Śródmieście –</u>	Pozytywna opinia dotycząca Programu	-
3.	<u>Wiceprzewodnicząca Zarządu Rady Osiedla Leśnica – Dorota Kokurewicz ? (małoczytelny podpis na liście)</u>	<p>Propozycje typu ograniczenie ruchu samochodowego, parkingi płatne, w naszej rzeczywistości wrocławskiej są absurdem.</p> <p>Zwrócono uwagę na problem dotyczący emisji hałasu w rejonie ul. Średzkiej oraz konieczność budowy Obwodnicy Leśnicy.</p> <p>Czy wzięto pod uwagę jakiś % realizacji zadań w porównaniu z mapą akustyczną? Co z działaniami, które dopiero następują, jak program odnosi się do nowych inwestycji? Np. Obwodnica Leśnicy, Aleja Stabłowicka (uwagi dotyczące zaprojektowanej nawierzchni betonowo-cementowej, która nie ograniczy emisji hałasu)</p> <p>Czy została dokonana kalkulacja sposobów zmniejszenia ruchu szynowego</p>	<p>Propozycje ograniczenia ruchu są jednym z najskuteczniejszych rozwiązań powszechnie stosowanych i omawianych w opracowaniach akustycznych. Konieczność budowy Obwodnicy Leśnicy wymieniana jest jako jedno z głównych działań naprawczych w Programie.</p> <p>Podstawę merytoryczną opracowania projektu Programu ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Wrocławia stanowi Mapa akustyczna z 2013 r: opracowane mapy imisyjne, mapy</p>

		<p>(szlifowania...itd.)?</p> <p>Jakie koszty musi ponieść miasto, żeby takie natężenie hałasu zmniejszyć? Czy miasto będzie w stanie ponieść te koszty ?</p> <p>Czy jest Program który wyprzedza ograniczenie hałasu na terenach, które będą budowane? (rozbudowa części zachodniej Wrocławia tj. Obwodnica Leśnicy, aleja Stabłowicka)</p> <p>Odnosnie sposobów przedstawionych w POŚPH – czy odnośnie ograniczenia ruchu samochodowego, czy miasto planuje węzły przesiadkowe, parkingi docelowe, czy parkingi, które powstaną będą bezpłatne?</p>	<p>różnicowe oraz mapy rozkładu wskaźnika M, będącego miarą zagrożenia ludności hałasem.</p> <p>Instrumentem prawnym pozwalającym na ograniczenie ponadnormatywnego hałasu projektowanego przedsięwzięcia jest procedura oceny oddziaływania tego przedsięwzięcia na środowisko. W decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, wydawanej po przeprowadzeniu oceny oddziaływania na środowisko, określa się wymagania dotyczące ochrony środowiska, w tym rozwiązania w zakresie ochrony przeciwhałasowej, konieczne do uwzględnienia w dokumentacji projektowej przedsięwzięcia.</p> <p>W ramach Programu wykonano kalkulację kosztów każdego z działań naprawczych a ich wykonanie, zgodnie z celami operacyjnymi, ściśle uzależniono od możliwości zapewnienia środków finansowych.</p> <p>W Programie, w ramach kształtowania klimatu akustycznego w perspektywie długoterminowej, obszernie opisano zalecenia dotyczące planowania przestrzennego. W Programie w ramach celów długookresowych, polityki transportowej oraz edukacji ekologicznej w ogólnym zarysie omówiono działania globalne prowadzące do poprawy klimatu akustycznego (m. in. system P&R, wydzielanie buspasów).</p>
