



**PODSUMOWANIE
POSTĘPOWANIA
W SPRAWIE
STRATEGICZNEJ OCENY
ODDZIAŁYWANIA NA
ŚRODOWISKO
PROGRAMU OCHRONY
ŚRODOWISKA PRZED HAŁASEM
DLA WOJEWÓDZTWA
MAŁOPOLSKIEGO**



Urząd
Marszałkowski
Województwa
Małopolskiego

SPIS TREŚCI

I. WSTĘP.....	4
II. USTALENIA ZAWARTE W PROGNOZIE OOŚ ORAZ SPOSÓB ICH UWZGLĘDNIENIA W PROJEKCIE PROGRAMU.....	5
III. INFORMACJE O PRZEBIEGU KONSULTACJI SPOŁECZNYCH PRZEPROWADZONYCH W RAMACH STRATEGICZNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO I OPINIOWANIU PRZEZ WŁAŚCIWE ORGANY.....	7
1. PRZYGOTOWANIE I PRZEBIEG KONSULTACJI SPOŁECZNYCH	7
2. OPINIOWANIE PRZEZ WŁAŚCIWE ORGANY.....	11
3. ZEBRANE OPINIE, WNIOSKI I UWAGI WRAZ Z ICH ANALIZĄ ORAZ UZASADNIENIEM W ZAKRESIE SPOSOBU UWZGLĘDNIENIA.....	26
3.1. <i>UWAGI I WNIOSKI WNIESIONE DO PROJEKTU PROGRAMU.....</i>	<i>27</i>
3.2. <i>UWAGI I WNIOSKI WNIESIONE DO PROGNOZY OOŚ.....</i>	<i>105</i>
3.3. <i>ZAGADNIENIA DISKUTOWANE NA SPOTKANU INFORMACYJNO – KONSULTACYJNYM.</i>	<i>116</i>
IV. PROPOZYCJE DOTYCZĄCE METOD I CZĘSTOTLIWOŚCI PRZEPROWADZANIA MONITORINGU SKUTKÓW REALIZACJI POSTANOWIEŃ DOKUMENTU	121
V. UZASADNIENIE WYBORU WARIANTU OSTATECZNEJ WERSJI DOKUMENTU.....	122

I. WSTĘP

Poddany strategicznej ocenie projekt Programu ochrony środowiska przed hałasem województwa małopolskiego jest narzędziem polityki ochrony środowiska na szczeblu wojewódzkim, tzn. organizacji działań naprawczych zmierzających do ograniczenia ponadnormatywnego oddziaływania hałasu oraz zachowania korzystnych warunków akustycznych środowiska na obszarach, gdzie poziomy dźwięku nie wykraczają poza poziomy dopuszczalne.

Celem postępowania w sprawie SOOŚ jest identyfikacja i ocena przewidywanych oddziaływań na środowisko wynikających z realizacji zamierzeń Programu oraz analiza ewentualnych oddziaływań skumulowanych – czyli takich, które wynikają z wdrażania innych dokumentów strategicznych w regionie. W przypadku oddziaływań o potencjalnym charakterze negatywnym, celem Prognozy OOŚ jest określenie niezbędnych alternatyw lub działań mitygujących, umożliwiających ich wyeliminowanie lub minimalizację, a w ostateczności kompensujących (zastępujących) utracone walory środowiska.

W niniejszym podsumowaniu przedstawiono wszystkie niezbędne informacje wymagane zapisami art. 55 ust. 3 ustawy OOŚ.

II. USTALENIA ZAWARTE W PROGNOZIE OOŚ ORAZ SPOSÓB ICH UWZGLĘDNIENIA W PROJEKCIE PROGRAMU

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa małopolskiego (dalej zwanego POŚpH lub Programem) ocenia potencjalny wpływ na środowisko skutków realizacji zamierzeń przedmiotowego dokumentu. Celem opracowania Prognozy OOŚ była szczegółowa analiza wpływu na poszczególne elementy środowiska skutków realizacji jego zamierzeń. Podczas prac skupiono się przede wszystkim na tych z nich, na które realizacja założeń Programu może mieć faktyczny wpływ. Prognozę sporządzono zgodnie z wymogami ustawy OOŚ oraz stanowisk Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie i Małopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego.

Prognoza OOŚ została opracowana z pełnym zrozumieniem celów i ograniczeń POŚpH, który skupia się na koordynacji działań mających na celu redukcję hałasu, opartych na istniejących już planach i zamierzeniach różnych zarządców infrastruktury. Takie podejście zgodne jest z obowiązującymi przepisami prawnymi i najlepszymi praktykami, zapewnia efektywność i skuteczność procesu planowania ochrony przed hałasem, jednocześnie unikając niepotrzebnego powielania ocen i zwiększając prawną pewność oraz wiarygodność całego systemu oceny oddziaływania na środowisko.

W kontekście opracowywania Prognozy OOŚ, kluczowym aspektem było uwzględnienie zarówno obecnych przepisów prawa, jak i doświadczeń wynikających z realizacji podobnych inicjatyw w przeszłości. POŚpH, mając na celu ograniczenie poziomu hałasu i poprawę jakości środowiska akustycznego, nie jest skoncentrowany na ustalaniu ram nowych przedsięwzięć inwestycyjnych. Zamiast tego, dąży do koordynacji i implementacji działań naprawczych w oparciu o istniejące już plany i zamierzenia inwestycyjne zarządców dróg, linii kolejowych oraz innych elementów infrastruktury wpływających na poziomy hałas w środowisku.

Zmiana ustawy POŚ z roku 2019, na mocy, której obowiązek opracowania Programów dla miast powyżej 100 tysięcy mieszkańców przechodzi z ich prezydentów na zarząd województwa, jeszcze bardziej podkreśla charakter Programu jako narzędzia koordynującego, a nie bezpośrednio inwestycyjnego.

W Prognozie odniesiono się do wymienionych w ustawie komponentów środowiska, tj.: różnorodność biologiczna; ludzie; zwierzęta; rośliny; wody; powietrze; powierzchnia ziemi; krajobraz; klimat; zasoby naturalne oraz zabytki i dobra materialne. Z tego względu ocenie oddziaływania na poszczególne komponenty poddano działania podzielone na grupy, tj. osobno działania miękkie oraz działania inwestycyjne pogrupowane na: wymiany nawierzchni/wymiany torowisk, budowy ekranów akustycznych, znaczące przebudowy/rozbudowy odcinków dróg, budowy nowych odcinków dróg. Wyniki oceny dla każdego z komponentów przedstawiono w formie opisowej oraz podsumowano je w tabeli z uwzględnieniem wszystkich oddziaływań – pośrednich/bezpośrednich/wtórnych oraz krótko/średnio i długookresowych o częstotliwości stałej i chwilowej.

Wśród wszystkich przeprowadzonych analiz stwierdzono, że:

- Zgodnie z przeprowadzonymi analizami realizacja działań miękkich wskazanych w POŚpH nie będzie się wiązać, z żadnymi bezpośrednimi lub pośrednimi negatywnymi oddziaływaniami. Natomiast rezultaty wprowadzonych działań będą miały w umiarkowanym i znaczącym stopniu bezpośredni wpływ na poprawę klimatu akustycznego, a tym samym pośrednio wpłynę na zdrowie i samopoczucie osób zamieszkujących w sąsiedztwie źródeł hałasu objętych działaniami naprawczymi. Wprowadzenie działań miękkich przyczyni się również do poprawy jakości powietrza oraz ograniczy negatywny wpływ z transportu na wody.
- Działania związane z budową ekranów akustycznych mogą mieć nieistotny bezpośredni, chwilowy oraz krótkoterminowy wpływ (ograniczony do etapu realizacji) na powierzchnię ziemi, krajobraz, ludzi oraz wody. Jednakże, na etapie użytkowania ekrany akustyczne pozytywnie w sposób bezpośredni wpłyną na klimat akustyczny, a tym samym w znacznej skali zmniejszy się narażenia zdrowia publicznego związanego z oddziaływaniem akustycznym. Ekran akustyczny, w przypadku złego ich doboru do lokalizacji mogą skutkować kolizją z ptakami oraz mogą mieć bezpośredni wpływ na walory krajobrazowe, co w pośredni sposób przełoży się na ich odbiór przez mieszkańców.

- Wymiana nawierzchni dróg i torowisk będzie jedynie na etapie realizacji mogła się wiązać z nieistotnymi oddziaływaniami na poszczególne komponenty środowiska. Użytkowanie dróg o wymienionej nawierzchni oraz nowych torowisk tramwajowych wpłynie w sposób znaczący na klimat akustyczny, co ograniczy narażenie zdrowia publicznego na zagrożenie hałasem. Nowe nawierzchnie dróg oraz torowiska poprawią również aspekty estetyczne przestrzeni i walorów wizualnych.
- Przy budowie oraz rozbudowie dróg należy pamiętać, że ze względu na cele dokumentu, ich realizacja nie wynika bezpośrednio z POŚpH, a z planów inwestycyjnych zarządców dróg wyznaczanych innymi dokumentami strategicznymi. Dlatego w ocenie skupiono się na ocenie tych elementów, które realizowane są na podstawie analizowanego dokumentu. Tym samym oddziaływanie te są zbliżone do tych omówionych w oddziaływaniu realizacji działań związanych z budową ekranów akustycznych oraz wymiany nawierzchni dróg. W dalszej części Prognozy przeanalizowano i przywołano oceny oddziaływań z Prognoz OOS dla zadań ze wspomnianych dokumentów strategicznych, które wyznaczają ramy realizacji przedsięwzięć inwestycyjnych w zakresie budowy oraz rozbudowy dróg. Miało to na celu uniknięcie powielania ocen wykonanych już dla dokumentów na tym samym poziomie.

Istotnym wnioskiem z przeprowadzonej oceny działań wynikających z POŚpH jest fakt, iż nie wykazała ona ryzyka wystąpienia znaczącego negatywnego oddziaływania na żaden z analizowanych komponentów środowiska, w tym szczególnie na sieć obszarów podlegających ochronie.

Końcowa część Prognozy wskazuje, że proponowane w dokumencie POŚpH działania, zarówno te skutkujące podejmowaniem czynności budowlanych jak i prewencyjne, mają służyć realizacji celu nadrzędnego, którym jest minimalizacja wartości wskaźników szkodliwych skutków hałasu, a tym samym zmniejszeniem liczby osób narażonych na znaczną uciążliwość hałasu, zaburzenia snu spowodowane hałasem oraz na choroby niedokrwienne serca wskutek oddziaływania hałasu.

Oceniany dokument, realizując wymogi przepisów ochrony środowiska, ma charakter prośrodowiskowy, ponieważ w Prognozie nie wykazano możliwości wystąpienia znaczących negatywnych oddziaływań na środowisko w efekcie wdrożenia proponowanych w POŚpH rozwiązań. Z tego też powodu nie stwierdzono konieczności wskazywania rozwiązań alternatywnych lub dodatkowych rekomendacji w zakresie eliminacji lub minimalizowania oddziaływań. W Prognozie wykluczono również możliwości oddziaływania transgranicznego.

Ponieważ POŚpH jest programem prośrodowiskowym mającym za zadanie ograniczenie oddziaływania akustycznego, już w treści dokumentu wskazano sposób monitorowania realizacji działań wymienionych w dokumencie i ich skutków, w Prognozie nie wskazywano dodatkowego monitoringu.

III. INFORMACJE O PRZEBIEGU KONSULTACJI SPOŁECZNYCH PRZEPROWADZONYCH W RAMACH STRATEGICZNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO I OPINIOWANIU PRZEZ WŁAŚCIWE ORGANY

1. PRZYGOTOWANIE I PRZEBIEG KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

W celu spełnienia wszystkich wymogów nakładanych przepisami Ustawy OOŚ, informację o planowanym rozpoczęciu konsultacji społecznych POŚpH i opracowanej dla niego Prognozy OOŚ podano do publicznej wiadomości w postaci:

- informacji prasowej w czasopiśmie **Gazeta Krakowska** wydanie Nr 79 (23 116) z 4 kwietnia 2024, s. 12,
- informacji i obwieszczenia w siedzibie oraz na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego <https://bip.malopolska.pl> w dziale KONSULTACJE SPOŁECZNE / PROGRAMY I PROJEKTY oraz na stronie www.malopolska.pl w dziale DLA MIESZKAŃCA/KONSULTACJE SPOŁECZNE.

Zgodnie z wymogami art. 3 ust. 11 oraz art. 39 ust. 1 ustawy OOŚ powyższymi kanałami podano informację o:

- rozpoczęciu procedury udziału społeczeństwa w prowadzonym postępowaniu dotyczącym projektu POŚpH wraz z Prognozą OOŚ;
- możliwości zapoznania się z projektem POŚpH wraz z Prognozą OOŚ:
 - w wersji papierowej w Departamencie Środowiska Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego, Kraków, ul. Raclawicka 56, w godz. 8:00 – 16:00 od poniedziałku do piątku,
 - w wersji elektronicznej:
 - na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego <https://bip.malopolska.pl> w dziale KONSULTACJE SPOŁECZNE / PROGRAMY I PROJEKTY,
 - na stronie internetowej www.malopolska.pl w dziale DLA MIESZKAŃCA/KONSULTACJE SPOŁECZNE,
- możliwości składania uwag i wniosków, w formie pisemnej i ustnej w następujący sposób:
 - pisemnie lub ustnie w miejscu wyłożenia dokumentów,
 - przez umieszczony na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego formularz on-line,
 - pisemnie na adres: Departament Środowiska, Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego, ul. Raclawicka 56, 30-017 Kraków, w formularzu udostępnionym na stronach <https://bip.malopolska.pl> i www.malopolska.pl,
- organie właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków którym jest Marszałek Województwa Małopolskiego.

Ponadto w ramach konsultacji, w terminie 23 kwietnia 2024 r. zaplanowano organizację spotkania konsultacyjno – informacyjnego, w ramach którego przeprowadzona zostanie prezentacja projektu konsultowanego Programu i głównych wniosków z opracowanej dla niego Prognozy OOŚ. Przewidziano także możliwość zadawania pytań i zgłaszania uwag przez uczestników. Informację o planowanym spotkaniu zawarto w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie <https://bip.malopolska.pl> i na stronie internetowej www.malopolska.pl. Przekazano ją także pismem znak SR-V.7013.2.35.2024 z dnia 02.04.2024 przedstawicielom władz gmin i powiatów z terenu województwa małopolskiego oraz innym podmiotom i organom (tj. Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska, Wojewodzie Małopolskiemu, Regionalnemu Wydziałowi Monitoringu Środowiska w Krakowie, Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Krakowie, Małopolskiemu Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Krakowie, Wojewódzkiemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Krakowie,

Małopolskiemu Państwowemu Wojewódzkiemu Inspektorowi Sanitarnemu, Radnym Województwa Małopolskiego, Komendantowi Wojewódzkiemu Policji w Krakowie oraz Małopolskiemu Wojewódzkiemu Inspektorowi Transportu Drogowego).

Konsultacje projektu POŚpH i opracowanej dla niego Prognozy OOŚ rozpoczęły się 4 kwietnia i trwały do 25 kwietnia 2024 r., tj. przez 21 dni, które przewiduje ustawa OOŚ.

W ich trakcie wszelkie uwagi i wnioski można było zgłaszać w następujący sposób:

- pisemnie lub ustnie w miejscu wyłożenia dokumentów,
- przez umieszczony na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego formularz on-line,
- pisemnie na adres: Departament Środowiska, Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego, ul. Raclawicka 56, 30-017 Kraków.

W dniu 23 kwietnia 2024 r. w sali lustrzanej hotelu Polonez przy ul. Reymonta 15 w Krakowie odbyło się spotkanie konsultacyjne – informacyjne.

W spotkaniu, w roli gospodarzy udział wzięli:

- ze strony Urzędu Marszałkowskiego:
 - Pani Kinga Radoń - Dyrektor Departamentu Środowiska,
 - Pan Tomasz Pietrusiak - Zastępca Dyrektora Departamentu Środowiska,
 - Pani Katarzyna Stadnik – Kierownik Zespołu Ochrony Powietrza,
 - Pan Stanisław Zych - Główny Specjalista ds. ochrony przed hałasem,
 - Pani Joanna Smolik – Inspektor w Zespole Ochrony Powietrza,
 - Pani Magdalena Łabuzek – Samodzielny Referent w Zespole Ochrony Powietrza
- ze strony firmy ekovert, wykonawcy POŚpH wraz z Prognozą OOŚ:
 - Pan Waldemar Bernatowicz - Kierownik projektu,
 - Pan Łukasz Szkudlarek - Koordynator zespołu POŚpH,
 - Pani Wiktoria Ryng - Duczmal - Koordynator zespołu SOOŚ,
 - Pan Arkadiusz Rybka - Specjalista akustyk,
 - Pan Mirosław Dzierko - Specjalista akustyk,
 - Pani Karolina Walko - Moderator dyskusji.
- ze strony zarządców infrastruktury:
 - Urzędu Miasta Krakowa:
 - Wydziału Miejskiego Inżyniera Ruchu, Referatu Stałej Organizacji Ruchu: Pan Tomasz Powęzka, Pan Grzegorz Gawlik, Pan Sebastian Biernacki,
 - Wydziału Kształtowania Środowiska, Referatu Ochrony Wód, Klimatu Akustycznego i Ochrony Przed Polami Elektromagnetycznymi: Pani Agnieszka Stronkowska, Pan Marek Stapurewicz,
 - Zarządu Inwestycji Miejskich w Krakowie: Pani Ewelina Bała, Pani Katarzyna Sedlaczek,
 - Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie: Pani Aleksandra Krogulec, Pan Piotr Dera,
 - Urzędu Miasta Tarnowa: Pani Justyna Polak, Pan Grzegorz Barwacz,
 - Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie: Pani Joanna Dydo, Pani Dominika Naróg,
 - Stalexport Autostrada Małopolska S.A.: Pani Aleksandra Kubica, Pan Paweł Kubica,

- Międzynarodowego Portu Lotniczego im. Jana Pawła II Kraków-Balice Sp. z o.o.: Pan Mariusz Saługa, Pan Szymon Olechowski,
- PKP PLK S.A.: Pan Krzysztof Kowalczyk, Pan Krzysztof Wójcik, Pani Iwona Solarz.

Z zaproszenia nie skorzystali przedstawiciele Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, oddział w Krakowie i Zarządu Dróg Powiatowych w Brzesku.

Spotkanie otworzyła Pani Kinga Radoń - Dyrektor Departamentu Środowiska, witając przybyłych i nakreślając zaplanowaną agendę wystąpień. Po niej głos zabrał przedstawiciel wykonawcy, Pan Waldemar Bernatowicz – kierownik zespołu ze strony wykonawcy POŚpH, obszernie prezentując metodę opracowania i zawartość konsultowanego projektu. Następnie główne wnioski z opracowanej dla niego Prognozy OOS zaprezentowała koordynatorka zespołu SOOS – Pani Wiktoria Ryng – Duczmal.

Po części prezentacyjnej otwarto część dyskusyjną, moderowaną przez Panią Karolinę Walko, w ramach której uczestnicy mogli zadawać zespołowi gospodarzy spotkania pytania i zgłaszać uwagi do konsultowanych dokumentów. Analizę dyskutowanych zagadnień i zgłoszonych uwag zestawiono w tabeli w dalszej części podsumowania. Poniżej zawarto dokumentację fotograficzną spotkania:





2. OPINIOWANIE PRZEZ WŁAŚCIWE ORGANY

Zgodnie z wymogiem art. 54 ust.1 Ustawy OOS, Marszałek wnioskami znak: SR-V.7013.2.35.2024 z dnia 02.04.2024 r. wystąpił do właściwych organów – Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie i Małopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego o opinię dotyczącą projektu Programu oraz wykonanej dla niego Prognozy OOS.

W odpowiedzi na wniosek oba organy zaopiniowały przedłożone dokumenty pozytywnie i bez uwag:

- Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie (pismem znak: OO.410.17.1.2024.MaS z dnia 29 kwietnia 2024 r.),
- Małopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny pismem (znak: NS.9022.6.17.2024 z dnia 25 kwietnia 2024 r.).

