

7. Streszczenie niespecjalistyczne

Obowiązek opracowania Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa mazowieckiego wynika bezpośrednio z przepisów art. 119 ust. 2 ustawy Prawo ochrony środowiska, natomiast pośrednio z wymogów Dyrektywy 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnoszącej się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku na terenie całej Unii Europejskiej.

Wykonawcą opracowania wyłonionym w drodze przetargu nieograniczonego jest firma EKKOM Sp. z o.o. z Krakowa.

Celem Programu ochrony środowiska przed hałasem dla linii kolejowych zlokalizowanych w granicach administracyjnych województwa mazowieckiego jest określenie niezbędnych działań i wskazanie priorytetów tworzących podstawę ograniczenia poziomu hałasu do wartości dopuszczalnych.

Program wykonano dla terenów otaczających 6 odcinków linii kolejowych położonych w granicach administracyjnych 9 powiatów. Odcinki linii kolejowych objęte zakresem programu stanowią najbardziej obciążone ruchem pojazdów szynowych ciągi linii kolejowych województwa mazowieckiego (o natężeniu ruchu większym niż 30 000 pociągów rocznie, co odpowiada dziennemu natężeniu równemu 83 P/d). Należą do nich:

1. Linia kolejowa nr 1 Warszawa Centralna–Katowice,
2. Linia kolejowa nr 447 Warszawa Zachodnia–Grodzisk Mazowiecki,
3. Linia kolejowa nr 2 Warszawa Centralna–Terespól,
4. Linia kolejowa nr 3 Warszawa Zachodnia–Kunowice,
5. Linia kolejowa nr 6 Zielonka–Kuźnica Białostocka,
6. Linia kolejowa nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa–Dorohusk.

Podstawą dla wykonania Programu oraz zasadniczym źródłem informacji o skali zagrożenia hałasem w otoczeniu przedmiotowych odcinków linii kolejowych były opracowane w 2011 r. (aktualizacja: kwiecień 2013 r.) przez Zarządzającego analizowanymi odcinkami mapy akustyczne [8]. Na ich bazie oraz w toku licznych dodatkowych analiz, zidentyfikowano w obrębie poszczególnych ciągów linii kolejowych odcinki o największych przekroczeniach dopuszczalnych poziomów hałasu w ich otoczeniu. Analizę tą wykonano m.in. na podstawie sporządzonych map, które obrazują rozkład wskaźnika charakteryzującego wielkość przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu oraz map wskaźnika M (elementy Map akustycznych), odzwierciedlających syntetycznie skalę przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu i ilość mieszkańców narażonych na taki hałas w analizowanym obszarze.

Ustalając listę priorytetów w zakresie ochrony przed hałasem na tych terenach, brano pod uwagę zarówno wielkość przekroczenia poziomu dopuszczalnego, jak i liczbę zagrożonych mieszkańców oraz występowanie budynków specjalnego przeznaczenia

(szkoły, szpitale). Przyjęto założenie, że Program ochrony powinien jasno określać priorytet podejmowania decyzji, a mianowicie w pierwszej kolejności zrealizowane powinny zostać przedsięwzięcia ochronne dla obszarów najbardziej zagrożonych hałasem. Natomiast rozwiązania problemów w rejonach mniej zagrożonych powinny być przesunięte w czasie i etapowane. Tak skonstruowany program działań, obejmujący wszystkie obszary zagrożone hałasem, pozwoli na racjonalne gospodarowanie środkami finansowymi przeznaczonymi na przedsięwzięcia ochronne i sukcesywne ich przekazywanie w miarę możliwości ekonomicznych.

W celu pełnego rozpoznania aktualnego klimatu akustycznego w otoczeniu analizowanych odcinków linii kolejowych, jak i podejmowanych bądź planowanych działań mogących mieć wpływ na jego dalsze kształtowanie, przed określeniem ostatecznych wskazań niniejszego Programu przeanalizowane zostały również obowiązujące i aktualnie opracowywane dokumenty o charakterze strategiczno-rozwojowym.

W ramach opracowywania niniejszego Programu przeanalizowano wyniki modelowania klimatu akustycznego przedstawione w opracowanych Mapach akustycznych oraz zaproponowano działania, których realizacja powinna doprowadzić do poprawy stanu akustycznego w otoczeniu problemowych odcinków linii kolejowych. Podzielono je na następujące grupy:

1. Działania krótkookresowe, w ramach strategii krótkookresowej), których realizacja przewidziana jest na lata 2014-2018.
2. Działania długookresowe (w ramach strategii długookresowej), których realizacja przewidywana jest w horyzoncie czasowym dłuższym niż czas obowiązywania niniejszego Programu (w ramach obowiązywania tego jak i kolejnych programów ochrony środowiska przed hałasem tj po roku 2018),
3. Działania związane z edukacją społeczną, które powinny być prowadzone w sposób ciągły, zarówno w zakresie działań długookresowych (pkt II powyżej), jak i krótkookresowych (pkt 1 powyżej).