4.	<u>Rada Osiedla Kowale – Pan Arkadiusz Włodarski</u>	<p>Ciąg komunikacyjny Kowalska – Miłoszycka – Strachocińska. W celach długookresowych jedynie takie rozwiązanie dla mieszkańców i dla środowiska naturalnego aby wyeliminować zwiększający się hałas w tej części Wrocławia jest wybudowanie tego odcinka wschodniej obwodnicy Wrocławia. Czy można w planie uwzględnić rozwiązania krótkookresowe i średniookresowe, które pozwolą w tej chwili odetchnąć mieszkańcom tej części Wrocławia?</p> <p>Propozycje/Postulaty - Wymiana nawierzchni na wyłumiającą, zakaz wjazdu pojazdów ciężarowych, ciężkiego ruchu tranzytowego.</p>	<p>Obszar nie spełnia kryteriów wyznaczania celów operacyjnych krótkookresowych Programu. Ciąg komunikacyjny Kowalska – Miłoszycka – Strachocińska uwzględniono w celach średniookresowych.</p>
5.	<u>Radny Rady Miejskiej Wrocławia – Pan Czesław Palczak</u>	<p>Cytat z POŚH: „Po przeprowadzeniu konsultacji społecznych program zostanie uchwalony przez Radę Miasta Wrocławia”.</p> <p>Czy nie byłoby zreczniej napisać, że zostanie przedłożony Radzie Miejskiej w celu uchwalenia?</p> <p>Gdzie są wyniki oraz ocena dotyczące realizacji poprzedniego programu za okres od 2009 do 2013?</p>	<p>Informację o uchwalaniu Programu przez Radę Miejską Wrocławia zmieniono.</p> <p>Informacje oraz wnioski dotyczące realizacji poprzedniego Programu opisano w rozdziale pn. Ocena stopnia realizacji poprzedniego Programu, rozdział 5.</p>

		<p>Brak wniosków z realizacji zadań z poprzedniego Programu</p> <p>W szczególności zadania okresowe. Stwierdzono, że wykonane opracowanie jest nieprofesjonalne, ma nieprzejrzystą formę i brak wniosków.</p> <p>Analiza źródeł hałasu, Odnosnie transportu tramwajowego. Węzły przesiadkowe full – comfort, /zostaw auto wsiądź w pociąg/ Węzły przesiadkowe full- citycomfort /wsiądź w tramwaj lub autobus Węzły przesiadkowe citycomfort /zmień autobus na tramwaj Węzły przesiadkowe kierunkowe/zmień autobus wsiądź w tramwaj</p> <p>Węzły przesiadkowe pośpieszne /wsiądź w tramwaj lub w autobus</p> <p>Węzły przesiadkowe śródmiejskie /idź pieszo</p> <p>Prośba o wyjaśnienie.</p> <p>Odnosnie szlifowania torów: Wrocław ma jedną szlifierkę. We Wrocławiu szlifowane były tory w roku 1998 r. wykorzystano szlifierkę na ul. Krakowskiej. Nie jest możliwe, żeby MPK było stać na zamówienie szlifierki.</p>	<p>Przejrzystość opracowania poprawiono. Dokument odpowiada wymogom rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 października 2002 r. w sprawie szczegółowych wymagań, jakim powinien odpowiadać program ochrony środowiska przed hałasem (Dz. U. 2002 r. Nr 179, poz. 1498).</p> <p>Informacje dotyczące węzłów przesiadkowych umieszczono i szczegółowo opisano w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. Część ogólna” – dokumencie uchwalonym przez Radę Miejską Wrocławia.</p> <p>Zgodnie z informacjami przekazanymi przez zarządcę torowisk - ZDiUM nie jest on w posiadaniu maszyny do szlifowania torów.</p> <p>W ramach Programu wykonano kalkulację kosztów poniesionych w ramach każdego z działań a ich wykonanie, zgodnie z celami operacyjnymi, ściśle uzależniono od możliwości zapewnienia środków finansowych.</p>
6.	<u>Mieszkanka Świniar (ul. Pęgowska) – Pani Krystyna Szymczyk</u>	<p>Budowa obwodnicy przy ul. Obornickiej, spowodowała duży problem z hałasem. Duże natężenie .</p> <p>Prośba o zwrócenie uwagi jak samochody zjeżdżają z obwodnicy i przejeżdżają ul. Pęgowską (spaliny, hałas, problem z przekroczeniem jezdni, brak chodników, zagrożenie dla dzieci idących do szkoły), przejeżdżające tiry z obwodnicy.</p> <p><i>Odpowiedzieć na problem hałasu w rejonie ul. Pęgowskiej.</i></p>	<p>Obliczenia wykonane na potrzeby Mapy akustycznej Wrocławia wykazały przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu. Obszar, zgodnie z założeniami Programu, zakwalifikowano do działań długookresowych (suma wskaźnika M < 65).</p> <p>W ramach działań długookresowych przewiduje się m.in. ograniczenie natężenia związane z promocją transportu zbiorowego.</p>