Ponadto wnioskami znak: SR-V.7013.2.35.2024 z dnia 02.04.2024 r., w trybie art. 119a ust. 6 Ustawy POŚ projekt POŚpH oraz wykonaną dla niego Prognozą OOS przedłożono do zaopiniowania:

- Prezydentom miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy (Krakowa i Tarnowa);
- Zarządzającym głównymi drogami (Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Krakowie, Zarządowi Dróg Wojewódzkich w Krakowie, Zarządowi Dróg Powiatowych w Brzesku, Stalexport Autostrada Małopolska S.A.);
- Zarządzającym głównymi liniami kolejowymi (PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.);
- Zarządzającym głównymi lotniskami lub lotniskami (Międzynarodowemu Portowi Lotniczemu im. Jana Pawła II Kraków-Balice sp. z o.o.);
- Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska - w zakresie zgodności programu ochrony środowiska przed hałasem ze strategicznymi mapami hałasu.

W odpowiedzi na wniosek wymienieni przedstawili swoje opinie oraz uwagi.

Zestawienie wszystkich przedstawionych opinii oraz uwag, wraz z rozstrzygnięciem i opisem sposobu uwzględnienia w ostatecznej wersji POŚpH prezentuje poniższa tabela.

L.p.	Data i znak pisma	Podmiot	Treść opinii / uwagi	Rozstrzygnięcie i uzasadnienie
1	29.04.2024 (OO.410.17.1.2024.MaS)	REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W KRAKOWIE	Po zapoznaniu się z założeniami „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa małopolskiego” wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko do przedłożonych dokumentów nie wnosi się uwag.	-
2	25.04.2024 (NS.9022.6.17.2024)	MAŁOPOLSKI PAŃSTWOWY WOJEWÓDZKI INSPEKTOR SANITARNY	Małopolski Wojewódzki Inspektor Sanitarny zgodnie z art. 3 pkt 1 i art. 12 ustawy z dnia 14 marca 1985 r. o Państwowej Inspekcji Sanitarnej (tekst jednolity Dz. U. z 2024 r. poz. 416) a także art. 46 ust. 1 pkt 1 i art. 54 ust. 1 oraz art. 58 ust. 1 pkt. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jednolity: Dz. U. z 2023 r., poz. 1094 z późn. zm.) po zapoznaniu się z przesłanym przy piśmie z dnia 2 kwietnia 2024 r. (data wpływu: 3 kwietnia 2024 r.) znak: SR-V.7013.2.35.2024, projektem Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa małopolskiego wraz z prognozą oddziaływania na środowisko opiniuje w zakresie sanitarnohigienicznym ww. projekt pozytywnie.	-
3	25.04.2024 (O/KR.I-2.534.8.2024.ww)	GENERALNA DYREKCJA DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD ODDZIAŁ W KRAKOWIE	UWAGI DO: PROJEKTU PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA PRZED HAŁASEM DLA WOJEWÓDZTWA MAŁOPOLSKIEGO	Nieuwzględniono Taki kilometr podano w akcie prawa miejscowego. Dodano również informację, że akt utracił moc 15 listopada 2008 r.
			Str. 46 - Podany odcinek drogi krajowej nr 79 od km 79+193 do km 79+867,38, nie znajduje się na terenie małopolski.	
			Str. 46 - Brakuje informacji o strefach OOU: A4 południowe obejście Krakowa odc. II ul. Kąpielowa – ul. Nowotarska (km 418+130 – 420+000) – węzeł „Zakopiański” zintegrowany z ulicą Nowotarską (Dziennik urzędowy nr 24, 07.02.2003 r.; pozycja 329 z dnia 22.01.2003r.), A4 południowe obejście miasta Krakowa na odcinku 420+000 - 424+000 (odcinek: węzeł Nowotarski – potok Malinówka) (Dziennik urzędowy nr 183, 10.07.2003 r.; pozycja 2287 z dnia 28.06.2003r.), A4 południowe obejście miasta Krakowa na odcinku 424+000 - 426+000 (węzeł Nowotarski Wielicka) (Dziennik urzędowy nr 183, 10.07.2003 r.; pozycja 2288 z dnia 28.06.2003r.).	Uwzględniono Dodano informacje o obowiązujących OOU.
			Str. 67 - Tekst w sprawie zrealizowanych zadań jest niezrozumiały i niespójny. Pojawiają się informacje o wpisanych do Programu jako zrealizowane 1 zadaniu, w sprawozdaniu inf. o 27 zadaniach.	Nieuwzględniono W pierwszej części znajduje się podsumowanie tego co przewidywał POŚpH z roku 2019, natomiast w drugiej przytoczono informacje ze sprawozdania przekazanego Marszałkowi.
			Str. 128 (Tabela 92, poz. 6) - Dla zadania Rozbudowa dk 94 na odcinku km 294+898 - 299+251 w Olkuszu, błędnie wskazano zmianę natężenia jako zmianę powodującą minimalizację oddziaływania. Powinno być: urządzenia minimalizujące hałas; ekrany. DK94 jest przebudowywana w tym samym śladzie, zadanie nie wpłynie na zmianę natężenia ruchu.	Uwzględniono Przeredagowano zapis.
			Str. 129 (Tabela 92, poz. 17) - Budowa obwodnicy Zatora w ciągu DK nr 28. Jest „2026 r.” zgodnie z wiedzą na obecnym etapie powinno być „2027 r.”.	Uwzględniono Zmieniono zapis.
			Str. 129 (Tabela 92, poz. 20) - W zadaniu Rozbudowa węzła "Kraków Południe" na skrzyżowaniu A4 i DK7 błędnie wpisano nawierzchnie o obniżonej hałaśliwości.	Uwzględniono Zmieniono zapis.
			Str. 130 (Tabela 92, poz. 18) - Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie małopolskim na DK 7 w miejscowości Gaj. Inwestycja w realizacji w zakresie przewidzianym w projekcie budowlanym zatwierdzonym decyzją budowlaną. Realizacja jest prowadzona zgodnie z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach wydaną dla zadania. Celem inwestycji jest poprawa bezpieczeństwa drogowego. W przygotowaniu jest inwestycja „Budowa drogi ekspresowej S7 na odcinku Kraków – Myślenice” inwestycja ta obejmie ochronę środowiska w tym środowiska	Nieuwzględniono Z tego powodu w Programie wskazano dodatkowe działanie miękkie dla tego projektu.

L.p.	Data i znak pisma	Podmiot	Treść opinii / uwagi	Rozstrzygnięcie i uzasadnienie
			akustycznego. Obecnie brak możliwości realizacji dodatkowego zakresu zadania w postaci zabezpieczeń akustycznych.	
			Str. 131 (Tabela 92, poz. 2) - Nowe działania dodatkowe wymagane od GDDKiA w postaci budowy ekranów akustycznych. Obecnie brak możliwości realizacji dodatkowego zakresu zadania w postaci zabezpieczeń akustycznych. Brak możliwości realizacji we wskazanym terminie. Brak finansowania. W przygotowaniu jest inwestycja „Budowa drogi ekspresowej S7 na odcinku Kraków – Myślenice” inwestycja obejmie ochronę środowiska w tym środowiska akustycznego.	Nieuwzględniono Realizację zadania należy rozpocząć zgodnie ze wskazanym terminem.
			Str. 131 (Tabela 92, poz. 1) - Ogólny zapis prawa. Dotyczy zamawiających i wykonawców MPZP oraz wydających warunki zabudowy. Działanie nie leży w kompetencji GDDKiA. GDDKiA nie jest właściwym organem do realizacji weryfikacji MPZP. GDDKiA informuje o opracowaniu i udostępnia mapy akustyczne wraz z rozpoznanym w nich zasięgiem oddziaływania hałasu.	Nieuwzględniono GDDKiA w ramach swoich kompetencji prowadzi uzgodnienia projektów opracowywanych Miejscowych Planów Zagospodarowania Przestrzennego przy drogach krajowych. https://www.gov.pl/web/gddkia/8-uzgodnienia-miejscowych-planow-zagospodarowania-przestrzennego-przy-drogach-krajowych .
			Str. 132-133 (Cała Tabela 93) - W kolumnie „Źródło” błędnie użyto stwierdzenia „Działanie niezrealizowane ze sprawozdania” w odniesieniu do działań obecnie planowanych bądź będących w przygotowaniu. W sprawozdaniu zadania takie kwalifikowano jako zrealizowane częściowo. Stanowisko zgodne z Załącznikiem nr 1 z pisma znak: O/KR.I-2.534.8.2024.WW z dnia 08.02.2024 r.	Uwzględniono Przeredagowano zapisy.
			UWAGI DO: ZAŁĄCZNIK NR 1 POŚpH – ANALIZA ZGŁOSZEŃ STRONY SPOŁECZNEJ	
			Str. 6, poz. w Tabeli: 19 - Pojawia się stwierdzenie „Zarządca deklaruje działania związane z utworzeniem OOU.” Utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania nie leży w kompetencji GDDKiA. Brak takiej deklaracji ze strony GDDKiA. Ponownie informuję, że przez GDDKiA zostały przekazane materiały w których zaproponowany został do utworzenia obszar ograniczonego użytkowania. GDDKiA Oddział Kraków nie posiada informacji o jego utworzeniu.	Uwzględniono Przeredagowano zapis.
			Str. 6, 12, poz. w Tabeli: 21, 24o - W pozycji 21 i 24o zamieszczono niespójne informacje. GDDKiA potwierdza zapisy wiersza 24 o dotyczące braku podstaw do podjęcia innych działań w ramach POŚpH. W wierszu 21 zamieszczono informacje, iż działanie wymaga działania dodatkowego. GDDKiA zgłasza brak możliwości realizacji wskazanych jako dodatkowe działań naprawczych na tym odcinku. Inwestycja obecnie jest realizowana w zakresie przewidzianym w projekcie budowlanym zatwierdzonym decyzją budowlaną. Realizacja jest prowadzona zgodnie z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach wydaną dla zadania. Celem inwestycji jest poprawa bezpieczeństwa drogowego. W przygotowaniu jest inwestycja „Budowa drogi ekspresowej S7 na odcinku Kraków – Myślenice” inwestycja ta obejmie ochronę środowiska w tym środowiska akustycznego. Obecnie brak możliwości realizacji dodatkowego zakresu zadania w postaci zabezpieczeń akustycznych.	Nieuwzględniono Uspójniono informacje w wierszach 21 i 24o wg poz. nr 21.
			UWAGI DO: PROGNOZY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO PROGRAMU OCHRONY ŚRODOWISKA PRZED HAŁASEM DLA WOJEWÓDZTWA MAŁOPOLSKIEGO	
			Str. 13 (Tabela 2, poz. 25) - GDDKiA nie ma kompetencji „Egzekwowania wymogów” dotyczących budownictwa mieszkaniowego. GDDKiA może informować o obowiązku wynikającym z rozporządzenia. Informację przekazano za pismem znak: O/KR.I 2.534.8.2024.WW z dnia 26.02.2024 r. Brak uwzględnienia wcześniej zgłoszonych uwag.	Uwzględniono Ujednociono nazwę zadania z dokumentem POŚpH.
			Str. 18 (Tabela 5, poz. 5) - Błędna identyfikacja, jest „DK 79 Olkusz” powinno być „DK 94 Olkusz”	Uwzględniono Zmieniono zapis.
			Str. 21 (Tabela 6, poz.12) - Błędna informacja, jest „2026” powinno być „2024”	Uwzględniono Zmieniono zapis.

L.p.	Data i znak pisma	Podmiot	Treść opinii / uwagi	Rozstrzygnięcie i uzasadnienie
			Str. 21 (Tabela 6, poz.13) - Błędna informacja, jest „2025” powinno być „2027”	Uwzględniono Zmieniono zapis.
			Str. 21 (Tabela 6, poz.14) - Błędna informacja, jest „2024” powinno być „2025”	Uwzględniono Zmieniono zapis.
			Str. 21 (Tabela 6, poz.19) - Błędna informacja, jest „2025” powinno być „2026”	Uwzględniono Zmieniono zapis.
4	25.04.2024 (MPL/PI/IPO/45-2/6/24)	MIĘDZYNARODOWY PORT LOTNICZY IM. JANA PAWŁA II KRAKÓW-BALICE SP. Z O.O.	UWAGI DO: PROJEKTU PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA PRZED HAŁASEM DLA WOJEWÓDZTWA MAŁOPOLSKIEGO	Uwzględniono Z ograniczenia wyłączono operacje militarne, loty państwowe i humanitarne oraz lądowania awaryjne, opóźnione i przekierowane z przyczyn niezależnych od przewoźników.
			Zarząd Międzynarodowego Portu Lotniczego im. Jana Pawła II Kraków-Balice sp. z o.o. (dalej: MPL) wnosi zdecydowany brak akceptacji dla przedstawionej propozycji wprowadzenia ograniczeń związanych z zakazem wykonywania opóźnionych operacji lotniczych w godzinach obowiązywania ciszy nocnej (tzw. „core night”), pomiędzy 01:00 do 05:00.	
			Str. 57, Tab. 65 - brak pełnej spójności danych liczbowych ze „Strategiczną Mapą Hałasu lotniska Kraków-Balice 2023”	Uwzględniono Zmieniono zapisy.
			Str. 58, Tab. 66, 67, 68, 69 - brak pełnej spójności danych liczbowych ze „Strategiczną Mapą Hałasu lotniska Kraków-Balice 2023”	Uwzględniono Zmieniono zapisy.
			Str. 59, Tab.70 - brak pełnej spójności danych liczbowych ze „Strategiczną Mapą Hałasu lotniska Kraków-Balice 2023”	Uwzględniono Zmieniono zapisy.
			Str. 59 – powinno być - „Jednostka Wojskowa 1155”, zamiast „Jednostka Wojskowa 1158”	Uwzględniono Zmieniono zapis.
			Str. 62 – powinno być - „Dla terenu objętego OOU Port realizuje aktualnie w 2024 r. piątą (V) edycję Programu poprawy komfortu akustycznego mieszkańców Obszaru Ograniczonego Użytkowania dla lotniska Kraków-Balice”, zamiast — „Dla terenu objętego OOU Port realizuje aktualnie trzecią edycję Programu poprawy komfortu akustycznego mieszkańców Obszaru Ograniczonego Użytkowania dla lotniska Kraków — Balice”.	Uwzględniono Zmieniono zapis.
			Str. 63 - powinno być „Aktualnie inwestycja znajduje się na etapie procedowania postępowania administracyjnego prowadzonego przez RDOŚ Kielce ws. wydania nowej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia”, zamiast „Aktualnie inwestycja znajduje się na etapie opracowania aktualizacji raportu oddziaływania na środowisko, celem wznowienia postępowania i uzyskania nowej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia”.	Uwzględniono Zmieniono zapis.
			Str. 71 - powinno być „Dla drugiego zadania 173 (łącznie z 2023 r.) mieszkań / domów zostało dostosowanych akustycznie zgodnie z obowiązującymi normami i założeniami "Programu poprawy komfortu akustycznego mieszkańców Obszaru Ograniczonego Użytkowania dla lotniska Kraków-Balice", zamiast „Dla drugiego zadania 141 mieszkań /domów zostało dostosowanych akustycznie zgodnie z obowiązującymi normami i założeniami "Programu poprawy komfortu akustycznego mieszkańców Obszaru Ograniczonego Użytkowania dla lotniska Kraków-Balice”	Uwzględniono Zmieniono zapis.
5	17.04.2024 (L.dz.:724/2024)	STALTEXPORT AUTOSTRADA MAŁOPOLSKA S.A.	UWAGI DO: PROJEKTU PROGRAMU OCHRONY ŚRODOWISKA PRZED HAŁASEM DLA WOJEWÓDZTWA MAŁOPOLSKIEGO	
			Str. 33, Rozdział 6.3 - prosimy o doprecyzowanie zapisów na stronie 33 rozdziału 6.3 Strategiczne mapy hałasu oraz dopisanie informacji dot. koncesyjnego odcinka autostrady A4 Katowice -Kraków, tj.: „Na odcinku autostrady A4 pomiędzy Katowicami a Krakowem znajduje się łącznie 8 węzłów drogowych: Murckowska, (...). Zarządzany przez Stalexport Autostrada Małopolska S.A., na podstawie koncesji, odcinek autostrady A4 Katowice-Kraków przebiega od km 340+200 do km 401+100, przy czym węzeł Murckowska pozostałe w zarządzie GDDKiA oddział Katowice. ”	Uwzględniono Zmieniono zapis.
6	29.04.2024 (WS-08.6254.9.2024.MS)	URZĄD MIASTA KRAKOWA	UWAGI DO: PROJEKTU PROGRAMU OCHRONY ŚRODOWISKA PRZED HAŁASEM DLA WOJEWÓDZTWA MAŁOPOLSKIEGO	
			Str. 17, 18 – należy zweryfikować liczbę linii tramwajowych oraz doprecyzować z jakiego okresu pochodzą te dane. Zgodnie z posiadanymi informacjami przez ZTP, w 2020 r. funkcjonowało 25 linii tramwajowych dziennych oraz 3 linie nocne, jednakże w związku z pandemią zawieszono kursowanie 3 linii dziennych oraz linii nocnych.	Uwzględniono Zmieniono zapisy.

L.p.	Data i znak pisma	Podmiot	Treść opinii / uwagi	Rozstrzygnięcie i uzasadnienie
			Str. 65 – wnosi się o zmianę zapisu „utrzymanie właściwych parametrów linii transportowych”, ponieważ działania w tym zakresie odnoszą się do infrastruktury. Proponujemy zmienić zapis na „utrzymanie właściwych parametrów infrastruktury transportu zbiorowego”.	Uwzględniono Zmieniono zapisy.
			Uaktualnienia wymaga ryc. 4 oraz ryc. 31 przedstawiające schemat przebiegu linii tramwajowych o oddany do eksploatacji odcinek KST III (Krowodrza Górka – Górka Narodowa) oraz odcinek na Trasie Łagiewnickiej od pętli Kurdwanów do ul. Zakopiańskiej.	Nieuwzględniono POŚpH tworzono w oparciu o dane GIS pobrane z bazy EHAŁAS-M GIOŚ. Aktualizacja tych danych możliwa będzie w kolejnej rundzie mapowania strategicznego.
			<p>W odniesieniu do tabeli nr 12 zamieszczonej na str. 21 projektu Programu – Inwestycje planowane do realizacji w Krakowie w okresie najbliższych 5 lat od roku następującego po wykonaniu strategicznej mapy hałasu tj. od 2022 roku, zgłaszam uwagę dotyczącą wskazanych w przedmiotowej tabeli terminów realizacji zadań realizowanych przez ZIM.</p> <p>Lp. 35 Nazwa inwestycji: Budowa układu komunikacyjnego dla obsługi Szpitala Uniwersyteckiego w Prokocimiu. Wskazano planowany termin realizacji od 2023 do 2027 – zgodnie ze stanem faktycznym inwestycję zrealizowano w okresie od 2020 do 2023.</p> <p>Lp. 36 Nazwa inwestycji: Integracja autobusu MPK z przystankiem SKA Kraków Opatkowice. Wskazano planowany termin realizacji od 2023 do 2027 – zgodnie ze stanem faktycznym inwestycja planowana do realizacji w okresie od 2025 do 2027 – pod warunkiem zabezpieczenia środków na realizację robót.</p> <p>Lp. 37 Nazwa inwestycji: Budowa drogi dojazdowej do stacji SKA w Opatkowicach od ronda łączącego ulicę Komuny Paryskiej z ulicą Bartla. Wskazano planowany termin realizacji od 2023 do 2027 – zgodnie ze stanem faktycznym inwestycja planowana do realizacji w okresie od 2025 do 2027.</p> <p>Lp. 38 Nazwa inwestycji: Budowa ul. 8 Pułku Ułanów. Wskazano planowany termin realizacji od 2023 do 2027 – zgodnie ze stanem faktycznym inwestycja planowana do realizacji w okresie od 2024 do 2027 – pod warunkiem zabezpieczenia pełnej kwoty środków na realizację robót.</p> <p>Lp. 39 Nazwa inwestycji: Budowa przystanku kolejowego SKA Kraków Prądnik Czerwony wraz z budową parkingu typu Park & Ride. Wskazano planowany termin realizacji od 2023 do 2027 – zgodnie ze stanem faktycznym inwestycja planowana do realizacji w okresie od 2025 do 2027 – pod warunkiem zabezpieczenia środków na realizację robót oraz pozyskaniu zewnętrznego finansowania ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Fundusze Europejskie dla Małopolski 2021-2027.</p> <p>Lp. 40 Nazwa inwestycji: Budowa kładki pieszo-rowerowej Kazimierz - Ludwinów. Wskazano planowany termin realizacji od 2023 do 2027 – zgodnie ze stanem faktycznym i zawartą umową z Wykonawcą na realizację robót budowlanych inwestycja planowana do realizacji w okresie od 2023 do 2026.</p> <p>Lp. 41 Nazwa inwestycji: Budowa kładki pieszo-rowerowej Grzegórzki – Zabłocie. Wskazano planowany termin realizacji od 2023 do 2027 – zgodnie ze stanem faktycznym inwestycja planowana w okresie od 2020 do 2023.</p> <p>Lp. 42 Nazwa inwestycji: Budowa kładki łączącej ul. Żabiniec z al. 29 Listopada. Wskazano planowany termin realizacji od 2023 do 2027 – zgodnie ze stanem faktycznym inwestycja planowana do realizacji w okresie od 2025 do 2027 – pod warunkiem zabezpieczenia środków na opracowanie dokumentacji projektowej oraz realizację robót.</p>	Nieuwzględniono Dane w Tab. 12 zgodne są z zawartymi w Tab. 9.1 części opisowej SMH Miasta Krakowa. Stanowią one podsumowanie propozycji działań SMH i nie mogą być na tym etapie modyfikowane.
			<p>Str. 23 projektu Programu – uwaga do planowanych terminów realizacji 2 zadań wymienionych w akapicie: „Dodatkowo należy wymienić kilka przykładowych przedsięwzięć, które będą realizowane w okresie od 2028 do 2032 r. Są to np.:”</p> <p>Budowa wiaduktu nad układem torowym w ciągu ul. Kąpielowej - planowany termin uzyskania decyzji ZRID to III kwartał 2024 r. Dalsza realizacja zadania w zakresie robót budowlanych możliwa będzie po zabezpieczeniu stosownych środków finansowych na ten cel. Planowany termin realizacji w latach 2025-2026.</p>	Nieuwzględniono Wskazane dane zgodne są z zawartymi na str. 157 części opisowej SMH Miasta Krakowa. Stanowią one podsumowanie propozycji działań SMH i nie mogą być na tym etapie modyfikowane.