Każdemu odcinkowi linii kolejowej nadano odpowiednie priorytety w zależności od wielkości wskaźnika M oraz wielkości przekroczeń poziomu hałasu. Priorytety te określają, na których z analizowanych odcinków działania mające na celu poprawę stanu klimatu akustycznego powinny zostać wykonane w pierwszej kolejności.

W ramach priorytetu wysokiego z uwagi na występowanie niskich wartości wskaźnika M, znalazły się tylko tereny położone w sąsiedztwie odcinków linii kolejowych nr 1 i nr 447 (równoległych do siebie). W sumie są to odcinki o długości około 9 km. Dla tych odcinków zaproponowano działania naprawcze zgodne z planami inwestycyjnymi Zarządcy polegające na budowie ekranów akustycznych oraz modernizacji torowiska, w związku z tym nie są to działania, które mogłyby generować koszty niezaplanowane wcześniej przez PKP PLK. Działania te wpłyną na poprawę stanu klimatu akustycznego,

a ich skuteczność zostanie zweryfikowana na etapie kolejnej mapy akustycznej i Programu. Dla pozostałych odcinków zalecono działania zgodnie z proponowaną polityką długookresową i edukacją społeczną.

W ramach działań realizowanych w zakresie polityki długookresowej zwrócono szczególną uwagę na następujące aspekty:

1. konieczność konsekwentnej realizacji planów inwestycyjnych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz realizacji zapisów opracowań środowiskowych,
2. nie pogarszanie stanu akustycznego wokół linii kolejowych przez nowe działania i inwestycje,
3. konieczność spełniania przepisów prawa w zakresie ochrony przed hałasem w przypadku nowych inwestycji,
4. konieczność właściwego planowania przestrzennego wokół linii kolejowych.

W ramach polityki długookresowej w okresie po czasie obowiązywania niniejszego Programu należy również ponownie przeanalizować stan klimatu akustycznego i w przypadku konieczności podjąć działania naprawcze, dla terenów którym w ramach niniejszego opracowania przypisano priorytet niski. W ramach strategii długoterminowej zawiera się również ocena niniejszego Programu ochrony środowiska przed hałasem oraz realizacja zmian wynikających ze zmiany stanu akustycznego w sąsiedztwie analizowanych odcinków kolejowych w czasie obowiązywania niniejszego programu.

Realizacja wszystkich elementów Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa mazowieckiego możliwa jest wyłącznie przy współpracy różnych podmiotów. Jej finansowanie spoczywać będzie przede wszystkim na Zarządcy odcinków linii kolejowych, jakim jest PKP PLK S.A.. Dodatkowo finansowanie może zostać wsparte ze środków unijnych (Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i funduszy strukturalnych), Narodowego i Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, dotacji budżetu państwa, środków samorządowych, środków zagranicznych niepodlegających zwrotowi.

Dla zapewnienia efektywnego postępu realizacji działań wyznaczonych w Programie ochrony środowiska przed hałasem, niezbędnym jest prowadzenie jego monitorowania i kontroli. Odpowiednie przeprowadzanie weryfikacji i dokumentowania postępów pozwoli na ewentualną korektę działań jak również na wykazanie skuteczności i celowości podejmowanych inwestycji. Podstawowymi elementami kontroli powinny być:

1. kolejny Program ochrony środowiska przed hałasem (na lata 2019 - 2023), który stanowić będzie ostateczną weryfikację i podsumowanie efektów niniejszego opracowania,

2. monitoring hałasu wykonywany przez zarządzającego liniami kolejowymi oraz wrywkowe badania szczegółowe, prowadzone w ramach przygotowywania opracowań środowiskowych dla inwestycji kolejowych.

Do obowiązków organów administracji, w szczególności starostów powiatów, wójtów, burmistrzów lub prezydentów miast oraz Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie należy przekazywanie do Sejmiku Województwa Mazowieckiego informacji o wydawanych decyzjach dla odcinków linii kolejowych objętych Programem mających wpływ na realizację niniejszego Programu, przede wszystkim na emisję hałasu do środowiska.

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