7.	<u>Radna Rady Miejskiej Wrocławia – Pani Elżbieta Góralczyk</u>	<p>Pytanie dotyczące liczby zagrożonych mieszkańców w kontekście hałasu tramwajowego w nocy. Na jakiej podstawie została zrobiona analiza hałasu tramwajowego w nocy skoro tramwaje w nocy nie jeżdżą, oraz dlaczego wartości te są tak wysokie?</p> <p>Zwrócenie uwagi na problem hałasu przy ul. Grota - Roweckiego oraz ul. Borowskiej. Skąd biorą się tiry na ul. Pęgowskiej ?</p>	<p>Zgodnie z art. 112 a ustawy POŚ* pora nocy to okres między godziną 22:00 a 6:00. Na terenie Wrocławia ruch tramwajowy zaczyna się od wczesnych godzin porannych (pierwsze przejazdy od godz. 4:00) i trwa do późnych godzin nocnych (część taborów ostatnie przejazdy odbywa po godz. 23:00).</p> <p>W ramach Programu analizowano teren całego miasta a do działań naprawczych przyjmowano obszary spełniające kryteria wyznaczania celów operacyjnych.</p> <p>Należy zwrócić uwagę na zmianę struktury ruchu związaną z powstaniem AOW.</p>

8.	<u>Mieszkaniec ul. Porebskiej – Pan Tadeusz Gurak</u>	<p>Uwagi techniczne do programu: Wrocław od dłuższego czasu nie ma dzielnic. Propozycja przedstawienia pewnych wartości w kontekście osiedli. W Programie dużo jest teorii (szlifowanie... itd.) Aspekty teoretyczne mogłyby być zawarte w załączniku. Dlaczego program nie jest skorelowany z inwestycjami miejskimi? Problemem jest brak wystarczającej ilości miejsc parkingowych i węzłów przesiadkowych. Przykłady:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ul. Kosmonautów – ulica dwukierunkowa po jednym, pasie w każdą stronę , jest to ulica która dzięki AOW wprowadzą równo tą obwodnicę i wyprowadza , bo nie wszyscy ludzie z obwodnicy chcą objechać tranzyt, część tych ludzie zjeżdża, bo chce dojechać do Legnicy, do Lubina, Zielonej Góry, i ten ruch idzie ulicą Kosmonautów. - Otwarcie mostu na Odrze, - budowa osiedla WUWA2 na Żernikach na 8 tysięcy mieszkańców, - budowa nowego obiektu szpitalnego (pod koniec 2014 r.) Nowy Szpital Wojewódzki im. Jana Pawła II, - Szpital szpiku kostnego (przeszczepów) na Stabłowicach,. (problem trudnego dojazdu z tych rejonów do centrum, brak dróg wewnętrznych). Nie wzięto pod uwagę ruchu wewnętrznego mieszkańców i osób jadących do nowopowstającego Szpitala, przemieszczających się między osiedlami. Problem wjazdu na Osiedle Stabłowice i Złotniki z ul. Kosmonautów. <p>W Programie odniesienie jest jedynie do leśnickiej obwodnicy. Co z innymi inwestycjami, które powstaną lub które już powstały, gdzie jest poszerzenie ulic, gdzie są dodatkowe ulice? Nie wzięto pod uwagę w programie mieszkańców tymczasowych (studentów). Brak w Programie nowych ulic np. Alei Stabłowickiej. W Programie nie wzięto pod uwagę inwestycji będących w przygotowaniu. Uzupełnienie Programu o inwestycje planowane w przyszłości. Sporządzenie dodatkowych map uwzględniających nowo projektowane inwestycje. Odnosnie sposobów na ograniczenie hałasu, w programie jako jeden ze sposobów podano budowę rond. Na ul. Kosmonautów powstaną dwa skrzyżowania świetlne, które spowodują zwiększenie hałasu. Jedno przy Szpitalu Wojewódzkim drugie przy WUWIE . Skoro ograniczamy hałas rondami to dlaczego nie są budowane. Program jest od 2009 r., każdy inwestor, czy władze miejskie chyba wiedzą, że takie coś istnieje.