L.p.	Data i znak pisma	Podmiot	Treść opinii / uwagi	Rozstrzygnięcie i uzasadnienie
			Budowa linii tramwajowej Cichy Kącik – Azory - W 2021 roku Gmina Miejska Kraków zawarła umowę z Wykonawcą na opracowanie wielowariantowej i wielobranżowej koncepcji wraz z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DUŚ). W 2023 roku z uwagi na zwłokę Wykonawcy w realizacji umowy, Gmina Miejska Kraków odstąpiła od umowy w części dotychczas niezrealizowanej z winy Wykonawcy koncepcji. Planowana jest kontynuacja zadania, a zakładane terminy to opracowanie koncepcji wraz z decyzją środowiskową do 2027 roku, opracowanie dokumentacji projektowej wraz z decyzją realizacyjną do 2030 roku, realizacja robót budowlanych planowana jest do 2035 roku.	
			Na str. 23 projektu Programu wymaga skorygowania, zakres proponowanego działania 8 (rozbudowa ul. Zakopiańskiej wraz z przebudową ul. Ważewskiego) wskazany na Ryc. 7 Działania naprawcze w perspektywie krótkookresowej zgłoszone w ramach SMH Krakowa do bazy EHAŁAS-M. Wskazany kolorem czerwonym zakres nie jest objęty zakresem przedmiotowego zadania.	Nieuwzględniono Mapę opracowano na podstawie danych przestrzennych pobranych z bazy EHAŁAS-M. Zmiana zakresu zadania wymaga uprzednio wprowadzenia zmiany w danych bazy GIOŚ.
			Uwagi do tabeli nr 89 pn. Lista działań ujętych w Programie w perspektywie krótkoterminowej 2024-2028 na terenie Krakowa zamieszczonej od str. 105 projektu Programu. Lp. 5 Rozbudowa ul. Zakopiańskiej wraz z przebudową ul. Ważewskiego. Wnioskuje o zmianę w kolumnie Szacunkowy koszt realizacji [tys. zł] – jest 200 000, powinno być 450 000. Lp. 8 Rozbudowa ul. Kocmyrzowskiej - odcinek od styku z drogą ekspresową S7 w rejonie ul. Darwina i Poległych w Krzesławicach do rejonu ul. Bukszpanowej. W odniesieniu do informacji z kolumny Opis działania naprawczego Zamiany w modelu akustycznym SMH tj. informacji, że „Zakres zadania obejmuje przebudowę odcinka ulicy Kocmyrzowskiej z wykorzystaniem nawierzchni o obniżonej hałaśliwości (...)”, wyjaśniam, że zostanie zastosowana warstwa ścieralna z mieszanki mineralno-asfaltowej SMA 8. Wnioskuje o uwzględnienie tej informacji. Lp. 10 Rozbudowa ul. Kocmyrzowskiej - odcinek od rejonu ul. Bukszpanowej do granic administracyjnych Miasta Krakowa. W odniesieniu do informacji z kolumny Opis działania naprawczego Zamiany w modelu akustycznym SMH tj. informacji, że „Zakres zadania obejmuje przebudowę odcinka ulicy Kocmyrzowskiej z wykorzystaniem nawierzchni o obniżonej hałaśliwości (...)”, wyjaśniam, że zostanie zastosowana warstwa ścieralna z mieszanki mineralno-asfaltowej SMA 8. Wnioskuje o uwzględnienie tej informacji.	Uwzględniono Doszczegółowiono zapisy.
			Zapis ze str.11 projektu Programu: „Kraków - 706 065 osób” należy uzupełnić o komentarz „osoby zameldowane na pobyt stały” lub wprowadzić zapis „Kraków - 779 996 osób” zgodnie z danymi ze str. 6 części opisowej Strategicznej mapy hałasu Miasta Krakowa 2022.	Uwzględniono Doszczegółowiono zapis.
			Proponuje się aby w rozdziale 6.1 projektu Programu, w części pt. „Zestawienie propozycji działań (...)” dodać komentarz, z którego będzie wynikało, iż przedstawione w tym rozdziale inwestycje, które wpłyną na klimat akustyczny Krakowa (zapropozowane w ramach prac nad Strategiczną mapą hałasu Miasta Krakowa 2022) i terminy ich realizacji zweryfikowano na etapie prac nad Programem ochrony środowiska przed hałasem dla województwa małopolskiego, a ostateczna lista działań zawarta została w tabeli 89 Programu.	Nieuwzględniono Informacje na ten temat znajdują się w rozdziale 11.1, natomiast tytuł rozdziału 6 jednoznacznie wskazuje, iż odnosi się do ustaleń SMH.
			W rozdziale 6.1 projektu Programu, w części pt. „Identyfikacja (...) obszarów spełniających kryteria obszarów cichych” w zdaniu na str.20 cyt. „W miejscach tych mogą zostać uchwalone obszary ciche w Krakowie. (...) Będą one wymagały uszczegółowienia na etapie szczegółowych analiz zmierzających do ustalenia tych obszarów” należy dopisać: „w tym uwzględnienia analizy przedstawionej w rozdziale 9.2 niniejszego Programu”.	Uwzględniono Doszczegółowiono zapis.
			Str. 102 należy zmienić zapis „Wydział Ochrony Środowiska Urzędu Miasta Krakowa” na „Wydział Kształtowania Środowiska Urzędu Miasta Krakowa”.	Uwzględniono Zmieniono zapis.
			Proponuje się aby wykreślić lub doprecyzować zapis ze str.147 projektu Programu dotyczący monitoringu, cyt. „Raport powinien zawierać: (...) założone i uzyskane rezultaty w wyniku realizacji zadania”, poprzez zaproponowanie ujednoczonego dla wszystkich zarządców źródeł hałasu	Uwzględniono Usunięto zapis.

L.p.	Data i znak pisma	Podmiot	Treść opinii / uwagi	Rozstrzygnięcie i uzasadnienie																				
			<p>wskaźnika (np. zmiana zasięgu oddziaływania drogi/linii tramwajowej, zmiana liczby osób narażonych na ponadnormatywny hałas lub innego wskaźnika przedstawiającego rezultat danego działania).</p> <p>Należy doprecyzować zapis ze str.145 projektu Programu, cyt. „Ustalenia te powinny dotyczyć w szczególności: (...) określenia wymaganej izolacyjności akustycznej całkowitej [Rw, dB] przegrody zewnętrznej w przypadku, gdy nie jest możliwe zastosowanie rozwiązań określonych w dwóch pierwszych punktach”.</p> <p>Uzasadnienie. Jak wynika z art. 114 ust.4 ustawy Prawo ochrony środowiska ochrona przed hałasem polegająca na wykorzystaniu rozwiązań technicznych zapewniających właściwe warunki akustyczne w budynkach stosowana jest w przypadku zabudowy mieszkaniowej, szpitali, domów pomocy społecznej lub budynków związanych ze stałym albo czasowym pobytem dzieci i młodzieży, zlokalizowanych na granicy pasa drogowego lub przyległego pasa gruntu w rozumieniu ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1786, 1720 i 2029).</p> <p>Wnosi się o uwzględnienie w projekcie Programu dodatkowych planowanych działań „miękkich” w zakresie ochrony przed hałasem, ujętych w przedłożonej tabeli:</p>																					
			<table border="1"> <thead> <tr> <th>Lokalizacja</th> <th>Rodzaj działania</th> <th>Szacunkowy koszt [tys. zł]</th> <th>Przewidywany termin</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Al. Bora-Komorowskiego</td> <td>Analiza akustyczna wraz z koncepcją rozwiązania w zakresie ochrony akustycznej, ze szczególnym uwzględnieniem terenów zabudowy mieszkaniowej zlokalizowanych po południowej stronie drogi (w tym os. Akademickiego);</td> <td>50</td> <td>2026</td> </tr> <tr> <td>ul. Witosa</td> <td>Analiza akustyczna wraz z koncepcją rozwiązania w zakresie ochrony akustycznej</td> <td>50</td> <td>2026</td> </tr> <tr> <td>ul. Herberta</td> <td>Analiza akustyczna wraz z koncepcją rozwiązania w zakresie ochrony akustycznej, ze szczególnym uwzględnieniem odcinków pozbawionych obecnie ekranów akustycznych;</td> <td>50</td> <td>2026</td> </tr> <tr> <td>Most Kotlarski</td> <td>Analiza/ekspertyza akustyczna wraz z koncepcją rozwiązania w zakresie konstrukcji mostu, pod kątem ochrony akustycznej przed hałasem tramwajowym</td> <td>50</td> <td>2026</td> </tr> </tbody> </table>	Lokalizacja	Rodzaj działania	Szacunkowy koszt [tys. zł]	Przewidywany termin	Al. Bora-Komorowskiego	Analiza akustyczna wraz z koncepcją rozwiązania w zakresie ochrony akustycznej, ze szczególnym uwzględnieniem terenów zabudowy mieszkaniowej zlokalizowanych po południowej stronie drogi (w tym os. Akademickiego);	50	2026	ul. Witosa	Analiza akustyczna wraz z koncepcją rozwiązania w zakresie ochrony akustycznej	50	2026	ul. Herberta	Analiza akustyczna wraz z koncepcją rozwiązania w zakresie ochrony akustycznej, ze szczególnym uwzględnieniem odcinków pozbawionych obecnie ekranów akustycznych;	50	2026	Most Kotlarski	Analiza/ekspertyza akustyczna wraz z koncepcją rozwiązania w zakresie konstrukcji mostu, pod kątem ochrony akustycznej przed hałasem tramwajowym	50	2026	<p>Uwzględniono Doszczegółowiono zapis.</p> <p>Uwzględniono Dodano zapisy.</p>
Lokalizacja	Rodzaj działania	Szacunkowy koszt [tys. zł]	Przewidywany termin																					
Al. Bora-Komorowskiego	Analiza akustyczna wraz z koncepcją rozwiązania w zakresie ochrony akustycznej, ze szczególnym uwzględnieniem terenów zabudowy mieszkaniowej zlokalizowanych po południowej stronie drogi (w tym os. Akademickiego);	50	2026																					
ul. Witosa	Analiza akustyczna wraz z koncepcją rozwiązania w zakresie ochrony akustycznej	50	2026																					
ul. Herberta	Analiza akustyczna wraz z koncepcją rozwiązania w zakresie ochrony akustycznej, ze szczególnym uwzględnieniem odcinków pozbawionych obecnie ekranów akustycznych;	50	2026																					
Most Kotlarski	Analiza/ekspertyza akustyczna wraz z koncepcją rozwiązania w zakresie konstrukcji mostu, pod kątem ochrony akustycznej przed hałasem tramwajowym	50	2026																					
			<p>Przywoływane kilkakrotnie tytuły rozporządzeń Wojewody Małopolskiego w sprawie utworzenia obszarów ograniczonego użytkowania posługują się nieaktualnymi nazwami węzłów, stąd też, w tekście należy doprecyzować, o jakim obszarze jest mowa. Jako przykłady można podać: „...w ciągu drogi ekspresowej S7 Balice – Radzikowskiego...” (str. 9, 46, 149) – obecnie jest to droga S52, a nazwa węzła to Modlniczka; „węzeł Nowotarski” (także jako ulica Nowotarska) (str. 19) – to obecnie węzeł Kraków Łągiewniki.</p> <p>Sugeruje się, aby pierwsze zdanie w części dotyczącej identyfikacji źródeł hałasu kolejowego i transportowego w Krakowie (str. 17) brzmiało w następujący sposób:</p> <p>„W granicach administracyjnych Krakowa zlokalizowane są odcinki 10 linii kolejowych (nr 8, nr 91, nr 94, nr 95, nr 100, nr 109, nr 118, nr 133, nr 940, nr 947) oraz znajduje się sieć torowisk tramwajowych.”. Natomiast w ostatnim zdaniu tej części opisu (str. 18) należy skorygować liczbę linii tramwajowych. Obecnie w obrębie miasta kursuje 26 linii (23 zwykłe i 3 nocne).</p>	<p>Uwzględniono Wyjaśniono zapisy.</p> <p>Uwzględniono Zmieniono zapisy, przy czym uwzględniono dane wg. części opisowej SMH.</p>																				

L.p.	Data i znak pisma	Podmiot	Treść opinii / uwagi	Rozstrzygnięcie i uzasadnienie
			Na stronie 20, w rozdziale „Zestawienie propozycji działań przedstawionych na strategicznych mapach hałasu w zakresie ochrony przed hałasem, planowanych do realizacji w perspektywie krótko i długookresowej”, przywołano błędny numer tabeli – powinno być tab. 12.	Uwzględniono Zaktualizowano odwołanie.
			W zdaniu pod tab. 12, na str.21, znajduje się zbędna litera „w”.	Uwzględniono Poprawiono.
			W Tab. 89 „Lista działań ujętych w POŚpH w perspektywie krótkoterminowej 2024-2028 na terenie Krakowa” w działaniach miękkich, w pozycji 6 (kod: KR_KM_07) wskazano zakup 40 niskopodłogowych autobusów wodorowych. Natomiast zgodnie z posiadanymi przez Wydział informacjami, obecnie planowany jest zakup 10 autobusów w roku 2025. W związku z powyższym dane ujęte w tabeli należy zweryfikować w Zarządzie Transportu Publicznego w Krakowie lub w Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym S.A. w Krakowie.	Uwzględniono Wyjaśniono liczbę planowanych do zakupu autobusów.
			W pozycji 15 (kod: KR_KM_16, str. 110) wnioskuje się o zmianę zapisu z „3. Akcji organizowanych przez podmioty zewnętrzne: Dni Ziemi, ETZT, Lekcja Ekologii itp.” na „3. Wydarzeń organizowanych w ramach: Międzynarodowego Dnia Ziemi, Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu, Wielkiej Lekcji Ekologii itp.”.	Uwzględniono Zmieniono zapis.
			UWAGI DO PROGNOZY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO PROGRAMU OCHRONY ŚRODOWISKA PRZED HAŁASEM DLA WOJEWÓDZTWA MAŁOPOLSKIEGO	
			Str. 115 – wnosimy o doprecyzowanie zapisu „modernizacja transportu publicznego”, ponieważ transport publiczny jest pojęciem szerokim. Ewentualnie wnosimy o zmianę zapisu na: „modernizację infrastruktury transportu publicznego” (np. wymiana nawierzchni, modernizacja torowiska w celu zmniejszenia hałasu).	Uwzględniono Doszczegółowiono zapis.
			UWAGI DO: ZAŁĄCZNIK NR 1 POŚpH – ANALIZA ZGŁOSZEŃ STRONY SPOŁECZNEJ	
Uwaga do zapisów zgłoszenia nr 6. W związku z wystąpieniem nowych okoliczności w okresie od czasu przekazania wyjaśnień do zgłoszeń strony społecznej w dniu 23.01.2024 r. proszę o aktualizację odpowiedzi Zarządcy zgodnie z treścią poniżej. Zarząd Inwestycji Miejskich w Krakowie zlecił wykonanie dodatkowych pomiarów akustycznych przy os. Mozarta 30. W wyniku przeprowadzonych badań w terminie od godz. 13.00 dn. 26.02.2024 r. do godz. 13.00 dn. 27.02.2024 r. stwierdzono brak przekroczenia poziomów dopuszczalnych hałasu w środowisku. Niezależnie od powyższego w I połowie 2025 roku zgodnie z wymogami decyzji środowiskowej zostanie wykonana analiza porealizacyjna dla inwestycji pn. Budowa linii tramwajowej KST etap III (os. Krowodrza Górka – Górka Narodowa) wraz z budową dwupoziomowego skrzyżowania w ciągu ul. Opolskiej, obejmująca cały zakres inwestycji.	Uwzględniono Zmieniono zapis.			
7	2.05.2024 (ZDIK.DZ.0710.4.2024)	URZĄD MIASTA TARNOWA	UWAGI DO: PROJEKTU PROGRAMU OCHRONY ŚRODOWISKA PRZED HAŁASEM DLA WOJEWÓDZTWA MAŁOPOLSKIEGO	
			Tab. 21 Inwestycje planowane do realizacji w Tarnowie w okresie najbliższych 5 lat od roku następującego po wykonaniu strategicznej mapy hałasu nie są uwzględnione zadania wprowadzone do budżetu w 2023 i 2024 roku.	Nieuwzględniono Tab. 21 stworzono na podstawie danych z części opisowej SMH.
			Poprawki do uwzględniania w Tab. 21 Inwestycje planowane do realizacji w Tarnowie w okresie najbliższych 5 lat od roku następującego po wykonaniu strategicznej mapy hałasu:	Nieuwzględniono Tab. 21 stworzono na podstawie danych z części opisowej SMH i stanowi ona ich podsumowanie. Weryfikację terminów realizacji zadań prowadzono na etapie ustalania harmonogramu działań z SMH przeniesionych do POŚpH.
			1. Rozbudowa ul. Orkana i ul. Wiaдукt wraz z budową kanalizacji opadowej z odprowadzeniem do potoku Mrozówka - 2022-2028 (zamiast 2022-2023)	
			2. Modernizacja ulic Braci Saków i Okrężnej wraz z budową ronda - 2017-2024 (zamiast 2017-2024)	
			3. Rozbudowa węzła komunikacyjnego wraz z drogami dojazdowymi w rejonie Owintaru - etap I – 2020-2028 (zamiast 2020-2024)	
			4. Rozbudowa węzła komunikacyjnego z drogami dojazdowymi w rejonie b. Owintaru - etap II - 2020-2028 (zamiast 2020-2024)	
			6. Modernizacja ulicy Błonie w Tarnowie - 2020-2026 (zamiast 2020-2023)	
			7. Budowa skrzyżowania ul. Szujskiego "Sady" - 2021-2024 (zamiast 2021-2023)	
8. Rozbudowa ul. Wyszyńskiego. - 2022 - 2033 (zamiast 2022 – 2023)				