</p>	<p>W opisie obszaru objętego Programem podano dane statystyczne pochodzące z Rocznika Statystycznego Wrocławia 2012, Głównego Urzędu Statystycznego. W Roczniku Statystycznym używane są nieformalne nazwy dzielnic Wrocławia, o czym poinformowano w tytule tabeli nr 1 i 2 Programu.</p> <p>Opracowanie odpowiada wymogom rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 października 2002 r. w sprawie szczegółowych wymagań, jakim powinien odpowiadać program ochrony środowiska przed hałasem.</p> <p>Program uwzględnia analizę dokumentów potencjalnie lub faktycznie wpływających na jego realizację, w tym m. in. Wieloletni Plan Inwestycyjny Wrocławia na lata 2013 – 2017, Wrocławską Politykę Mobilności.</p> <p>Podstawę merytoryczną opracowania projektu Programu ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Wrocławia stanowi Mapa akustyczna z 2013 r: opracowane mapy imisyjne, mapy różnicowe oraz mapy rozkładu wskaźnika M, będącego miarą zagrożenia ludności hałasem. W wykonanych obliczeniach wykorzystano średnioroczne natężenia ruchu, uwzględniające m.in. wzrost natężenia ruchu w roku akademickim.</p>
9.	<u>Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska Wrocław – Pani Anna Antosz</u>	<p>Dużo jest w programie o czynnikach technicznych (budowa dróg, modernizacja, szlifowanie), brak szczegółowych informacji dotyczących organizacji ruchu w mieście, przeorganizowania ruchu w mieście, cały czas mówimy o otwartej ścieżce dla komunikacji miejskiej. Ludzie nie chcą się przesiadać do komunikacji miejskiej, bo nie mamy sprawnej komunikacji. W programie powinien być większy nacisk na tego rodzaju aspekty. Czy jest możliwość, uzupełnienia programu o zapisy dotyczące organizacji ruchu? By można było zobaczyć za 5 lat co udało się zrealizować, nie tylko ile udało się</p>	<p>W ramach kształtowania klimatu akustycznego w perspektywie długoterminowej w Programie opisano działalność organizacyjno – edukacyjną mającą na celu podejmowanie działań, których wynikiem nie jest bezpośrednia redukcja hałasu, ale korzystne oddziaływanie na stan klimatu akustycznego. Skutki takich działań uwidaczniają się zazwyczaj w zakresie globalnym, co oznacza</p>

		<p>wyremontować ale także ile udało się przeorganizować.</p> <p>Konieczność remontu dróg w celu ograniczenia emisji hałasu i uciążliwości dla mieszkańców.</p> <p>Wniesiono następujące uwagi: Str. 81 – zapis odnośnie tego, że WIOŚ ma prowadzić monitoring hałasu przemysłowego. Według POŚ nie ma takiego obowiązku, WIOŚ prowadzi monitoring w zakresie hałasu komunikacyjnego i to na terenach miasta nie objętych mapowaniem, na pewno nie na terenie Wrocławia. Jeżeli chodzi o hałas komunikacyjny WIOŚ prowadzi kontrole planowe, ewentualnie interwencyjne.</p> <p>Str. 88 - „Podstawę systemu finansowania inwestycji proekologicznych w Polsce stanowią fundusze ochrony środowiska i gospodarki wodnej – dzielące się zgodnie z podziałem administracyjnym na poziomy: narodowy, wojewódzki, powiatowy i gminny”.</p> <p>Od 2010 r. nie ma funduszy powiatowych i gminnych</p>	<p>że zasięg ich oddziaływania jest duży, a czas trwania stosunkowo długi (m. in. system P&R, wydzielanie buspasów).</p> <p><i>Pozostałe uwagi uwzględniono w Programie.</i></p>
10.	<u>Pan Marek Nowak</u>	<p>Str. 7 – powołanie na Dyrektywę Unijną – „żaden mieszkaniec UE nie powinien być narażony na hałas o poziomie zagrażającym zdrowiu lub jakości życia”. Czy Dyrektywa precyzuje normy hałasowe, co do współczynników, co do zależności, korelacji, zakresów obszarów.</p> <p>Światowa Organizacja Zdrowia mówi o jeszcze niższych normach. 5 lat temu jak była opracowywana mapa oraz program, wtedy normy hałasu były niższe, jednym podpisem uzyskaliśmy w październiku 2012 r. normy wyższe (zmiana rozporządzenia Ministra Środowiska o dopuszczalnych poziomach hałasu). W stosunku do tego co było 5 lat temu obecnie „jedynie” 10% osób którzy wcześniej byli narażeni na hałas ponadnormatywny, nadal są narażeni. Z tych 100 % narażonych, zostało 10%. Czy ci ludzie już nie są narażeni na hałas, czy tylko przepis się zmienił ale nadal są narażeni ? Czy Państwo chociaż raz napisali do Ministra Środowiska o to żeby zmienić normy? Żadnych inicjatyw ustawodawczych Państwo jako urzędnicy nie podjęli. Prezydent Miasta Wrocławia może podejmować np. w ramach unii miast polskich inicjatywy, żeby na komisji wspólnej rządu i samorządu terytorialnego przedstawić swoje stanowisko w określonych sprawach prawnych. Prezydent Dutkiewicz ani razu nie podjął inicjatywy w kwestii zmiany dopuszczalnych norm hałasu. (w przeciągu ostatnich dwunastu miesięcy).</p> <p>Str. 12 – mapka Strefy Śródmiejskiej, tam gdzie wyznaczona została strefa śródmiejska, a strefę wyznaczają władze miasta poprzez miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego to normy hałasu są wyższe. Czy Państwo mogą wyjaśnić jak ma się strefa śródmiejska (jak rozumiem centrum miasta) do tego, że nawet za AOW znajduje się obszar oznaczony jako strefa Śródmiejska.</p>	<p>W celu prowadzenia długookresowej polityki w zakresie ochrony środowiska przed hałasem, w szczególności do sporządzania map akustycznych oraz programów ochrony środowiska przed hałasem, zgodnie z obowiązującymi przepisami (rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 października 2002 r. w sprawie szczegółowych wymagań, jakim powinien odpowiadać program ochrony środowiska przed hałasem oraz rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 1 października 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu danych ujętych na mapach akustycznych oraz ich układu i sposobu prezentacji) stosowane są długookresowe wskaźniki hałasu. Zgodnie z przepisami Dyrektywy każde Państwo Członkowskie stosuje wartości wskaźników hałasu L_{DWN} i L_N obowiązujące na jego obszarze.</p> <p>Przy sporządzaniu Mapy akustycznej Wrocławia, w tym mapy wrażliwości, uwzględniano zapisy miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, które są aktami prawa miejscowego oraz ustalono w Programie zasięg</p>