L.p.	Data i znak pisma	Podmiot	Treść opinii / uwagi	Rozstrzygnięcie i uzasadnienie
			9. Modernizacja drogi krajowej nr 73 – 2016 – 2028 (zamiast Modernizacja drogi krajowej nr 73 - poprawa stanu technicznego dróg w związku z Igrzyskami Europejskimi 2023 r. – 2026-2023)	
			10. Rozbudowa systemu ITS – 2022 (zamiast 2022-2023)	
			11. Przebudowa skrzyżowania ul. Konarskiego z ul. Tuchowską - 2022 - 2027 (zamiast 2022 - 2023)	
			12. Dokumentacja projektowa - Rozbudowa ronda na skrzyżowaniu ulic Klikowskiej, Słowackiego, Szkotnik - 2022-2027 (zamiast 2022 – 2023)	
			13. Modernizacja infrastruktury drogowej dla potrzeb organizacji Igrzysk Europejskich 2023 r. - 2022-2024 (zamiast 2022 – 2023)	
			14. Poprawa bezpieczeństwa i uspokojenie ruchu drogowego w rejonie przejść dla pieszych – 2022 (zamiast 2023)	
			16. Budowa połączenia ul. Tuchowskiej z al. Tarnowskich wraz z przebudową ul. Tuchowskiej do granic miasta - 2012 - 2024 (zamiast 2012 - 2023)	
			17. Rozbudowa ul. Ablewicza wraz z budową dróg lokalnych - 2019 -2024 (zamiast 2019 – 2022)	
			18. Przebudowa ul. Ścieżki – 2023 – usunąć całość	
			21. Modernizacja ul. Batorego - 2021 – 2023 – usunąć całość	
			22. Rozbudowa ul. Jesionowej w Tarnowie - 2022 - 2027 (zamiast 2022 – 2023)	
			23. Remont nawierzchni - Pasaż Tertila - 2021 -2022 (zamiast 2021 – 2023)	
			25. Budowa układu komunikacyjnego w rejonie ulicy Jana Pawła II 2021 - 2025 (zamiast 2021 – 2023)	
			26. Rozbudowa ul. Giełdowej - 2022 – 2024 – usunąć całość	
			27. Budowa powiązania drogowego ul. Braci Saków i Sanguszków 2022 – 2024	
			28. Rozbudowa ul. Cytrynowej w Tarnowie - 2022 – 2024 (zamiast 2023)	
			29. Przebudowa ulicy Porannej wraz z budową odwodnienia - 2022 – 2024 (zamiast 2023)	
			30. Budowa ul. Czereśniowej do ul. Śliwkowej - 2022 (zamiast 2023)	
			31. Przebudowa ul. Ks. Kmiecika - 2022 (zamiast 2023)	
			32. Budowa ulicy Rady Europy w Tarnowie 2021-2024 (zamiast 2021-2023)	
			33. Budowa ul. Niedojadły wraz z rondem na skrzyżowaniu ulic Romanowicza i Klikowskiej - 2021-2024 (zamiast 2021 – 2023)	
			34. Remont ulicy Sanguszków oraz budowa parkingu dla odwiedzających Park Sanguszków – 2023 – usunąć całość	
			35. Remont ul. Sienkiewicza od ul. Norwida do ul. Czerwonej – 2022 (zamiast 2023)	
			36. Remont nawierzchni jezdni na ul. Wojska Polskiego - 2022 (zamiast 2023)	
			37. Remont drogi gminnej nr 200974K odcinek I w km od 0+006,00 do km 0+234,65 i odcinek II w km od 0+278,40 do km 0+750,10 (ul. Nowy Świat) w Tarnowie - 2021 -2022 (zamiast 2021 - 2023)	
			38. Remont drogi gminnej nr 200878K odcinek I w km od 0+000 do km 0+572 i odcinek II w km od 0+595 do km 0+625 (ul. Krasińskiego) w Tarnowie- 2021 -2022 (zamiast 2021 - 2023)	
			39. Remont ul. PCK, Rejtana – 2022 (zamiast 2023)	
			40. Remont ul. Do Prochowni - 2022 (zamiast 2023)	
			41. Remont nawierzchni ul. Czarnowiejskiej od skrzyżowania z ul. Wolańską - 2022 (zamiast 2023)	
			42. Remont ul. Muzycznej- 2022 (zamiast 2023)	
			43. Remont ul. Porzeczkowej - 2022 (zamiast 2023)	
			44. Remont nawierzchni ul. Jeżynowej - 2022 (zamiast 2023)	
			45. Remont nawierzchni ul. Wodnej - 2022 (zamiast 2023)	
			46. Remont części nawierzchni na ul. Ułańskiej od ul. Rolniczej do ul. Wilsona - 2022 (zamiast 2023)	
			47. Remont nawierzchni ul. Wolańskiej z utwardzeniem odcinka pomiędzy ulicami Gromadzką i Źródlaną - 2022 (zamiast 2023)	
			48. Remont nawierzchni ulic na terenie Osiedla Rzędzin - 2022 (zamiast 2023)	
			49. Remont nawierzchni ul. Wesolej - 2022 (zamiast 2023)	
			50. Remont nawierzchni ul. Rufina Piotrowskiego - 2022 (zamiast 2023)	

L.p.	Data i znak pisma	Podmiot	Treść opinii / uwagi	Rozstrzygnięcie i uzasadnienie
			51. Remont ul. Skrzetuskiego - 2022 (zamiast 2023) 52. Remont ul. Niskiej - 2022 (zamiast 2023) 53. Remont ul. Burkiewicza - 2022 (zamiast 2023) 54. Remont ulic Kresowej, Szkolnej, Obywatelskiej, Suche, Hodowlanej - 2022 (zamiast 2023) 55. Remont ul. Stokrotek, Konopnej, Muzycznej - 2022 (zamiast 2023) 56. Remont ul. Bitwy pod Monte Cassino - 2022 (zamiast 2023) 57. Remont nawierzchni jezdni, parkingów oraz chodników na terenie Os. Legionów H. Dąbrowskiego - 2022 (zamiast 2023) 58. Remont ul. Zawilcowej - 2022 (zamiast 2023)	
8	17.04.2024 (ZDW/PW/2024/2824/DI-6/JD)	ZARZĄD DRÓG WOJEWÓDZKICH W KRAKOWIE	UWAGI DO: PROJEKTU PROGRAMU OCHRONY ŚRODOWISKA PRZED HAŁASEM DLA WOJEWÓDZTWA MAŁOPOLSKIEGO	
			Str. 124, Tab. 92, poz.6 - Droga wojewódzka nr 964 Wieliczka - Staniątki – Niepołomice – od odc. 235 do odc. 255** (37+520;38+70**) - Proszę uzupełnić km lokalny	Uwzględniono Uzupełniono kilometrów.
			Str. 124, Tab. 92, poz. 9 – Ogrodzieniec – błędna nazwa lokalizacji	Uwzględniono Zmieniono nazwę lokalizacji na Zakrzów.
			Str. 124, Tab. 92, poz. 10 - Droga wojewódzka nr 981 Zborowice z Krynicą-Zdrój odc. 80**(20+270;21+090**) - Proszę uzupełnić km lokalny	Uwzględniono Uzupełniono kilometrów.
			Str. 132, Tab. 93, poz.10 – Działania niezrealizowane ze sprawozdania z realizacji POŚpH - Proponuję dopisać: i nie wymienione w tabeli nr 92	Uwzględniono Dopisano.
			Str. 144, Rozdz. 11.4. Tab. 89 - Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania. - ???	Uwzględniono Zaktualizowano odwołanie.
			UWAGI DO PROGNOZY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO PROGRAMU OCHRONY ŚRODOWISKA PRZED HAŁASEM DLA WOJEWÓDZTWA MAŁOPOLSKIEGO	
			Str. 17, Tab. 4, poz. 28 – Ogrodzieniec - Niewłaściwa nazwa lokalizacji	Uwzględniono Zmieniono nazwę lokalizacji na Zakrzów.
			Str. 17, Tab. 4, poz. 34 - Droga wojewódzka nr 964 Wieliczka - Staniątki - Niepołomice – od odc. 235 do odc. 255 (37+520;38+70) – proszę uzupełnić kilometrów	Uwzględniono Dodano kilometrów.
			Str. 17, Tab. 4, poz. 35 - Droga wojewódzka nr 981 Zborowice z Krynicą-Zdrój odc. 80 (20+270;21+090) - proszę uzupełnić kilometrów	Uwzględniono Dodano kilometrów.
Str. 19 - 22, Tab. 6 – Nazwa działania - W przypadku zadań ZDW w Krakowie w nazwie poszczególnych zadań proszę przy podanych kilometrów dopisać słowo - około. Poza tym, jeżeli jest to możliwe, proszę również podać kilometrów lokalne (początku i końca obwodnic) obowiązujące na drogach wojewódzkich. Również z zapisem - około. Kilometrów należy odczytać z materiałów udostępnionych WYKONAWCY	Częściowo uwzględniono Uspójniono z nazwami działań w dokumencie POŚpH.			
Str. 41, Tab. 10, poz. 16 - Błąd w nr. drogi.	Uwzględniono Poprawiono.			
Str. 44, Tab. 10, poz. 18 - Błąd w nr. drogi.	Uwzględniono Poprawiono.			
9	25.04.2024 (ITS13.4514.2.2024.13)	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	UWAGI DO: PROJEKTU PROGRAMU OCHRONY ŚRODOWISKA PRZED HAŁASEM DLA WOJEWÓDZTWA MAŁOPOLSKIEGO	
			Str. 56, Roz. 6.7. Identyfikacja dominujących źródeł hałasu – 5 odcinków - Należy wyjaśnić skąd taka ilość odcinków wykazanych w przedmiotowym POH?	Nieuwzględniono Informację zaczerpnięto z rozdziału 3, str. 8 części opisowej SMH.
			Str. 69, Rozdz. 7, PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - Zabudowa ekranów akustycznych, odcinek linii kolejowej nr 138 wymaganych zapisami DŚU wykonanych w ramach projektu POLiŚ 2014-2020 nr 5.1-12: "Prace na linii kolejowej nr 93 na odcinku Trzebinia – Oświęcim – Czechowice Dziedzice" - odcinek Oświęcim - Czechowice Dziedzice (częściowo wykonane) - Prace zostały wykonane w całości.	Uwzględniono Zmieniono zapis.

L.p.	Data i znak pisma	Podmiot	Treść opinii / uwagi	Rozstrzygnięcie i uzasadnienie
			Str. 69, Rozdz. 7, PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - Zabudowa tłumików przyszynowych, odcinek linii kolejowej nr 669 wymaganych zapisami DŚU wykonanych w ramach projektu POLiŚ 2014-2020 nr 5.1-12: "Prace na linii kolejowej nr 93 na odcinku Trzebinia – Oświęcim – Czechowice Dziedzice" - odcinek Oświęcim - Czechowice Dziedzice (częściowo wykonane) - - Prace zostały wykonane w całości.	Uwzględniono Zmieniono zapis.
			Str. 72, Rozdz. 7, ODNIESIENIE DO WYROKU TSUE Z DNIA 20 KWIETNIA 2023 R. W SPRAWIE C-602/21 - Przedmiotowy wyrok TSUE nie dotyczył bezpośrednio Zarządcy linii kolejowych. Zarządca wywiązał się ze wszystkich swoich prawnych obowiązków i wykonał strategiczną mapę hałasu w ramach III rundy mapowania akustycznego. Realizacja POH zgodnie z obowiązującym prawem, nie była w gestii Zarządzającego liniami kolejowymi.	Nieuwzględniono Wyraźnie wskazano, iż wyrok dotyczył sprawy Komisji Europejskiej przeciwko Polsce odnośnie braku sporządzenia POŚpH dla trzech odcinków głównych linii kolejowych znajdujących się na terenie Krakowa. Opracowanie POŚpH nie leży w gestii zarządcy.
			Str. 76, PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. – ZAMIERZENIA INWESTYCYJNE NA LATA 2021-2030 Z PERSPEKTYWĄ DO 2040 ROKU, prace na liniach kolejowych nr 96, 105 Tarnów - Leluchów/Krynica - pozycja pojawia się wcześniej	Uwzględniono Zweryfikowano listę.
			Str. 76, PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. – ZAMIERZENIA INWESTYCYJNE NA LATA 2021-2030 Z PERSPEKTYWĄ DO 2040 ROKU, dostosowanie krakowskiego węzła kolejowego do parametrów sieci bazowej TEN-T - pozycja pojawia się wcześniej	
			Str. 76, PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. – ZAMIERZENIA INWESTYCYJNE NA LATA 2021-2030 Z PERSPEKTYWĄ DO 2040 ROKU, dostosowanie krakowskiego węzła kolejowego do parametrów sieci bazowej TEN-T,- pozycja pojawia się wcześniej	
			Str. 76, PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. – ZAMIERZENIA INWESTYCYJNE NA LATA 2021-2030 Z PERSPEKTYWĄ DO 2040 ROKU, dostosowanie krakowskiego węzła kolejowego do parametrów sieci bazowej TEN-T,- pozycja pojawia się wcześniej	
			Str. 76, PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. – ZAMIERZENIA INWESTYCYJNE NA LATA 2021-2030 Z PERSPEKTYWĄ DO 2040 ROKU, rewitalizacja linii kolejowych nr 108 i 110 na odcinku Stráže - Gorlice Zagórzany / Gorlice – granica województwa - pozycja pojawia się wcześniej	
			Str. 76, PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. – ZAMIERZENIA INWESTYCYJNE NA LATA 2021-2030 Z PERSPEKTYWĄ DO 2040 ROKU, dostosowanie krakowskiego węzła kolejowego do parametrów sieci bazowej TEN-T,- pozycja pojawia się wcześniej	
			Str. 76, PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. – ZAMIERZENIA INWESTYCYJNE NA LATA 2021-2030 Z PERSPEKTYWĄ DO 2040 ROKU, dostosowanie krakowskiego węzła kolejowego do parametrów sieci bazowej TEN-T,- pozycja pojawia się wcześniej	
			Str. 77, PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. – ZAMIERZENIA INWESTYCYJNE NA LATA 2021-2030 Z PERSPEKTYWĄ DO 2040 ROKU, dostosowanie krakowskiego węzła kolejowego do parametrów sieci bazowej TEN-T,- pozycja pojawia się wcześniej	
			Str. 77, PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. – ZAMIERZENIA INWESTYCYJNE NA LATA 2021-2030 Z PERSPEKTYWĄ DO 2040 ROKU, dostosowanie krakowskiego węzła kolejowego do parametrów sieci bazowej TEN-T,- pozycja pojawia się wcześniej	

L.p.	Data i znak pisma	Podmiot	Treść opinii / uwagi	Rozstrzygnięcie i uzasadnienie
			<p>Str. 77, PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. – ZAMIERZENIA INWESTYCYJNE NA LATA 2021-2030 Z PERSPEKTYWĄ DO 2040 ROKU, rewitalizacja linii kolejowej nr 103 Trzebinia – Wadowice - pozycja pojawia się wcześniej</p> <p>Str. 77, PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. – ZAMIERZENIA INWESTYCYJNE NA LATA 2021-2030 Z PERSPEKTYWĄ DO 2040 ROKU, prace na linii kolejowej nr 94 i 103 na odcinku Skawina - Oświęcim/Trzebinia - pozycja pojawia się wcześniej</p>	
			<p>Str.116, Tab. 91, Działania miękkie, poz. 1 - Weryfikacja uwzględniania w dokumentach planistycznych przepisów z zakresu ochrony przed hałasem i drganiami, w tym w zakresie uwzględniania strategicznych map hałasu w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, w przypadku lokalizowania nowych obszarów przeznaczonych pod zabudowę w sąsiedztwie linii kolejowych. - Spółka nie prowadzi wykazu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego obowiązujących na terenach obejmujących oraz położonych w sąsiedztwie linii kolejowych objętych strategicznymi mapami hałasu. PLK SA dopiero od września 2023 r. jest wpisana jako podmiot właściwy do opiniowania projektów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Nie jest więc pewne, czy do Spółki wpłynęły wszystkie projekty planów miejscowych dotyczących obszarów wskazanych w Programie. Ponadto, Spółka nie ma możliwości weryfikacji, które z opiniowanych przez nią planów miejscowych zostały uchwalone przez gminy i zostały opublikowane w dzienniku urzędowym województwa (plany miejscowe zaczynają obowiązywać na ogół po 14 dniach od ich publikacji w dzienniku urzędowym). Natomiast pomiędzy etapem opiniowania, a wejściem w życie planu miejscowego może upłynąć od kilku miesięcy, do nawet lat. Przy czym na późniejszym etapie – wyłożenia do publicznego wglądu, ustalenia takiego dokumentu mogą się zasadniczo zmienić. Zarządca nie jest też w stanie zweryfikować, czy we wszystkich opiniowanych przez nas planach miejscowych uwagi zgłaszane w imieniu PLK są uwzględniane. Należy pamiętać, że zarządca linii kolejowych, a także zarządcy drogi są jedynie pomiotem opiniującym. Opinie nie muszą być uwzględniane przez wójta, burmistrza, prezydenta odpowiedzialnego za sporządzenie planu miejscowego. Wójt, burmistrz, prezydent, jako sporządzający miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego gromadzi dokumentację związaną z jego opracowaniem, w tym wykaz uzgodnień i opinii przedstawionych do projektu planu. W związku z czym, pełna wiedza na temat miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego obowiązujących na obszarach sąsiadujących z liniami kolejowymi dla których sporządzono strategiczne mapy hałasu, wraz z wszystkimi uwagami i uzgodnieniami, w tym dotyczącymi ochrony przed hałasem, znajduje się w gestii gmin w granicach których znajdują się takie odcinki linii kolejowych. Poza wnoszeniem o zmianę przeznaczeń terenów, w opiniach do projektów planów Spółka postuluje o wprowadzanie w nich rozwiązań funkcjonalno-przestrzennych pozwalających na ograniczenie oddziaływania generowanego przez ruch pociągów. Postulujemy wprowadzenie nakazów lokalizacji w pierwszej linii zabudowy obiektów niechronionych akustycznie (nie przeznaczonych na stały bądź czasowy pobyt ludzi), takich jak: garaże wielopoziomowe, budynki magazynowe i gospodarcze, obiekty infrastruktury technicznej, lub inne obiekty kubaturowe mający wpływ na ograniczenie oddziaływania akustycznego generowane przez infrastrukturę transportową, lub choćby stref zieleni. We wrześniu ub. r. PLK wysłała do Marszałków województw, na terenie których znajdują się odcinki linii kolejowych objętych strategicznymi mapami hałasu pismo z prośbą o uwzględnienie powyższych postulatów w sporządzanych przez nich programach ochrony środowiska przed hałasem.</p>	<p>Nieuwzględniono Intencja zapisu jest zgodna z intencją zgłoszonej uwagi. Wskazana weryfikacja winna odbywać się na etapie opiniowania nowych planów, w celu unikania powstawania konfliktów akustycznych w przyszłości.</p>
			<p>Str. 147, Rozdz. 11.7 Opis sposobu monitorowania realizacji POŚpH - Zgodnie z "Dobrymi praktykami wykonywania programów ochrony środowiska przed hałasem" zarządzający źródłami hałasu są zobowiązani do sporządzania i przedkładania raportu z postępu realizacji Programu za ubiegły rok w terminie do 31 marca każdego roku. Ponadto zgodnie w wyżej przywołanym dokumentem, w przypadku braku ww. raportów należy zwrócić się do podmiotu wskazanego w poprzednim POH jako odpowiedzialnego za realizację poszczególnych działań z prośbą o informację na temat stopnia ich realizacji.</p>	<p>Nieuwzględniono Obowiązek ustalono w celu zapewnienia odpowiedniej jakości danych, które będą stanowić podstawę do sporządzenia oceny stopnia realizacji działań przy sporządzaniu kolejnego POŚpH.</p>