		<p>Miasto mówi tak, dopuszczamy, że WUWA2 jest w strefie śródmiejskiej, a znajduje się daleko od centrum miasta. Czy Państwo to analizowali.</p> <p>Str. 15 – wskaźniki dotyczące narażenia osób, na hałas powyżej 55 dB, tutaj jest informacja, że liczba osób, które są narażone na taki hałas zwiększyła się, Czy dobrze rozumie, że działania podejmowane przez władze miasta podejmowane przez 5 lat są nieefektywne ?</p> <p>Str. 33 - Cel strategiczny programu, są dwa zdania, i drugie zdanie: powyższy cel odnosi się do tego wskaźnika dla którego stwierdzono większe przekroczenie wartości dopuszczalnej. Mamy dwa wskaźniki, niefachowo mówiąc – dzienny i nocny , jeśli każdy z tych dwóch wskaźników jest przekroczony , np. jeden jest 70 dB drugi 65 dB, to w tym momencie dążymy do tego, żeby zmniejszyć do 65, czyli nie dążymy do tego, żeby go wyeliminować do normy ustawowej , tylko zmieniamy ten wyższy.</p> <p>Cel strategiczny odnosi się do tego wskaźnika, który jest bardziej przekroczony.</p> <p>Str. – 38 – „W przypadku planowanej zabudowy mieszkaniowej należy pamiętać o:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zapewnieniu odpowiedniego kształtu budynków oraz ich wzajemnej lokalizacji względem źródła emisji hałasu w celu uniknięcia odbić wielokrotnych dźwięku -zapewnieniu odpowiedniej izolacyjności ścian zewnętrznych i okien budynków w pobliżu źródeł hałasu (wprowadzenie odpowiednich nakazów na poziomie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego). <p>Odnosnie punktu pierwszego - jak w planowaniu przestrzennym uwzględnić ten punkt, żeby on był skuteczny.</p> <p>Dalsze uwagi dotyczące Projektu Programu zostały wniesione na piśmie z dnia 31.10.2013r. (korespondencja mailowa)</p>	<p>strefy śródmiejskiej.</p> <p>Zgodnie z informacjami zawartymi w Programie należy zwrócić uwagę na fakt, iż wzrost liczby osób narażonych na hałas drogowy oceniany wskaźnikiem L_{DWN} zaobserwowano dla przedziałów 55-60 dB i 60-65 dB. W przedziałach 65-70 dB 70-75 dB i >75 dB zaobserwowano spadek liczby osób narażonych na hałas drogowy. Można więc stwierdzić, że nastąpiło zmniejszenie liczby ludności narażonej na oddziaływanie najwyższych poziomów hałasu.</p> <p>Cel strategiczny uzupełniono przez wprowadzenie do opisu informacji, że w efekcie końcowym oba wskaźniki (zarówno L_{DWN} oraz L_N) powinny zostać ograniczone do wartości normatywnych.</p> <p>Proponowane działania naprawcze na potrzeby Programu wpływają zarówno na ograniczenie poziomu hałasu w porze dziennno-wieczornonocnej oraz w porze nocy. Przeprowadzone obliczenia teoretyczne potwierdzają skuteczność działań zarówno dla wskaźnika L_{DWN} oraz L_N.</p> <p>Wniosek zostanie przekazany do organu właściwego w tej sprawie</p>
11.	<u>Mieszkaniec ul. Strzegomskiej (nie podano imienia i nazwiska)</u>	<p>Prognoza oddziaływania na środowisko dla ul. Strzegomskiej.</p> <p>Jeżeli w planach zagospodarowania przestrzennego, (ponieważ teraz są nowe wartości dopuszczalne hałasu), czy te prognozy oddziaływania na środowisko będą nowe robione do planów ?</p> <p>Plan jest nieuchwalony. W prognozie są inne wskaźniki parametrów dB, niż Państwo macie w programie.</p>	<p>Mapę akustyczną Wrocławia i na jej podstawie opracowany projekt aktualizacji Programu wykonano w oparciu o obowiązujące przepisy prawne, rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku oraz rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 października 2002 r. w sprawie szczegółowych wymagań, jakim powinien odpowiadać program ochrony środowiska przed hałasem.</p>
12.	<u>Maślice - Pani Grażyna Lange</u>	<p>Pytanie dotyczące wskaźników – w analizie porealizacyjnej o oddziaływaniu na środowisko zastosowano wskaźniki: L_{AeqD} (16 h), te wskaźniki są niższe od tych, które zastosowaliście Państwo w Programie. Dlaczego można stosować tak różne wskaźniki, w takich opracowaniach jaka jest podstawa tego i dlaczego nie mogą być</p>	<p>W celu prowadzenia długookresowej polityki w zakresie ochrony środowiska przed hałasem, w szczególności do sporządzania map akustycznych oraz programów ochrony</p>

		one kompatybilne i porównywalne.	środowiska przed hałasem, zgodnie z art. 112 a pkt 1 oraz art. 117 ust. 1 ustawy POŚ*, stosowane są długookresowe wskaźniki hałasu: dziennno-wieczorno-nocny L_{DWN} i nocny L_N . Analizę porealizacyjną opracowuje się dla rzeczywistego oddziaływania zrealizowanej inwestycji na środowisko, w oparciu o wskaźniki dla pory dnia L_{AeqD} i nocy L_{AeqN} służące do ustalania i kontroli warunków korzystania ze środowiska, w odniesieniu do jednej doby (przepis art.112a pkt 2 ustawy POŚ*), których wartości różnią się od wartości wskaźników długookresowych.
13.	<u>Przewodniczący zarządu Rady Osiedla Kuźniki –Pan Władysław Grocholski</u>	Powołanie na pismo 18.05.2009 wysłany przez Zastępcę Dyrektora Wydziału Inżynierii Miejskiej Panią Elwirę Nowak. W odpowiedzi na nasze zapytanie czy będą ekrany od osiedla Kuźniki odpowiedź jest taka: „Z posiadanych przez nas informacji wynika, że autostrada w sąsiedztwie wszystkich terenów zabudowanych wyposażona będzie w ekrany dźwiękochłonne chroniące mieszkańców przed hałasem”. W związku z tym, że mieliśmy zapewnienie na piśmie, że ekrany będą. Dlatego nikt z Rady Osiedla nie interweniował w tej sprawie. Państwo również musieliście mieć ten dokument. Dlaczego w programie nie przewidziano działań naprawczych na osiedlu Kuźniki?	Obliczenia wykonane na potrzeby Mapy akustycznej Wrocławia wykazały przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu. Obszar, zgodnie z założeniami Programu, zakwalifikowano do działań długookresowych (suma wskaźnika $M < 65$).
14.	<u>Wiceprzewodnicząca Zarządu Rady Osiedla Leśnica – Dorota Kokurewicz</u>	Celem działań Rad Osiedli jest podejmowanie działań służących ograniczeniu emisji hałasu i zajmowanie się problemami mieszkańców. Prośba o przedstawienie działań planowanych w Programie służących zmniejszeniu hałasu. W Programie powinny być przedstawione proste rozwiązania służące redukcji hałasu (zmiana komunikacji miejskiej, połączeń komunikacji miejskiej, tramwajowej i autobusowej, a nie tylko ograniczenia prędkości i montaż kolejnych fotoradarów).	W ramach kształtowania klimatu akustycznego w perspektywie długoterminowej w Programie obszernie opisano działalność organizacyjno – edukacyjną mającą na celu podejmowanie działań, których wynikiem nie jest bezpośrednia redukcja hałasu, ale korzystnie oddziałują na stan klimatu akustycznego. Skutki takich działań uwidaczniają się zazwyczaj w zakresie globalnym, co oznacza że zasięg ich oddziaływania jest duży, a czas trwania stosunkowo długi (m. in. system P&R, wydzielenie buspasów). Program uwzględnia ustalenia zawarte w „ <i>Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. Część ogólna</i> ” oraz we <i>Wrocławskiej Polityce Mobilności</i> .