L.p.	Data i znak pisma	Podmiot	Treść opinii / uwagi	Rozstrzygnięcie i uzasadnienie
10	11.04.2024 (ZDP.DI.4130.2.2024.EG)	ZARZĄD DRÓG POWIATOWYCH W BRZESKU	W związku z otrzymanym pismem znak: SR-V.7013.2.35.2024 z dnia 02.04.2024r Zarząd Dróg Powiatowych w Brzesku opiniuje pozytywnie projekt Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa małopolskiego wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko.	-
11	26.04.2024 (DMS-WHPE.023.6.2024)	GŁÓWNY INSPEKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA	UWAGI DO: PROJEKTU PROGRAMU OCHRONY ŚRODOWISKA PRZED HAŁASEM DLA WOJEWÓDZTWA MAŁOPOLSKIEGO	
			Str. 8 - Obszary objęte Programem: - obszar opracowania strategicznej mapy hałasu dla miasta Krakowa to 326,84 km2 - obszar opracowania strategicznej mapy hałasu dla miasta Tarnowa to 72,38 km2 - obszar opracowania strategicznej mapy hałasu dla lotniska Kraków – Balice to 26,3 km2	Uwzględniono Zweryfikowano wartość.
			Str. 9 - Powierzchnia objęta programem - wartość ok. 2.508 km2.	Uwzględniono Zweryfikowano wartość.
			Tab. 2 - Wartość podana przez Stalexport Autostrada Małopolska SA w strategicznej mapie hałasu to powierzchnia w km2, a nie długość dróg.	Uwzględniono Zweryfikowano wartość.
			Str. 11 - Liczba mieszkańców na terenach objętych mapowaniem niezgodna jest z danymi ze strategicznych map hałasu. Prawdłowo podano wartości tylko dla miasta Krakowa i miasta Tarnowa.	Uwzględniono Zweryfikowano i poprawiono wartości uwzględniając dane pochodzące bezpośrednio z warstw przestrzennych i opisowych pobranych z bazy EHAŁAS-M.
			Tab. 4 - Nieprawidłowa liczba budynków w przekroczeniach 1-5 dB hałasu drogowego Dzielnica Zwierzyniec i Dzielnica Dębni.	Uwzględniono Zweryfikowano wartość.
			Tab. 5 - Nieprawidłowa liczba osób w przedziale hałasu 60-64,9 dB dla wskaźnika LDWN - powinno być 77.000. Błędne zakresy poziomu hałasu LN oraz powierzchnia terenu w drugim przedziale.	Uwzględniono Zweryfikowano wartości.
			Tab. 6 - Błędny tytuł kolumny „Poziom hałasu [dB]” - powinno być „Przekroczenie wartości dopuszczalnej hałasu w środowisku [dB]”. Błędna powierzchnia terenu dla przekroczeń 10,1-15 dB dla wskaźnika LDWN.	Uwzględniono Zweryfikowano wartości.
			Tab. 7 - Błędne zakresy poziomu hałasu LN.	Uwzględniono Zweryfikowano wartości.
			Tab. 8 - Błędny tytuł kolumny „Poziom hałasu [dB]” - powinno być „Przekroczenie wartości dopuszczalnej hałasu w środowisku [dB]”.	Uwzględniono Zweryfikowano wartości.
			Tab. 9 - Błędne zakresy poziomu hałasu LN.	Uwzględniono Zweryfikowano wartości.
			Tab. 10 - Błędny tytuł kolumny „Poziom hałasu [dB]” - powinno być „Przekroczenie wartości dopuszczalnej hałasu w środowisku [dB]”.	Uwzględniono Zweryfikowano wartości.
			Str. 18 - Podana w nawiasie niezgodna liczba linii tramwajowych - powinno być (18 zwykłych oraz 2 nocne).	Uwzględniono Zweryfikowano wartości.
			Str. 19 - Identyfikacja obszarów podlegających ograniczeniom oraz obszarów spełniających kryteria obszarów cichych – brak informacji o obszarze ograniczonego użytkowania wyznaczonego dla lotniska Kraków – Balice.	Uwzględniono Dodano informację o OOU.
			Str. 29 - Akapit „Zestawienie propozycji działań (...)” - podano „W ciągu następnych 5 lat po opracowaniu strategicznej mapy hałasu (2023-2028)” natomiast Zarządca w strategicznej mapie hałasu określa „W ciągu następnych 5 lat (2022-2027)”.	Uwzględniono Zweryfikowano wartości.
Tab. 21: Poz. 14, 18, 28-31, 34-36, 39-58 termin realizacji zgodnie ze strategiczną mapą hałasu to 2022. Poz. 19-21, 23, 37-38 termin realizacji zgodnie ze strategiczną mapą hałasu to 2021-2022. Poz. 24 termin realizacji zgodnie ze strategiczną mapą hałasu to 2020-2022.	Uwzględniono Zweryfikowano wartości.			
Tab. 24 - Błędne zakresy poziomu hałasu LN	Uwzględniono Zweryfikowano wartości.			
Tab. 26 - Błędne zakresy poziomu hałasu LN	Uwzględniono Zweryfikowano wartości.			
Tab. 28 - Pierwszy wiersz tabeli - podana nieprawidłowa długość odcinka, powinno być 2,198 km.	Uwzględniono			

L.p.	Data i znak pisma	Podmiot	Treść opinii / uwagi	Rozstrzygnięcie i uzasadnienie
				Zweryfikowano wartości.
			Str. 46 - Akapit „Zestawienie propozycji działań (...)” - podano „W ciągu następnych 5 lat po opracowaniu SMH (2023-2028)” natomiast Zarządca w strategicznej mapie hałasu określa „W ciągu następnych 5 lat (2022-2027)”	Uwzględniono Zweryfikowano wartości.
			Tab. 52, poz. 15 - termin zakończenia inwestycji zgodnie ze strategiczną mapą hałasu to 2022.	Uwzględniono Zweryfikowano wartości.
			Ryc. 16 - Rozbieżność danych na wykresie z analogicznym występującym w strategicznej mapie hałasu.	Uwzględniono Zweryfikowano wykres.
			Str. 51 - Akapit „Zestawienie propozycji działań (...)” - podano „W ciągu następnych 5 lat po opracowaniu strategicznej mapy hałasu (2023-2027)” natomiast Zarządca w strategicznej mapie hałasu określa „W ciągu następnych 5 lat (2022-2027)”.	Uwzględniono Zweryfikowano wartości.
			Tab. 65 - 70 - Tabele do zaktualizowania wg ostatecznej wersji strategicznej mapy hałasu dla lotniska Kraków - Balice.	Uwzględniono Zweryfikowano wartości.
			Str. 67 - Nie oceniono, czy niezrealizowane działania w zakresie ochrony przed hałasem wskazane w poprzednim programie dla dróg będących w zarządzie GDDKiA powinny być zrealizowane w obecnym programie.	Uwzględniono Doprecyzowano zapis.
			Str. 70 - Nie oceniono, czy niezrealizowane działania w zakresie ochrony przed hałasem wskazane w poprzednim programie dla dróg będących w zarządzie ZDW Kraków powinny być zrealizowane w obecnym programie.	Uwzględniono Doprecyzowano zapis.
			Rozdział 11.2.2. - Dla miasta Tarnowa na niektórych terenach o najwyższych wartościach wskaźnika NHA nie zaproponowano żadnych działań naprawczych np. miękkich, co jest niegodne z wymaganiami § 6 pkt. 6 Rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska w sprawie programu ochrony środowiska przed hałasem.	Uwzględniono Jak wynika ze zgłoszeń strony społecznej bardzo częstym źródłem uciążliwości akustycznych jest nieprzestrzeżenie ograniczeń prędkości na drogach. Z tego powodu obszar miasta Tarnowa objęto działem miękkim PL_KM_01, polegającym na kontroli przestrzegania przepisów w zakresie ograniczania prędkości. Zapis w POŚpH doprecyzowano, iż działanie dotyczy w szczególności obszaru priorytetowego na terenie Tarnowa.
			Rozdział 11.2.2 - Dla głównych dróg na niektórych terenach o najwyższych wartościach wskaźnika NHA nie zaproponowano żadnych działań naprawczych np. miękkich, co jest niegodne z wymaganiami § 6 pkt. 6 Rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska w sprawie programu ochrony środowiska przed hałasem.	Uwzględniono W efekcie uwzględnienia wniosków z konsultacji społecznych dodano szereg działań miękkich, dla odcinków dróg w obszarze priorytetowym. Ponadto bardzo częstym źródłem przekroczeń norm jest nadmierna prędkość na drogach. Z tego powodu w POŚpH zaproponowano działanie miękkie PL_KM_01, polegające na kontroli przestrzegania przepisów w zakresie ograniczania prędkości. Zapis w POŚpH doprecyzowano, iż działanie to dotyczy w szczególności obszaru priorytetowego POŚpH dla głównych dróg.

L.p.	Data i znak pisma	Podmiot	Treść opinii / uwagi	Rozstrzygnięcie i uzasadnienie
			Str. 144 - Ze względu na błąd w tekście nie wskazano wszystkich zarządców infrastruktury odpowiedzialnych za realizację zadań inwestycyjnych i części zadań miękkich ujętych w Programie.	Uwzględniono Zweryfikowano odwołanie do tabel.
			Str. 148 - Nieprawidłowe dane dotyczące powierzchni obszaru objętego Programem - miasta Krakowa (powinno być 326,84 km ²) i miasta Tarnowa (powinno być 72,38 km ²).	Uwzględniono Zweryfikowano wartości.
			Str. 149 - Obszar opracowania strategicznej mapy hałasu dla lotniska Kraków - Balice to 26,3 km ² .	Uwzględniono Zweryfikowano wartości.
			Str. 150 - Liczba mieszkańców na terenach objętych mapowaniem niezgodna z danymi ze strategicznych map hałasu. Prawidłowo podane wartości tylko dla miasta Krakowa i miasta Tarnowa.	Uwzględniono Zweryfikowano i poprawiono wartości uwzględniając dane pochodzące bezpośrednio z warstw przestrzennych pobranych z bazy EHAŁAS-M.

3. ZEBRANE OPINIE, WNIOSKI I UWAGI WRAZ Z ICH ANALIZĄ ORAZ UZASADNIENIEM W ZAKRESIE SPOSOBU UWZGLĘDNIENIA

W toku konsultacji, w okresie od 4 kwietnia do 25 kwietnia 2024r. dostępnymi kanałami wpłynęło 160 uwag, z czego 107 skierowano do projektu POŚpH, natomiast 53 do Prognozy OOŚ, przy czym faktycznie do treści Prognozy OOŚ odnosiło się jedynie 12, co oznaczono w zestawieniu. Pozostałe uwagi, zgłaszane do Prognozy OOŚ przez formularz, dublowały uwagi zgłaszane do Programu i dotyczyły się faktycznie jedynie jego treści.

Zestawienie zebranych uwag i wniosków dot. POŚpH i Prognozy OOŚ, zagregowanych do specyficznych obszarów, wraz z ich analizą i przyjętymi rozstrzygnięciami, zaprezentowano w punktach 3.1 oraz 3.2. W punkcie 3.3 zestawiono natomiast zakres diskutowanych zagadnień i zgłoszonych uwag na spotkaniu informacyjno – konsultacyjnym, opisanym w punkcie III.

3.1. UWAGI I WNIOSKI WNIESIONE DO PROJEKTU PROGRAMU

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
14	12.04.2024	Obszar oddziaływania Portu Lotniczego im. Jana Pawła II Kraków-Balice	<p>Program w ogóle nie uwzględnia klimatu akustycznego, który ma inny charakter w sąsiedztwie lotniska i autostrady. To ciągły szum przejeżdżających samochodów a z lotniska dodatkowo bardzo dokuczliwy hałas z płyt lotniskowej skąd docierają dźwięki, które są bardzo irytujące i przy których nie da się spać przy otwartym oknie. Program kompletnie nie określa co mają zrobić ludzie, których nie stać na klimatyzację. W sypialni panuje wysoka temperatura, nie da się spać a otwarcie okna powoduje irytację. Nie zgadzam się na faworyzowanie lotniska kosztem zdrowia mieszkańców. To samo w przypadku autostrady. Stowarzyszenie Michalskiego o nazwie "Integracja Szczyglic" od 15 lat w sądzie nie może wyegzekwować wyroku, pomimo że biegły określił, że są przekroczone normy hałasu. To jest państwo prawa? Jeśli to lotnisko ma tak zbawienny dla regionu wpływ to, dlaczego nie wykupi domów, tu się nie da żyć. Nikogo z urzędników tu nikt nie widział, czy Wy wiecie w jakich warunkach się tu żyje. Dlaczego moje małe dzieci mają płacić zdrowiem za tą patoturystykę? Tanie linie dowożą pijanych anglików do lokalnych domów publicznych i na wieczory kawalerskie, hotelarze i restauratorzy liczą zyski a my co? Czy ci turyści nie mogą sobie wcześniej przylecieć, co mnie obchodzi biznes ryanaira albo wizzara? Proszę wreszcie o podjęcie działań w celu ochrony zdrowia ludzi, bo tego nie zrekompensują żadne pieniądze albo wykup, bo mam już dość tego pisowskiego aparatczyka prezesa, który szantażuje moją rodzinę poprzez ogłaszanie wszem i wobec, że to lotnisko to być albo nie być. Proszę o podjęcie konkretnych działań.</p>	<p>W Programie przewidziane są działania mające na celu ograniczenie hałasu z lotniska, szczególnie w porze nocnej MPL_KM_01, MPL_KM_02. W kwestii oddziaływania autostrady A4 na wskazanym odcinku, projektowane są działania naprawcze zarządcy w perspektywie długoterminowej, w ramach jej planowanej rozbudowy o trzeci pas (GDDKIA_DI_26, GDDKIA_DI_11).</p>	<p>Spośród wszystkich zgłoszonych uwag i wniosków, niemal ¼ odnosi się do aspektów oddziaływania Portu Lotniczego Kraków-Balice. Pośród nich pojawiają się głosy zarówno za obroną status quo, jak i zaostrożenia ograniczeń, szczególnie w zakresie obowiązywania ograniczenia operacji lotniczych w porze nocy.</p>
15	12.04.2024		<p>Jestem mieszkańcem Szczyglic, mamy tutaj mega hałas od autostrady, która nie ma ekranów oraz o samolotów które stoją na płycie lotniska z włączonymi silnikami oraz od tych startujących w stronę Krakowa! Teraz ma być rozbudowywana autostrada o 3 pas więc ekrany powinny być postawione razem z rozbudową. odnośnie lotniska to trzeba zwiększyć przerwę nocną i coś wymyślić z tym hałasem.</p>	<p>W Programie przewidziane są działania mające na celu ograniczenie hałasu z lotniska, szczególnie w porze nocnej MPL_KM_01, MPL_KM_02. W kwestii oddziaływania autostrady A4 na wskazanym odcinku, projektowane są działania naprawcze zarządcy w perspektywie długoterminowej, w ramach jej planowanej rozbudowy o trzeci pas (GDDKIA_DI_26, GDDKIA_DI_11).</p>	<p>Uwzględniając wszystkie argumenty należy zauważyć, iż interes jednej grupy nie może ograniczać prawa do korzystania ze środowiska innych grup.</p>
16	12.04.2024		<p>Brakuje ciszy nocnej na lotnisku w Balicach. W okolicznych wsiach (np. Rząska, Szczyglice) hałas w nocy jest ogromny. Przydałoby się rozwiązanie, które doda np. cisze nocną od 22-5. Dodatkowo nawet daleko słyhać szum od obwodnicy w wyżej wymienionych miejscowościach - możliwe że panele częściowo zmieniłyby ten problem.</p>	<p>W Programie przewidziane są działania mające na celu ograniczenie hałasu z lotniska, szczególnie w porze nocnej MPL_KM_01, MPL_KM_02. W kwestii oddziaływania autostrady A4 na wskazanym odcinku, projektowane są działania naprawcze zarządcy w perspektywie długoterminowej, w ramach</p>	<p>Z tego względu wydaje się, że nałożony w POŚpH obowiązek ustanowienia przez zarządcę ograniczeń operacji w okresie tzw. ciszy nocnej „core night” w zaproponowanych godzinach, tj. 01:00 – 05:00, z niezbędnymi włączeniami jest rozsądnym kompromisem między koniecznością</p>

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
20	18.04.2024		<p>Jestem mieszkanką Szczyglic - miejscowości przy lotnisku Balice - dodatkowo - przez naszą miejscowość przecina obwodnica.</p> <p>Cisza nocna dla lotniska 1-5 rano, Dla obwodnicy ciszy nie ma. Nie ma też ekranów akustycznych na odcinku przebiegającym przez Szczyglice, a staramy się o takie ekrany od kilku lat. Jak do tej pory - bezskutecznie, bo nie środków i czasem jest ciszej, więc normy nie są przekroczone. Lotnisko generuje ogromny hałas a plany związane z budową nowego pasa startowego jeszcze ten hałas spotęgują - samoloty będą starować i lądować bezpośrednio nad naszymi domami.</p> <p>Ważne są zyski lotniska i Krakowa, o nas mieszkańców nic się nie mówi i nikt nie chce usłyszeć o naszych problemach.</p> <p>Żeby była jasność - mieszkam w Szczyglicach od urodzenia i to lotnisko przyszło do mnie i nikt nie chce zrozumieć, to dla wielu z nas nieproszony gość. Wiem, że lotniska nie przeniesiemy, ale też chcemy normalnie zasypiać, spać i rozmawiać bez podnoszenia głosu. Oczekuję, że nowy projekt będzie w szerszym zakresie uwzględniał postulaty mieszkańców a nie tylko interesy lotniska i Krakowa.</p>	<p>jej planowanej rozbudowy o trzeci pas (GDDKIA_DI_26, GDDKIA_DI_11).</p> <p>W Programie przewidziane są działania mające na celu ograniczenie hałasu z lotniska, szczególnie w porze nocnej MPL_KM_01, MPL_KM_02.</p> <p>W kwestii oddziaływania autostrady A4 na wskazanym odcinku, projektowane są działania naprawcze zarządcy w perspektywie długoterminowej, w ramach jej planowanej rozbudowy o trzeci pas (GDDKIA_DI_26, GDDKIA_DI_11).</p>	funkcjonowania Portu Lotniczego i potrzebami okolicznych mieszkańców.
23	19.04.2024		<p>Takie rozwiązanie spowoduje zmniejszenie elastyczności i konkurencyjności portu lotniczego Kraków-Balice, ograniczenie dostępności lotów, a w konsekwencji zawieszenie lub likwidację niektórych kierunków oraz spadek liczby pasażerów. Wskutek tego zmniejszeniu ulegnie ruch turystyczny, zarówno przyjazdowy jak i wyjazdowy, co doprowadzi do obniżenia wpływów z turystyki, atrakcyjności biznesowej i możliwości rozwoju gospodarczego województwa małopolskiego. W przypadku rozszerzenia godzin obowiązywania ciszy nocnej port lotniczy w Krakowie utraci zdolność obsługi obecnego wolumenu pasażerów, a ruch lotniczy zostanie z dużym prawdopodobieństwem i znaczącym stopniem przekierowany na sąsiednie porty lotnicze: Międzynarodowy Port Lotniczy Katowice w Pyrzowicach czy Port Lotniczy Rzeszów – Jasionka. Taki scenariusz byłby niepowetowaną stratą dla województwa małopolskiego oraz niweczył dotychczasowe działania portu lotniczego, co nabiera większego znaczenia w świetle faktu, że czas niezbędny na pozyskanie nowych linii lotniczych w celu otwarcia połączenia z Krakowem może wynieść nawet kilka lat. Ponadto jako mieszkańiec Krakowa i Polak uważam, że zasługujemy na nowoczesność i rozwój a nie ciągłe próby ograniczania go przez lewicowych aktywistów. Jeśli nie podoba im się rozwój i nowoczesność to mogą się wyprowadzić np. do lasu i tam żyć w zgodzie z naturą.</p>	<p>Rozwój portu nie może się opierać na wyłączności jednego podmiotu do korzystania ze środowiska, a powinien być swego rodzaju konsensusem dla wszystkich. Dlatego wprowadzenie „core night” w zaproponowanych godzinach jest rozsądnym kompromisem między potrzebami lotniska i okolicznych mieszkańców.</p>	
27	20.04.2024		<p>Możliwe rozszerzenie godzin obowiązywania ciszy nocnej, a co za tym idzie dalsze ograniczenie działalności operacyjnej portu lotniczego Kraków Airport oceniam bardzo krytycznie. Skutki ich wdrożenia będą szkodliwe dla krakowskiej i małopolskiej branży turystycznej. Jednocześnie działania te nie poprawiają jakości środowiska i komfortu życia mieszkańców gminy Zabierzów, którzy mimo wszystko chętnie dokonują zakupu nieruchomości w bliskiej okolicy portu lotniczego. Przy obecnym stanie rozwoju technologii, rozwiązań problemu podwyższonego poziomu hałasu silników odrzutowych, zakłócających ciszę nocną, należałoby szukać w istniejących i stosowanych już w branży lotniczej metodach ich wyciszenia, zamiast ograniczać działalność operacyjną portu lotniczego. Technologicznie już pojawiają się samoloty z napędem hybrydowym, w związku z tym możliwym w najbliższej przyszłości będzie "ciche lądowanie i start" przy pomocy napędu elektrycznego.</p> <p>W związku z powyższym gorąco zachęcam do pozostawienia obecnego przedziału czasu: 1.00-5.00 i w szczególności do zaniechania ewentualnego wydłużenia ciszy nocnej do godz. 22.00-6.00. Działanie takie nie tylko nie wpłynie w sposób istotny na komfort środowiskowy mieszkańców w miejscu lokalizacji lotniska, które już istniało, gdy dokonywali swoich inwestycji mieszkaniowych lub zakupu lokali. A więc doskonale wiedzieli na co się decydują, Można im jeszcze uświadomić, że w sytuacji konfliktu zbrojnego to właśnie ten teren będzie celem wzmożonych ataków nieprzyjaciela, i o ile infrastruktura lotniska będzie chroniona o tyle okoliczne budowle cywilne niekoniecznie wręcz mogą być trafione odłamkami zestrzelonych przez obronę przeciwlotniczą dronów, rakiet lub nieprecyzyjnie wycelowanych bomb lotniczych. Planowane działania</p>	<p>Uwaga zgodna jest z aktualnie obowiązującym w Programie zapisem dotyczącym „core night”.</p>	

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
			niestety nie pozostaną bez ujemnego wpływu na działania operacyjne na Kraków Airport. Warto ponownie przypomnieć, że obecnego przedziału czasu: 1.00-5.00. wyłączone są loty nie cywilne na które mieszkańcy w żadnym przypadku wpływu nie mają i mieć nie będą.		
29	21.04.2024		Moja uwaga dotyczy Międzynarodowego Portu Lotniczego w Balicach. Neutralizowanie jego uciążliwości powinno polegać nie na ograniczaniu działalności (np. poprzez wprowadzenie czy rozszerzenie czasu trwania ciszy nocnej lub zmniejszanie wielkości ruchu lotniczego), gdyż to nie poprawi jakości środowiska czy komfortu życia mieszkańców, lecz na unowocześnieniu infrastruktury, sprzętu itp. przy wykorzystaniu najnowszych technologii służących redukcji hałasu. Wprowadzenie ciszy nocnej i redukcja połączeń lotniczych przełożą się na obniżenie znaczenia portu w szczególności dla ruchu międzynarodowego, a tym samym zmniejszenia atrakcyjności Krakowa i województwa, a także do przejścia ruchu lotniczego przez Pyrzowice czy Jasionkę. W konsekwencji będzie to oznaczało nie tylko zmniejszenie zagranicznego ruchu biznesowego i turystycznego oraz konkurencyjności w tych zakresach, ale również obniżenie dochodów Miasta i województwa z biznesu i turystyki. Uważam, że należałoby wydać zakaz budowania się w okolicach portu (dotyczy to także deweloperów), a nie hamowania jego rozwoju. Boom na budownictwo w tej części jest ogromny. Dziwię się, że kupujący tam mieszkania i domy (notabene po bardzo wysokich cenach), nie mają świadomości hałasu (jawi się tutaj analogia do przemyślanego zakupu mieszkania czy domu na terenach zalewowych i narzekania, gdy jest powódź).	Rozwój portu nie może się opierać na wyłączności jednego podmiotu do korzystania ze środowiska, a powinien być swego rodzaju konsensusem dla wszystkich. Dlatego wprowadzenie „core night” w zaproponowanych godzinach jest rozsądnym kompromisem między potrzebami lotniska i okolicznych mieszkańców.	
32	22.04.2024		Uważam, że projekt wydłużenia ciszy nocnej Kraków Airport jest niekorzystny dla miasta	Rozwój portu nie może się opierać na wyłączności jednego podmiotu do korzystania ze środowiska, a powinien być swego rodzaju konsensusem dla wszystkich. Dlatego wprowadzenie „core night” w zaproponowanych godzinach jest rozsądnym kompromisem między potrzebami lotniska i okolicznych mieszkańców.	
45	24.04.2024		Uważam że cisza nocna powinna trwać od 22 w nocy do 5 rano	Wprowadzenie „core night” w zaproponowanych w Programie godzinach (1:00 - 5:00) jest rozsądnym kompromisem, między potrzebami lotniska i okolicznych mieszkańców.	
47	24.04.2024		Uważam, że zwiększający się hałas dla mieszkańców okolicy lotniska z każdym dniem staje się nie do zniesienia. Niestety lotnisko nie operuje w ciągu dnia a większość lotów przypada na godziny po 22. Uważam, że należy wprowadzić ciszę nocną i spokojnie tak niewielkie miasto jak Kraków może obsłużyć samoloty przybywające do małopolski w ciągu dnia. Drugą sprawą jest autostrada i hałas z niej dobiegający nieustannie. Niebawem ma być dokładany trzeci pas na odcinku w okolicach Tyńca i tu także powinno być uwzględnione ograniczenie hałasu przez ekrany itp.	W Programie przewidziane są działania mające na celu ograniczenie hałasu z lotniska, szczególnie w porze nocnej MPL_KM_01, MPL_KM_02. W kwestii oddziaływania autostrady A4 na wskazanym odcinku, projektowane są działania naprawcze zarządcy w perspektywie długoterminowej, w ramach jej planowanej rozbudowy o	

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
				trzeci pas (GDDKIA_DI_26, GDDKIA_DI_11).	
51	24.04.2024		<p>Zgodnie z art. 119a Ustawy o ochronie środowiska „Na podstawie strategicznych map hałasu marszałek województwa opracowuje dla obszaru województwa projekt uchwały w sprawie programu ochrony środowiska przed hałasem.”</p> <p>Konsultowany projekt uchwały w sprawie programu ochrony środowiska przed hałasem w zakresie oddziaływania lotniska Balice został sporządzony na podstawie w oparciu o dokument „Strategiczna mapa hałasu lotniska Kraków – Balice 2023” przygotowany na zamówienie spółki Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków Balice Sp. z o.o. dalej „Lotnisko”.</p> <p>Dokument ten stanowi aktualizację uprzednio wykonanego opracowania – „Mapa akustyczna lotniska Kraków-Balice” z 2018 roku i obejmuje stan akustyczny wokół lotniska na 2022 r.</p> <p>Wskazują, że konsultowany projekt uchwały w sprawie programu ochrony środowiska przed hałasem w zakresie oddziaływania lotniska Balice jest oparty o dokument (w formie streszczenia i załączników graficznych), który nie spełnia wymagań określonych Ustawą i Rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska w sprawie szczegółowego zakresu danych ujętych na strategicznych mapach hałasu, sposobu ich prezentacji i formy ich przekazywania z dnia 1 lipca 2021 r. (dz.u. z 2021 r. poz. 1325) tj. z dnia 4 lutego 2024 r. (dz.u. z 2024 r. poz. 255) z następujących przyczyn:</p> <p>naruszenie art. 116 ust. 6 pkt 6,7,8,9,10,10 Ustawy a poprzez wadliwe zestawienie wyników pomiarów wykonanych na potrzeby sporządzenia mapy; wskazanie terenów zagrożonych hałasem; wskazanie danych liczbowych dotyczących ludności narażonej na hałas; analizę kierunków zmian stanu akustycznego środowiska; wyniki analiz rozkładu hałasu; ocenę szkodliwych skutków hałasu; wynikające z wadliwego ustalenia stan faktycznego będącego podstawą na właściwego zaplanowania i wykonania „Mapa akustyczna lotniska Kraków-Balice” tj.</p> <p>a) brak uwzględnienia zmian dokonanych ok. 2020 r. tras odlotu z lotniska Balice od strony zachodniej na stronę wschodnią,</p> <p>b) brak wykonania pomiarów hałasu na ścieżkach odlotu z lotniska Balice od strony zachodniej na stronę wschodnią – w zakresie korytarza na północ i na południe,</p> <p>c) wykonywanie pomiarów na punkcie SP nr 51 – oddalonym o ok. 700 m od linii nalotu i odlotu na lotnisko Balice,</p> <p>d) brak wskazania w dokumencie terenów rzeczywiście zagrożonych hałasem lotniczym,</p> <p>e) wadliwą ocenę szkodliwych skutków hałasu mimo ustalenia w dokumencie, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> - wzrost liczby lokali mieszkalnych objętych oddziaływaniem zwłaszcza w odniesieniu do wskaźnika LN (z 1,3 na 1,9 tys.) tj. wyniósł 46% (!!!!) - wzrost liczby mieszkańców eksponowanych na hałas powyżej w zakresie wartości wskaźnika LN powyżej 50 dB (z 30,2 na 39,8 tys.) - słownie trzydzieści dziewięć tysięcy osiemset mieszkańców tj. wyniósł 31 % (!!) <p>-dokument zawiera absurdalny wynik analiz tj. „Biorąc pod uwagę wzrost liczby samolotów obsługiwanych na lotnisku w 2022 r. (względem roku 2018), przedstawione wyniki w SMH 2023 wskazują na brak istotnego wzrostu zasięgów hałasu”</p> <p>Mając powyższe na uwadze wnoszę o:</p> <p>1) uzupełnienie zgromadzonej dokumentacji w sprawie dodatkowymi pomiarami hałasu wykonanymi przez Inspektorów Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska w Krakowie w punktach – na rzeczywistej ścieżce dolotu i odlotu z i do Lotniska w ok. ul. Siewnej, ul. Piaszczynej, Ronda Mogińskiego, Bibic w układzie</p> <ul style="list-style-type: none"> - pomiary dzienne, - pomiary nocne – 22 -23, 23 – 24, 24 – 05, 05 – 06, - pomiary w układzie starty w kierunku wschodnim, - pomiary w układzie starty kierunku zachodnim, <p>2) Wprowadzenie do konsultowanego dokumentu rekomendacji wyłączenia ruchu lotniczego w obrębie Lotniska Balice w godzinach 22.00- 6.00.</p>	<p>1. Jak wskazano w uwadze Program opracowywany jest na podstawie przekazanych GIOŚ i zaakceptowanych przez ten organ strategicznych map hałasu. Wobec tego uzupełnienie Programu o wymagane elementy wymagałoby uprzedniej aktualizacji strategicznej mapy hałasu dla Portu Lotniczego. Aktualizacja taka będzie prowadzona niebawem, gdyż po wykonaniu jej w roku 2022, kolejna runda mapowania zaczyna się w roku 2024 i trwa do roku 2027, gdy nowe strategiczne mapy zostaną opublikowane.</p> <p>2. Wprowadzenie „core night” w zapisy Programu w zaproponowanych godzinach, tj. 01:00 – 05:00 jest rozsądnym kompromisem między potrzebami funkcjonowania Portu Lotniczego i okolicznych mieszkańców.</p>	

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
61	25.04.2024		W załączniku w imieniu Stowarzyszenia Organizacja Turystyczna Stołecznego Królewskiego Miasta Krakowa przesyłam pismo dotyczące konsekwencji rozszerzenia godzin ciszy nocnej na lotnisku w Balicach oraz wpływu na branżę turystyczną.	Rozwój portu nie może się opierać na wyłączności jednego podmiotu do korzystania ze środowiska, a powinien być swego rodzaju konsensusem dla wszystkich. Dlatego wprowadzenie „core night” w zaproponowanych godzinach jest rozsądnym kompromisem między potrzebami lotniska i okolicznych mieszkańców.	
65	25.04.2024		Uwagi ujęte w załączniku (poz.87)	Rozwój portu nie może się opierać na wyłączności jednego podmiotu do korzystania ze środowiska, a powinien być swego rodzaju konsensusem dla wszystkich. Dlatego wprowadzenie „core night” w zaproponowanych godzinach jest rozsądnym kompromisem między potrzebami lotniska i okolicznych mieszkańców.	
73	25.04.2024		Zgodnie z art. 119a Ustawy o ochronie środowiska „Na podstawie strategicznych map hałasu Marszałek województwa opracowuje dla obszaru województwa projekt uchwały w sprawie programu ochrony środowiska przed hałasem.” Konsultowany projekt uchwały w sprawie programu ochrony środowiska przed hałasem w zakresie oddziaływania lotniska Balice został sporządzony w oparciu o dokument „Strategiczna mapa hałasu lotniska Kraków - Balice 2023” przygotowany na zamówienia spółki Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków Balice Sp. z o.o. dalej „Lotnisko”. Dokument ten stanowi aktualizację uprzednio wykonanego opracowania „Mapa akustyczna lotniska Kraków-Balice” z 2018 roku i obejmuje stan akustyczny wokół lotniska na rok 2022 r. Wskazuje, że konsultowany projekt uchwały w sprawie programu ochrony środowiska przed hałasem w zakresie oddziaływania lotniska Balice jest oparty o dokument (dostępny w formie streszczenia i załączników graficznych), który nie spełnia wymagań określonych w Ustawie i Rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska w sprawie szczegółowego zakresu danych ujętych na strategicznych mapach hałasu, sposobu ich prezentacji i formy ich przekazywania z dnia 1 lipca 2021 r. (dz.u. z 2021 r. poz. 1325) tj. z dnia 4 lutego 2024 r. (dz.u. z 2024 r. poz. 255) z następujących przyczyn: naruszenie art. 116 ust. 6 pkt 6,7,8,9,10,10 Ustawy a poprzez wadliwe zestawienie wyników pomiarów wykonanych na potrzeby sporządzenia mapy; wskazanie terenów zagrożonych hałasem; wskazanie danych liczbowych dotyczących ludności narażonej na hałas; sporządzenie analizy kierunków zmian stanu akustycznego środowiska; wyniki analiz rozkładu hałasu; ocen szkodliwych skutków hałasu; wynikające z wadliwego ustalenia stanu faktycznego będącego podstawą na właściwego zaplanowania i wykonania dokumentu „Mapa akustyczna lotniska Kraków-Balice” tj. brak uwzględnienia zmian dokonanych ok. 2020 r. tras odlotu z lotniska Balice w zakresie operacji lotniczych startu od strony zachodniej na stron wschodnią, brak wykonania pomiarów hałasu na ścieżkach odlotu z lotniska Balice od strony zachodniej na stronę wschodnią - w zakresie korytarza odejścia ze ścieżki na północ i na południe w punktach wejścia na linii lotu na północny zachód lub południowy zachód, wykonywanie pomiarów na punkcie SP nr 51 - oddalonym o ok. 700 m od linii nalotu i odlotu na lotnisko Balice, brak wskazania w dokumencie terenów rzeczywiście zagrożonych hałasem lotniczym, wadliwa ocen	1. Jak wskazano w uwadze Program opracowywany jest na podstawie przekazanych GIOŚ i zaakceptowanych przez ten organ strategicznych map hałasu. Wobec tego uzupełnienie Programu o wymagane elementy wymagałoby uprzedniej aktualizacji strategicznej mapy hałasu dla Portu Lotniczego. Aktualizacja taka będzie prowadzona niebawem, gdyż po wykonaniu jej w roku 2022, kolejna runda mapowania zaczyna się w roku 2024 i trwa do roku 2027, gdy nowe strategiczne mapy zostaną opublikowane. 2. Wprowadzenie „core night” w zapisy Programu w	

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
			<p>szkodliwych skutków hałasu mimo ustalenia w dokumencie, że: wzrost liczby lokali mieszkalnych objętych oddziaływaniem zwłaszcza w odniesieniu do wskaźnika LN (z 1,3 na 1,9 tys.) tj. wzrost wyniósł 46 % (!!!!) wzrost liczby mieszkańców ekspozowanych na hałas powyżej w zakresie wartości wskaźnika LN powyżej 50 dB (z 30,2 na 39,8 tys.) - słownie trzydzieści dziewięć tysięcy osiemset mieszkańców samego miasta Krakowa w obszarze objętym badaniem !!! tj. wzrost wyniósł 131 % (!)</p> <p>dokument zawiera absurdalny wynik analiz !!! tj., Biorąc pod uwagę wzrost liczby samolotów obsługiwanych na lotnisku w 2022 r. (względem roku 2018), przedstawione wyniki w SMH 2023 wskazują na brak istotnego wzrostu zasięgów hałasu."</p> <p>brak oceny wpływu na zdrowie mieszkańców miasta Krakowa i powiatu krakowskiego oddziaływań wskazanych w lit. e) i oceny kosztów badan i procedur medycznych jakie ponosi w związku z ww. oddziaływaniem samorząd terytorialny versus zyski właścicieli „Lotniska” z lotów w porze nocnej. (zestawienie przychody minus koszty operacyjne z obsługi lotów w porze nocnej (rocznie) oraz zestawienie przychody minus koszty operacyjne z obsługi lotów w porze nocnej w rozbiciu na jednostkowe operacje lotnicze versus dane z systemu NFZ - koszty procedury medycznych w oparciu o statystyczne odchylenia wynikające z oddziaływania wskazanego w lit. e).</p> <p>Mając powyższe na uwadze wnoszę o:</p> <ul style="list-style-type: none"> - uzupełnienie zgromadzonej dokumentacji w sprawie dodatkowymi pomiarami hałasu wykonanymi przez Inspektorów Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska w Krakowie w punktach - na rzeczywistej ścieżce dolotu i odlotu z i do Lotniska w ok. ul. Siewnej, ul. Piaszczystej, Ronda Mogińskiego, Bibic w układzie pomiary dzienne - pomiary nocne - 22 -23, 23 - 24, 24 - 05, 05 – 06 - pomiary jak wyżej w układzie starty w kierunku wschodnim - pomiary jak wyżej w układzie starty w kierunku zachodnim. - uzupełnienie zgromadzonej dokumentacji oceny wpływu na zdrowie mieszkańców miasta Krakowa i powiatu krakowskiego oddziaływań wskazanych w lit. e) i oceny kosztów badan i procedur medycznych jakie ponosi w związku z ww. oddziaływaniem samorząd terytorialny versus zyski właścicieli „Lotniska” z lotów w porze nocnej i załączenia dokumentów źródłowych w formie załącznika do dokumentu (zestawienie przychody minus koszty operacyjne z obsługi lotów w porze nocnej (rocznie) oraz zestawienie przychody minus koszty operacyjne z obsługi lotów w porze nocnej w rozbiciu na jednostkowe operacje lotnicze, dane z systemu NFZ - koszty procedury medycznych w oparciu o statystyczne odchylenia wynikające z oddziaływania wskazanego w lit. e). - Wprowadzenie do konsultowanego dokumentu rekomendacji wyleczenia ruchu lotniczego w obrębie Lotniska Balice w godzinach 22.00- 6.00 	<p>zaproponowanych godzinach, tj. 01:00 – 05:00 jest rozsądnym kompromisem między potrzebami funkcjonowania Portu Lotniczego i okolicznych mieszkańców.</p>	
80	25.04.2024		<p>Zgodnie z art. 119a Ustawy o ochronie środowiska „Na podstawie strategicznych map hałasu marszałek województwa opracowuje dla obszaru województwa projekt uchwały w sprawie programu ochrony środowiska przed hałasem.”</p> <p>Konsultowany projekt uchwały w sprawie programu ochrony środowiska przed hałasem w zakresie oddziaływania lotniska Balice został sporządzony w oparciu o dokument „Strategiczna mapa hałasu lotniska Kraków – Balice 2023” przygotowany na zamówienie spółki Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków Balice Sp. z o.o. dalej „Lotnisko”.</p> <p>Dokument ten stanowi aktualizację uprzednio wykonanego opracowania – „Mapa akustyczna lotniska Kraków-Balice” z 2018 roku i obejmuje stan akustyczny wokół lotniska na rok 2022 r.</p> <p>Wskazuję, że konsultowany projekt uchwały w sprawie programu ochrony środowiska przed hałasem w zakresie oddziaływania lotniska Balice jest oparty o dokument (dostępny w formie streszczenia i załączników graficznych), który nie spełnia wymagań określonych Ustawą i Rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska w sprawie szczegółowego zakresu danych ujętych na strategicznych mapach hałasu, sposobu ich prezentacji i formy ich przekazywania z dnia 1 lipca 2021 r. (dz.u. z 2021 r. poz. 1325) tj. z dnia 4 lutego 2024 r. (dz.u. z 2024 r. poz. 255) z następujących przyczyn:</p> <p>naruszenie art. 116 ust. 6 pkt 6,7,8,9,10,10 Ustawy a poprzez wadliwe zestawienie wyników pomiarów wykonanych na potrzeby sporządzenia mapy; wskazanie terenów zagrożonych hałasem; wskazanie danych liczbowych dotyczących ludności narażonej na hałas; sporządzenie analizy kierunków zmian stanu</p>	<p>1 i 2 - jak wskazano w uwadze Program opracowywany jest na podstawie przekazanych GIOŚ i zaakceptowanych przez ten organ strategicznych map hałasu. Wobec tego uzupełnienie Programu o wymagane elementy wymagałoby uprzedniej aktualizacji strategicznej mapy hałasu dla Portu Lotniczego. Aktualizacja taka będzie prowadzona niebawem, gdyż po wykonaniu jej w roku 2022, kolejna V runda mapowania strategicznego</p>	