15.	<u>Mieszkanka Świnar (ul. Pęgowska) – Pani Krystyna Szymczyk</u>	Konieczność budowy drogi szybkiego ruchu, żeby odciążyć ul. Pęgowską. (inna droga do Obornik)	Wniosek wykracza poza zakres Programu.
16.	Radny Rady Miejskiej – Pan Czesław Palczak	Jak przebiega odbiór prowadzonych opracowań przez firmy zewnętrzne. Wątpliwość co do merytoryczności opracowania.	Dla Mapy akustycznej Wrocławia została wykonana recenzja przez Politechnikę Wrocławską. Program wykonano w oparciu o obowiązujące przepisy prawne, tj. rozporządzenie Ministra

			Środowiska z dnia 1 października 2012 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. 2012 r. poz. 1109 oraz rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 października 2002 r. w sprawie szczegółowych wymagań, jakim powinien odpowiadać program ochrony środowiska przed hałasem (Dz. U. 2002 r. Nr 179, poz. 1498). Projekt Programu był prezentowany merytorycznym komórkom organizacyjnym Urzędu Miejskiego Wrocławia oraz przyjęty przez kolegium Prezydenta Wrocławia .
17.	<u>Mieszkaniec ul. Porębskiej – Pan Tadeusz Gurak</u>	Odnośnie węzłów przesiadkowych. Uwaga dotycząca węzła (przesiadka z pociągu relacja do Głogowa, Kuźnik). Problem polega na tym, że tramwaje nie jeżdżą nocą. Po co projektować węzły przesiadkowe w miejscach gdzie nocą nie można z nich skorzystać. W POŚpH węzeł przesiadkowy tabela 45 (str. 95?) ul. Żółta. Prośba o odniesienie do węzła przesiadkowego na tej ulicy.	Informacje dotyczące węzłów przesiadkowych umieszczono i szczegółowo opisano w „ <i>Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. Część ogólna</i> ” – dokumencie uchwalonym przez Radę Miasta. W treści Studium znajdują się zapisy dotyczące lokalizacji parkingu przesiadkowego w rejonie stacji kolejowej Wrocław Leśnica lub rejonie ul. Żółtej, przy czym podkreśla się informację o dopuszczeniu innych lokalizacji niż wymienione w przypadku gdy przeprowadzone analizy wykazą taką potrzebę.
18.	<u>Pani Krystyna Lechbrzyk - mieszkanka Pilczyc</u>	Jak zamierzacie Państwo dzielnicę Pilczycę obronić przed nadmiernym hałasem węzła stadion? Węzeł stadion z jednej strony ma tylko ekrany, od strony Leśnicy, dźwięk odbija się od ekranów i wraca na osiedle, nie jest to tylko problem ul. Lotniczej,. Przez całą ulicę Szczecińską do Żernik nie ma ekranów, (od strony południowej miasta). Czy po wybudowaniu AOW była zrobiona analiza porealizacyjna? Jak ta analiza wypadła? I czy w związku z tym zarządca, właściciel tej drogi jest zobowiązany w myśl prawa ochrony środowiska robić pomiary i wykazywać jak wygląda sytuacja pod względem hałasu w tym rejonie?	Analiza została wykonana przez zarządcę drogi Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad i przekazana Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska we Wrocławiu i Marszałkowi Województwa Dolnośląskiego. Organem właściwym do podjęcia działań jest Marszałek Województwa Dolnośląskiego.

* ustawa POŚ - ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2013 poz. 1232, ze zm.)

** ustawa ooŚ - ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r., poz. 1235)