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
			<p>akustycznego środowiska; wyniki analiz rozkładu hałasu; ocenę szkodliwych skutków hałasu wynikające z wadliwego ustalenia stan faktycznego będącego podstawą na właściwego zaplanowania i wykonania dokumentu „Mapa akustyczna lotniska Kraków-Balice” tj.</p> <p>a) brak uwzględnienia zmian dokonanych ok. 2020 r. tras odlotu z lotniska Balice w zakresie operacji lotniczych startu od strony zachodniej na stronę wschodnią,</p> <p>b) brak wykonania pomiarów hałasu na ścieżkach odlotu z lotniska Balice od strony zachodniej na stronę wschodnią – w zakresie korytarza odejścia ze ścieżki na północ i na południe w punktach wejścia na linię lotu na północny zachód lub południowy zachód,</p> <p>c) wykonywanie pomiarów na punkcie SP nr 51 – oddalonym o ok. 700 m o linii nalotu i odlotu na lotnisko Balice,</p> <p>d) brak wskazania w dokumencie terenów rzeczywiście zagrożonych hałasem lotniczym,</p> <p>e) wadliwą ocenę szkodliwych skutków hałasu mimo ustalenia w dokumencie, że: wzrost liczby lokali mieszkalnych objętych oddziaływaniem zwłaszcza w odniesieniu do wskaźnika LN (z 1,3 na 1,9 tys.) tj. wzrost wyniósł 46 % (!!!!) wzrost liczby mieszkańców ekspozowanych na hałas powyżej w zakresie wartości wskaźnika LN powyżej 50 dB (z 30,2 na 39,8 tys.) - słownie trzydzieści dziewięć tysięcy osiemset mieszkańców samego miasta Krakowa w obszarze objętym badaniem !!! tj. wzrost wyniósł 31 % (!!)</p> <p>dokument zawiera absurdalny wynik analiz !!! tj. „Biorąc pod uwagę wzrost liczby samolotów obsługiwanych na lotnisku w 2022 r. (względem roku 2018), przedstawione wyniki w SMH 2023 wskazują na brak istotnego wzrostu zasięgów hałasu. !!!</p> <p>f) brak oceny wpływu na zdrowie mieszkańców miasta Krakowa i powiatu krakowskiego oddziaływań wskazanych w lit. e) i oceny kosztów badań i procedur medycznych jakie ponosi w związku z ww. oddziaływaniem samorząd terytorialny verus zyski właścicieli „Lotniska” z lotów w porze nocnej. (zestawienie przychody minus koszty operacyjne z obsługi lotów w porze nocnej (rocznie) oraz zestawienie przychody minus koszty operacyjne z obsługi lotów w porze nocnej w rozbiu na jednostkową operację lotniczą versus dane z systemu NFZ – koszty procedury medycznych w oparciu o statystyczne odchylenia wynikające z oddziaływania wskazanego w lit. e).</p> <p>Mając powyższe na uwadze wnoszę o:</p> <p>1) uzupełnienie zgromadzonej dokumentacji w sprawie dodatkowymi pomiarami hałasu wykonanymi przez Inspektorów Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska w Krakowie w punktach – na rzeczywistej ścieżce dolotu i odlotu z i do Lotniska w ok. ul. Siewnej, ul. Piaszczystej, Ronda Mogińskiego, Bibic w układzie</p> <ul style="list-style-type: none"> - pomiary dzienne - pomiary nocne – 22 -23, 23 – 24, 24 – 05, 05 – 06 - pomiary jak wyżej w układzie starty w kierunku wschodnim - pomiary jak wyżej w układzie starty w kierunku zachodnim. <p>2) uzupełnienie zgromadzonej dokumentacji oceną wpływu na zdrowie mieszkańców miasta Krakowa i powiatu krakowskiego oddziaływań wskazanych w lit. e) i oceną kosztów badań i procedur medycznych jakie ponosi w związku z ww. oddziaływaniem samorząd terytorialny verus zyski właścicieli „Lotniska” z lotów w porze nocnej i załączenie dokumentów źródłowych w formie załącznika do dokumentu</p> <p>a) (zestawienie przychody minus koszty operacyjne z obsługi lotów w porze nocnej (rocznie) oraz zestawienie przychody minus koszty operacyjne z obsługi lotów w porze nocnej w rozbiu na jednostkową operację lotniczą,</p> <p>b) dane z systemu NFZ – koszty procedury medycznych w oparciu o statystyczne odchylenia wynikające z oddziaływania wskazanego w lit. e).</p> <p>3) Wprowadzenie do konsultowanego dokumentu rekomendacji wyłączenia ruchu lotniczego w obrębie Lotniska Balice w godzinach 22.00- 6.00.</p>	<p>zaczyna się w roku 2024 i trwa do roku 2027, gdy nowe strategiczne mapy zostaną opublikowane.</p> <p>3. Wprowadzenie „core night” w zapisy Programu w zaproponowanych godzinach, tj. 01:00 – 05:00 jest rozsądnym kompromisem między potrzebami funkcjonowania Portu Lotniczego i okolicznych mieszkańców.</p>	
83	23.04.2024		<p>Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa małopolskiego wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko: https://bip.malopolska.pl/umwm,a,2434610,informacja-o-rozporzeczniu-konsultacji-spoecznych-projektu-programu-ochrony-srodowiska-przed-halasem-.html</p> <p>Program opracowywany jest w celu eliminacji nadmiernego hałasu poprzez zdiagnozowanie przyczyn jego</p>	<p>Ad. 1: a. Analizy na potrzeby POŚpH wykonano na podstawie SMH opracowanej dla Portu</p>	

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
			<p>powstania i wytyczenie dróg eliminacji przez poszczególne organa nadzorujące drogi, koleje, ruch miejski i lotniczy.</p> <p>Niestety, musimy stwierdzić, że autorzy raportu nie spełnili oczekiwań w wielu kluczowych obszarach, unikając postawienia wyraźnych wymagań dla emitentów, a przede wszystkim nie uwzględniając interesu społecznego, co było wyraźnie zaznaczone w licznych wnioskach.</p> <p>Skupiając się na obszarze Gminy Zabierzów, raport bagatelizuje dwa główne problemy:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Hałas od lotniska. 2. Hałas od autostrady i obwodnicy. <p>Ad. 1. Sejmik Małopolski jako organ prawny nadzorczy i egzekwujący, nie wypełnia swoich ustawowych obowiązków. Oto niektóre zaniedbania:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Poziomy hałas lotniczego podane w raporcie są uśrednione i nie uwzględniają hałasu generowanego przez operacje lotnicze pochodzące z płyty lotniska, a więc raport nie oddaje faktycznej emisji hałasu co jest niewystarczające. Poza tym raport pomija całkowicie hałas chwilowy, generowany przez startujące i lądujące samoloty. b. Program ochrony przed hałasem dla MPL Kraków Balice z dnia 24.02.2020 nie jest przestrzegany, zwłaszcza w kwestiach ciszy nocnej, wymiany floty na cichsze samoloty, ograniczenia hałasu z płyt postojowych oraz maszyn do odśnieżania i odladzania. c. MPL nie pobiera opłat za operacje w czasie ciszy nocnej, mimo że jest to wymagane w programie z dn. 24.02.2020, takie zaniechanie świadczy o działaniu na szkodę strony społecznej. Warto dodać, że wprowadzenie opłat Quota Night jakie ma miejsce na innych dużych lotniskach w Europie pokazało pozytywny wpływ na zmniejszenie wskaźnika emisji hałasu do środowiska w godzinach obowiązywania ograniczenia. <p>Autorzy raportu wydają się ignorować dane zawarte w raporcie do RDOŚ, co budzi pytanie, czy zostały one celowo pominięte. Nie można uznać za rzetelne dane z 2022 (kiedy branża lotnicza była w trakcie przywracania ruchu pasażerskiego do stanu sprzed pandemii) Mimo że MPL dostarczyło dość aktualne dane w październiku 2023 do RDOŚ Kielce, dane z 2022 roku używane w raporcie nie odzwierciedlają rzeczywistości, zwłaszcza że 2023 rok jest rekordowy w historii lotniska.</p> <ol style="list-style-type: none"> e. MPL nie pobiera opłat za operacje w czasie ciszy nocnej, mimo że jest to jasno wymagane w programie z dnia 24.02.2020, co jest rażącym naruszeniem przepisów. Równie niepokojąca jest bierność urzędników, którzy powinni monitorować i egzekwować te przepisy, a mimo to pozostają bezczynni w tej sprawie. f. Respektowanie ciszy nocnej. W samym dokumencie Programu widzimy na stronie 155 pory: dnia, wieczoru i nocy. Noc jest definiowana od godziny 22.00 do 6.00 i tak interweniuje policja na zgłoszenia. Uchwalony przez Sejmik 24.02.2020 wymóg dla MPL obniża znacznie przedział czasu od 1.00 do 5.00. Ale MPL od samego początku nie przestrzega tego ścisłego regulaminu. Samoloty regularnie lądują do 2 w nocy, nierzadko startują po 1.00 w nocy, a ustawienie pierwszych kilku (dziś już prawie 10) lotów porannych o 5.00 powoduje, że hałas od lotniska generowany jest już w znaczący sposób od 4.30. Regularnie zaledwie 2.30 min na dobę jest cisza na lotnisku. g. Należy bez wątpliwości podkreślić, że liczne opóźnienia lotów przewoźnika Ryanair wynikają z błędnego planowania operacji lotniczych. Celowo napięty rozkład lotów od początku skazany jest na niemożność wywiązania się z obowiązujących na lotnisku w Balicach ograniczeń. Jest to świadome wykorzystanie luki w obowiązującej uchwale, która nie przewiduje ograniczeń dla opóźnionych lotów. Tymczasem celem takiego wyłączenia na lotniskach jest unikanie karania przewoźnika za opóźnienia spowodowane czynnikami niezależnymi od przewoźnika a nie złego planowania. Zgodnie z intencją odstąpienia od karania, opóźnienia powinny być przypadkowe, a nie stanowić reguły, jak to ma miejsce na lotnisku w Balicach. h. Lotnisko Okęcie, które borykało się z podobnymi problemami i skargami mieszkańców ma ściśle przestrzegany Regulamin i przewoźnicy płacą kary za naruszenie ciszy nocnej z groźbą utraty slotu. i. Zaniżona liczba mieszkańców, która z powodu operowania lotniska w czasie ciszy nocnej ma znaczne zaburzenia snu w tym Raporcie podana jest na 916 osób, a znaczną uciążliwość hałasu 3850, w rzeczywistości jak podaje Raport złożony do RDOŚ Kielce ilość mieszkańców w obszarze z przekroczonymi normami ciszy nocnej to ponad 180 tysięcy! Brak tych danych jest szczególnie rażący w kontekście powoływania się w tym Raporcie na dokument złożony do RDOŚ Kielce 	<p>Lotniczego, w zakresie określonym przez rozporządzenie wykonawcze i wytyczne GIOŚ dla opracowania Programów ochrony przed hałasem.</p> <p>b. Zgodnie z wymogami Ustawy POŚ zarządcy źródeł hałasu powinni wdrażać ustalenia obowiązujących POŚpH zgodnie z przyjętym harmonogramem. W myśl przekazanych Marszałkowi przez zarządcę Portu Lotniczego sprawozdań, część działań została wdrożona, a część nie, co zostało szczegółowo opisane w konsultowanym Programie.</p> <p>c. „Quota Count”, to jedno z działań obowiązującego POŚpH, którego nie wdrożono, zgodnie z uzasadnieniem zarządcy z uwagi na pandemiczne załamanie rynku usług lotniczych, co zostało szczegółowo opisane w konsultowanym Programie.</p> <p>d. Analizy na potrzeby POŚpH wykonano na podstawie SMH opracowanej dla Portu Lotniczego, w zakresie określonym przez rozporządzenie wykonawcze i wytyczne GIOŚ dla opracowania Programów ochrony przed hałasem. Nie dają one możliwości uwzględnienia innych danych.</p> <p>e. „Core Night” to jedno z działań obowiązującego POŚpH, którego nie wdrożono, zgodnie z uzasadnieniem zarządcy z uwagi na pandemiczne</p>	

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
			<p>j. Tzw. rozwój lotniska, o którym słyszymy w lokalnych mediach odbywa się głównie kosztem ciszy nocnej. W 2023 wg raportu do RDOŚ ilość operacji pomiędzy 22-1.00 i 5.00 a 6.00 przekraczała 30 dobowo. Wraz z oddaniem do eksploatacji płyty postojowej na kolejnych 15 samolotów wiemy, że przybędzie kolejnych 30 operacji. Łącznie ponad 70 dziennie. A jest to liczba, którą nie mogą się pochwalić krajowe lotniska regionalne w średniej dobowej!</p> <p>k. Autorzy raportu są również świadomi planów budowy nowej drogi startowej. Długoterminowa polityka ograniczenia hałasu już teraz powinna uwzględniać te plany i przewidywać katastrofalne skutki jej uruchomienia, ponieważ liczba osób żyjących w warunkach przekraczających normy hałasu – a więc bardzo uciążliwych – radykalnie wzrosło. Jest błędne twierdzenie MPL, że zmiana konfiguracji drogi startowej na wariant północny zminimalizuje hałas w gęsto zabudowanych osiedlach Krakowa. Przemieszczenie trasy nalołu samolotów na wysokości dzielnicy Azory o około 700 metrów przesunie hałas jedynie na inną część osiedla. Tylko realizacja tzw. wariantu „centralnego” mogłaby znacząco zredukować emisję hałasu dla krakowskich osiedli mieszkalnych.</p> <p>l. Str. 71 „obniżenie emisji do środowiska hałasu innych źródeł niż pochodzący z operacji lotniczych, poprzez stosowanie rozwiązań z zakresu akustyki technicznej (osłony, obudowy, ekrany)” – na lotnisku nie zainstalowano żadnych ekranów, które obniżyły poziom hałasu.</p> <p>m. W tekście o działaniach naprawczych całkowicie pominięto kwestię instalacji ekranów dźwiękochłonnych przy płytach postojowych od strony wschodniej, północnej i zachodniej. Takie rozwiązanie zostało zastosowane na lotnisku we Wrocławiu i przynosi zauważalne efekty. Jest to szczególnie widoczne po stronie wejść do terminali, gdzie hałas od startujących i lądujących samolotów jest prawie niesłyszalny.</p> <p>n. W związku z powyższym, autorzy tego opracowania wydają się być niekompetentni lub działają w interesie MPL oraz tzw. tanich przewoźników lotniczych. W obu przypadkach jest to sytuacja nie do zaakceptowania.</p> <p>o. Nie można zaakceptować tezy przedstawionej na stronie 61 raportu, według której niemożliwe jest utrzymanie dopuszczalnych norm hałasu. W rzeczywistości wzory na poziom hałasu są skonstruowane tak, aby uśredniać hałas w zależności od ilości lotów. Oznacza to, że kluczem do zachowania norm jest ograniczenie liczby operacji lotniczych, zwłaszcza w porze wieczornej i nocnej. Dla mieszkańców zysk linii lotniczych i lotniska nie może być uzasadnieniem dla ich bezkarnego rozwoju.</p> <p>p. Obecnie działania kompensacyjne wydają się być jedynie farsą. Osoby uprawnione do wsparcia finansowego dawno już dokonały wszelkich możliwych wymian okien, a prawo do takiego wsparcia nie obejmuje osób spoza Obszaru Ograniczonego Użytkownika. Liczne wnioski mieszkańców o kompensację zostały odrzucone przez zarząd MPL.</p> <p>q. Raport pomija wskazany przez GDOŚ punkt oddziaływania ruchu lotniczego na Ojcowski Park Narodowy</p> <p>r. Autor raportu nie wyjaśnia, jak przewoźnicy mają wywiązać się z zadania „wdrożenia systemu zachęcającego do eksploatacji cichszych statków powietrznych w porze nocnej”. Czy na rynku lotniczym istnieją modele samolotów specjalnie przystosowane do operacji nocnych, które nie są używane w ciągu dnia?</p> <p>s. Na stronie 77 raportu mowa jest o „poprawie sposobu eksploatacji statków powietrznych w codziennych operacjach przez opracowanie i wdrażanie procedur operacyjnych, które powinny charakteryzować się niskim poziomem hałasu”. Jednak raport nie przedstawia żadnych dowodów pomiarowych, które potwierdzałyby skuteczność tych działań naprawczych. Wręcz przeciwnie, samoloty linii bazujących na lotnisku w Balicach są tankowane do pełna, co prowadzi do zwiększenia poziomu hałasu startujących maszyn o około 5 dB. Zarówno MPL, jak i autorzy raportu zignorowali ten kluczowy fakt. Obserwatorzy mogą również zauważyć większy kąt wznoszenia samolotów, co prowadzi do większego oddziaływania hałasu poza granicami lotniska. Przykład obniżenia hałasu w porze nocnej o 1 dB również nie jest dostatecznie wyjaśniony – jak zostanie osiągnięty ten mało ambitny cel? Rzeczywistość operacyjna, jak choćby przesunięcie ostatniego lotu z Warszawy o jedną godzinę później niż było to 4 lata temu, mówi coś zupełnie innego.</p> <p>t. Zasięg oddziaływania hałasu z lotniska pomimo wzrostu ruchu lotniczego się nie zwiększył – to fakt, ale zwiększył się za to poziom hałasu w porach dzień, wieczór, noc w związku z większą gęstością lotów. Niestety nie ma to odzwierciedlenia w danych Raportu ani w zmianie OOU.</p> <p>u. W Raporcie zupełnie pominięto kwestię pomiarów poziomu hałasu w domach poza OOU. Dopuszczalne</p>	<p>załamanie rynku usług lotniczych, co zostało szczegółowo opisane w konsultowanym Programie. Przewidziano je natomiast do realizacji w obecnym Programie.</p> <p>f. Pora nocy trwa od 22:00 do 6:00 i jest zdefiniowana w Ustawie Prawo Ochrony Środowiska, natomiast nie należy jej utożsamiać z „ciszą nocną”, gdyż jest to inne zagadnienie i w żadnej polskiej ustawie nie znajdziemy pojęcia „ciszy nocnej”. Co za tym idzie, samo pojęcie „ciszy nocnej” należy do tzw. prawa zwyczajowego i ustalone jest indywidualnie przez organy stosujące prawo na danym obszarze. Jak już podkreślano „Core Night” było jednym z działań nie wdrożonych z poprzedniego Programu. Ponadto należy podkreślić, iż Kraków - Balice jest lotniskiem wojskowym, zarządzanym przez jednostkę cywilną, a co za tym idzie operacje lotnicze realizowane są również przez współużytkującą port Bazę Lotnictwa Transportowego w Krakowie i z uwagi na bezpieczeństwo narodowe nie mogą podlegać ograniczeniom.</p> <p>g. Za planowanie operacji lotniczych odpowiedzialny jest zarządca Portu Lotniczego.</p> <p>h. Przy wprowadzaniu „Core Night” w Porcie Kraków Balice również zostanie opracowany Regulamin z odpowiednimi sankcjami za jego nieprzestrzeganie.</p>	

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
			<p>normy są przekroczone i to znacznie, w porze nocnej startujący samolot generuje hałas przekraczający 50-55 dB przy zamkniętych oknach a zdarzają się noce, w których przy niesprzyjających warunkach atmosferycznych poziom dochodzi do 65 dB</p> <p>v. Wymiana floty samolotów przez przewoźników. Trudno znaleźć informację na ten temat, poza tym, że flota dominującego przewoźnika wyposażona jest w jedną typ samolotów.</p> <p>w. W Raporcie powołuje się na możliwość obniżenia poziomu hałasu poprzez postęp techniczny. Podobnie twierdzono w Raporcie z 2020. Niestety przez 4 lata nie pojawiła się żadna przełomowa technologia lotnicza, nie słycać również o pracach, które mogłyby przynieść skutek w najbliższej perspektywie czasowej. Jest to więc nie poparte dowodami technicznymi chciejstwo autorów Raportów. Opieranie się w raporcie na argumentach niepopartych naukowymi dowodami, czy nawet na rozwiązaniach technologicznych, które nie zostały jeszcze wprowadzone, budzi poważne wątpliwości i nie może być akceptowane jako wiarygodna podstawa do dalszych działań.</p> <p>x. Na stronie 139 czytamy: Zgodnie z wynikami obliczeń zawartych w SMH, oszacowano, że ogólna liczba osób dotkniętych znacznymi zaburzeniami snu obniży się o 25% w stosunku do obecnego stanu (z 0,87 do 0,65 tys. osób), przy czym ten efekt będzie szczególnie odczuwalny na terenie Krakowa. Poziom hałasu po wschodniej stronie lotniska zależy głównie od kierunków wiatru. Autorzy Raportu zignorowali dane z raportu środowiskowego z 2023 roku, które przedstawiają kierunki wiatru w ujęciu procentowym. Wynika z nich, że około 1/3 startów odbywa się w kierunku wschodnim, co jednoznacznie pogarsza komfort akustyczny mieszkańców Krakowa. Pozostaje pytanie – w jaki sposób zostanie osiągnięta ta 25% redukcja? Czy może stanie się to tylko teoretycznie, na papierze?</p> <p>y. W Raporcie powołuje się na działania UCL. Są one następująco zdefiniowane: Do zadań i kompetencji Urzędu Lotnictwa Cywilnego, należy m. in. przyznawanie uprawnień przewoźnikom lotniczym i użytkownikom statków powietrznych, wydawanie zgód i decyzji w sprawach lotnictwa cywilnego, certyfikacja lotnisk i lądowisk, prowadzenie rejestru statków powietrznych. Nie ma wśród nich zadań ochrony środowiska, to inne organy Państwa odpowiedzialne są za egzekwowanie norm polskich i europejskich</p> <p>z. Raport prezentuje wyrywkowo koszty wdrożeń naprawczych i inwestycyjnych. Nie podaje natomiast ewentualnych kosztów społecznych i finansowych w przypadku zmiany granic OOU po powstaniu nowej drogi startowej. A koszty wykupu nieruchomości mogą sięgnąć ,5 -2 mld PLN</p> <p>aa. Warto również wspomnieć, że raport odnotowuje, iż lotnisko pełni funkcję wojskową. Mimo trwającej wojny rosyjsko-ukraińskiej, mieszkańcy nie zgłaszają skarg na uciążliwość operacji wojskowych. Dowództwo jednostki wojskowej od dawna respektuje wnioski mieszkańców o ograniczenie liczby nocnych lotów i lotów na niskiej wysokości.</p>	<p>i. Obliczenia wskaźników zdrowotnych na potrzeby POŚpH dokonano na podstawie danych z SMH w oparciu o wzory i metody ustalone w rozporządzeniu wykonawczym i wytycznych GIOŚ. Nie dają one podstaw do uwzględnienia innych danych do obliczeń.</p> <p>j. Za planowanie operacji lotniczych odpowiedzialny jest zarządca Portu Lotniczego i zostanie ona dostosowana przy wprowadzeniu „Core Night” w obecnej edycji POŚpH.</p> <p>k. Rozbudowa Portu o nową drogę startową jest na etapie procedury uzyskania decyzji środowiskowej. Jest ona uwzględniona w Programie do ujęcia w perspektywie długoterminowej i polegać będzie na weryfikacji granic OOU po przeprowadzeniu analizy porealizacyjnej. Oznacza to również, iż kwestia ta wejdzie w perspektywę działań krótkoterminowych w kolejnej perspektywie Programowania.</p> <p>l. Zgodnie ze sprawozdaniem zarządcy Portu wprowadzono następujące działania i ograniczenia organizacyjne oraz operacyjne:</p> <ul style="list-style-type: none"> • całkowity zakaz wykonywania prób silników w godzinach 21.00-05:00; • w godzinach 21:00-05:00 po zatrzymaniu na stanowisku postojowym i podpięciu zewnętrznego zasilania (GPU), zasilanie z APU powinno zostać wyłączone. Uruchomienie APU powinno nastąpić nie 	

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
				<p>wcześniej niż 20 minut przed ETD;</p> <ul style="list-style-type: none"> • statki powietrzne z własnym napędem kołują po płytach postojowych z minimalną mocą silników; • czas pracy urządzeń pokładowych (w tym klimatyzacji), APU bądź korzystanie z zewnętrznych urządzeń GPU powinien być ograniczony do minimum; • w celu zmniejszenia emisji hałasu, zaleca się ograniczenie wykorzystywania rewersu silników, stosowanie wydłużonego dobiegu po lądowaniu oraz redukcję mocy silników podczas startu poprzez wykorzystanie pełnego dystansu drogi startowej. Ograniczenia te nie obowiązują w sytuacjach awaryjnych. • w celu zmniejszenia emisji hałasu i zanieczyszczeń, na stanowiskach postojowych zlokalizowanych przed budynkiem terminalu, dla operacji wykorzystujących pomosty pasażerskie stosowane są stacjonarne urządzenia do zasilania statków powietrznych w siecią energetyczną, co ogranicza potrzebę wykorzystania generatorów spalinowych (GPU). • maksymalizowane jest wykorzystanie zarówno pomostów pasażerskich, jak i procedury pieszego przejścia pasażerów z/do statku powietrznego, co 	

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
				<p>umożliwia ograniczenie ruchu kołowego spalinowych autobusów lotniskowych. Pomimo tego, że zastosowanie opisanych powyżej metod przejścia pasażerów z i do samolotu umożliwia wyłącznie 26 % stanowisk postojowych statków powietrznych na lotnisku Kraków-Balice, w całym roku 2022 poprzez odpowiednią alokację infrastruktury, bez wykorzystania autobusów lotniskowych umożliwiona została obsługa 55% przylotów i 51% odlotów samolotów regularnych."</p> <p>m. Tego typu ekrany są skuteczne jedynie w bezpośrednim sąsiedztwie w tzw. cieniu akustycznym. W większej odległości, ze względu na zjawisko ugięcia fali, szczególnie w przypadku obiektów takich jak lotniska, skuteczność jest minimalna.</p> <p>n. W analizowanym przypadku właśnie koncentracja na poszukiwaniu metod redukcji hałasu lotniczego u źródła, a nie nieskutecznych i nieefektywnych kosztowo metod technicznych na drodze propagacji dowodzi kompetencji autorów w tym zakresie.</p> <p>o. Na str. 61 Programu przytoczono wnioski wynikające z części opisowej SMH opracowanej dla Portu Lotniczego, nie są to tezy autorów Programu.</p> <p>p. Zgodnie ze sprawozdaniem zarządcy Portu Lotniczego w latach 2020-2022 konsekwentnie</p>	

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
				<p>realizowano „Program poprawy komfortu akustycznego mieszkańców Obszaru Ograniczonego Użytkowania dla lotniska Kraków-Balice. W 2019 r. uruchomiono program pilotażowy. Następnie w kolejnych latach realizowano docelowy program. Najważniejsze dane dot. edycji programów realizowanych w latach 2020-2022:</p> <p>2020 r.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 4,9 mln zł zarezerwowano; - realizacja 59 umów i wypłacono 669 733,47 zł; <p>2021 r.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 4,9 ml zł zarezerwowano; - realizacja 53 umów i wypłacono 573 971,20 zł. <p>2022 r.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 37 zawartych umów na kwotę 451 644,40 zł; - 29 zrealizowanych umów na kwotę 317 811,40 zł. <p>q. Nie jest jasne czego tyczy się wymóg GDOŚ, wskazywany przez Autora uwagi, być może Raportu OOS dla rozbudowy Portu Lotniczego, gdyż nie ma takich wymogów w stanowisku RDOŚ dot. zakresu Prognozy OOS dla strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Podkreślić należy, iż Program i Prognoza zostały zaopiniowane pozytywnie i bez uwag przez REGIONALNEGO DYREKTORA OCHRONY ŚRODOWISKA W KRAKOWIE (pismo znak: OO.410.17.1.2024.MaS z dnia 29 kwietnia 2024 r.) jak i MAŁOPOLSKIEGO</p>	

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
				<p>PAŃSTWOWEGO WOJEWÓDZKIEGO INSPEKTORA SANITARNEGO (pismo znak: NS.9022.6.17.2024 z dnia 25 kwietnia 2024 r.). r. Mowa tu o coraz nowocześniejszych samolotach, o bardziej efektywnym napędzie odrzutowym. s. Na stronie 77 Programu jest mowa o działaniach rozwojowych dla całego sektora transportu lotniczego opisanych w dokumencie Strategicznym: POLITYKA ROZWOJU LOTNICTWA CYWILNEGO W POLSCE DO 2030 R. t. Jak już podkreślono POŚpH wykonano na podstawie SMH opracowanej dla Portu Lotniczego, w zakresie określonym przez rozporządzenie wykonawcze i wytyczne GIOŚ dla opracowania Programów ochrony przed hałasem, które nie dają możliwości ujęcia innych danych. u. Jak już podkreślono POŚpH wykonano na podstawie SMH opracowanej dla Portu Lotniczego, w zakresie określonym przez rozporządzenie wykonawcze i wytyczne GIOŚ dla opracowania Programów ochrony przed hałasem, które nie dają możliwości ujęcia innych danych. v. Nie jest jasne, którego elementu POŚpH tyczy się uwaga.</p>	

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
				<p>w. Nie jest jasne, którego elementu POŚpH tyczy się uwaga.</p> <p>x. Jak już podkreślono obliczenia wskaźników zdrowotnych i wpływ działań na ich zmianę w POŚpH wykonano na podstawie SMH opracowanej dla Portu Lotniczego, w zakresie określonym przez rozporządzenie wykonawcze i wytyczne GIOŚ, które nie dają możliwości ujęcia innych danych.</p> <p>y. Jak słusznie wskazano ULC jest regulatorem rynku lotniczego. Zgodnie ze sprawozdaniem zarządcy Portu Lotniczego Zarząd MPL wystąpił do ULC z wnioskiem o wprowadzenie na lotnisku Kraków-Balice koordynacji rozkładów lotów, jako strategicznego narzędzia umożliwiającego regulację rozkładów lotów przewoźników w oparciu o dalsze decyzje ULC w tym zakresie. W wyniku przeprowadzonego postępowania, całoroczna koordynacja rozkładów lotów zaczęła obowiązywać na lotnisku Kraków-Balice od sezonu letniego 2020 r. Zarząd MPL współpracuje jednocześnie z przewoźnikami w zakresie sukcesywnej wymiany floty statków powietrznych bazującej na lotnisku na maszyny nowszej generacji, których operacjom towarzyszy obniżone natężenie hałasu. Ponadto w kompetencji ULC jest procedura uzgodnienia z przewoźnikami</p>	

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
				<p>wprowadzenia obowiązywania ciszy nocnej „core night”, wymaganej w działaniach Programu.</p> <p>z. Owszem, na chwilę obecną Zarządca był w stanie oszacować jedynie koszt opracowania dokumentacji. Tak rozporządzenie jak i wytyczne GIOŚ nie wymagają podania kosztów działań w perspektywie długoterminowej, którą obejmuje zmiana granic OOU.</p> <p>aa. Posiadane przez autorów dane nie pozwalają na rozróżnienie skarg dot. lotów cywilnych od wojskowych.</p>	
87	25.04.2024		<p>W imieniu Ryanair DAC., Airside Business Park, Swords County Dublin (dalej zwane „Spółką”), w odpowiedzi na dokumenty opublikowane 2 kwietnia 2024 roku, dotyczące konsultacji publicznych w sprawie „Programu Ochrony przed Hałasem Środowiskowym dla Województwa Małopolskiego wraz z Ocena Oddziaływania na Środowisko”, a także w związku z proponowanymi zmianami w koordynacji ruchu lotniczego na lotnisku w Krakowie, w tym wprowadzeniem twardego nocnego zakazu lotów (brak akceptacji dla opóźnionych lotów), pragnę podkreślić, że proponowane zmiany będą miały bezpośredni negatywny wpływ na przedsiębiorstwa działające w regionie Małopolski, a co najważniejsze, zmniejszą atrakcyjność regionu i utrudnią jego rozwój. Spółka stanowczo sprzeciwia się jakimkolwiek proponowanym zmianom, podkreślając brak uzasadnienia. Lotnisko w Krakowie jest jednym z najszybciej rozwijających się lotnisk w Polsce, wspierając równoczesny rozwój regionalny. W ostatnich latach stało się popularnym miejscem docelowym dla turystów z całego świata. Pomimo nieprecedensowego kryzysu globalnego, który rozpoczął się na początku 2020 roku, wpływu konfliktu na Ukrainie i ostrożnych prognoz dotyczących przywrócenia ruchu lotniczego, lotnisko w Krakowie odnotowało wzrost przewyższający ten z 2019 roku. Jakikolwiek potencjalne przedłużenie obecnie konsultowanych godzin nocnego zakazu lotów lub wprowadzenie twardego nocnego zakazu będzie miało daleko idące negatywne konsekwencje, w tym bardzo prawdopodobne zawieszenie 72 tygodniowych lotów (36 rotacji), co spowoduje spadek liczby pasażerów o ponad 250 000 rocznie. Te połączenia są niezwykle ważne dla napływu turystów, a ich zawieszenie negatywnie wpłynie na dochody całego przemysłu turystycznego w Krakowie, zmniejszy łączność lotniczą Krakowa i tym samym znacząco zmniejszy jego atrakcyjność biznesową, nie wspominając już o zmniejszeniu atrakcyjności tej destynacji i utrudnieniu podróży lokalnych obywateli zarówno w celach rekreacyjnych, jak i biznesowych.</p> <p>Obecnie, gdy loty są opóźnione z powodu przyczyn niezależnych od przewoźnika, są one zezwolone na lądowanie w KRK po godzinie 1:00. Takie „przyczyny niezależne od przewoźnika” stanowią wyjątkowe okoliczności, czasami związane z zakłóceniami pogodowymi, strajkami kontrolerów lotów, problemami medycznymi itp. Przekierowanie lotów zmusiłoby pasażerów do kontynuowania podróży do celu przy użyciu ograniczonych alternatywnych opcji transportowych.</p> <p>W rezultacie może to prowadzić do spadku podróży na lotnisko w Krakowie. Jednocześnie w interesie każdego przewoźnika jest zminimalizowanie jakichkolwiek opóźnień, a oni nie nadużywają możliwości opóźnionego lądowania, korzystając z niej tylko wtedy, gdy jest to konieczne.</p>	<p>Uwagi złożone w języku angielskim.</p> <p>Rozwój portu nie może się opierać na wyłączeniu jednego podmiotu do korzystania ze środowiska, a powinien być swego rodzaju konsensusem dla wszystkich. Dlatego wprowadzenie „core night” w zaproponowanych godzinach jest rozsądnym kompromisem między potrzebami lotniska i okolicznych mieszkańców. Z ograniczenia wyłączone będą operacje militarne, loty państwowe i humanitarne oraz lądowania awaryjne, opóźnione i przekierowane. z przyczyn niezależnych od przewoźników.</p>	

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
			<p>Ponadto, całkowity zakaz prowadzenia operacji lotniczych między 1:00 a 5:00 spowodowałby spadek reputacji miasta i regionu, ponieważ zdolności operacyjne, włączając w to listę dostępnych destynacji itp., zostałyby znacznie ograniczone. Jak wcześniej wspomniano, może to wpłynąć na wybór destynacji przez turystów i potencjalnie zmniejszyć jego atrakcyjność w celach biznesowych.</p> <p>Co więcej, zdaniem Spółki, zakaz prowadzenia wszelkich operacji w tzw. "nocnym okresie podstawowym" nie wpłynąłby istotnie na środowisko naturalne. Nie może również stanowić podstawy do twierdzeń, że ta zmiana wpłynęłaby na emisję hałasu. Kwestia lotów nocnych jest stosunkowo niewielkim aspektem pod względem wpływu na środowisko (takie loty nie są planowane ani regularne), jednakże mogłaby mieć bardzo negatywny wpływ na przyszły rozwój gospodarczy i turystyczny regionu. W tym kontekście istotne jest podkreślenie roli Grupy Ryanair w rozwoju regionu i samego Lotniska Kraków-Balice. W ostatnich latach inwestycje na tym terenie sięgały kilkuset milionów dolarów. Baza operacyjna w Krakowie obecnie składa się z 11 samolotów, z których każdy stanowi inwestycję o wartości około 100 milionów dolarów. Dodatkowo, Grupa Ryanair rozpoczęła jedną z największych inwestycji w historii regionu – budowę największego centrum szkoleniowego w Europie Środkowo-Wschodniej. Centrum szkoleniowe KRK SIM będzie szkolił personel lotniczy, w tym załogę pokładową, personel pokładowy, inżynierów oraz personel zarządzający. Pozwolenie na dalsze ograniczenia operacyjne i brak stanowczych działań ze strony Marszałka Województwa w tej sprawie może doprowadzić do ponownego rozważenia tych przedsięwzięć. Zapewnienie rynkowej i prawnej pewności na określonym terenie jest kluczowe dla pomyślnego przeprowadzenia tak znaczących inwestycji. Wierzę, że rozważą i uwzględnią Państwo powyższe argumenty przeciwko wprowadzeniu dalszych ograniczeń nocnego zakazu lotów na lotnisku Kraków-Balice.</p>		
88	25.04.2024		<p>W ramach konsultacji społecznych dotyczących Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa małopolskiego wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, w szczególności w kontekście zapisów dotyczących Międzynarodowego Portu Lotniczego Kraków Balice im. Jana Pawła II oraz możliwego rozszerzenia godzin ciszy nocnej na lotnisku, pragniemy w imieniu branży turystycznej przekazać następujące uwagi i sugestie.</p> <p>Prawie 70% turystów odwiedzających Kraków w 2023 r. wybrało samolot jako środek transportu. Byli to głównie turyści zagraniczni oraz biznesowi. W ubiegłym roku stolicę województwa odwiedziło 12 180 000 osób, z czego 760 000 to odwiedzający z zagranicy. Wśród nich znaleźli się obywatele następujących krajów: Wielka Brytania 25%, Niemcy 18,4%, Włochy 9,1%, Hiszpania 4,9%, Francja 5,8%, USA 6,9%, Czechy 4,7%, Słowacja 3%, Austria 2,2%, Arabia Saudyjska 1,7%, Węgry 1,5%, ZEA 1,2%, Japonia 1,2%.</p> <p>W 2023 roku odwiedzający z tych krajów stanowili łącznie ponad 70% całości gości przyjeżdżających do Krakowa. Dodatkowo warto wspomnieć, że turysta zagraniczny podczas pobytu w regionie wydaje ponad 3 razy więcej środków finansowych niż turysta krajowy, co w konkretnych liczbach daje kwotę ok. 10,6 mld zł dla samego Krakowa.</p> <p>Sytuacja w turystyce po pandemii nie wróciła do poziomu sprzed 2019 roku, jednak ruch pasażerski na krakowskim lotnisku dynamicznie wzrasta, dzięki licznym zabiegom podejmowanym przez Międzynarodowy Port Lotniczy, m.in. poszerzaniu współpracy z 25 liniami lotniczymi, co przełożyło się na ponad 161 regularnych połączeń. Ma to bezpośredni i pośredni wpływ na zatrudnienie mieszkańców w usługach w całym regionie. Szacuje się, że w Krakowie, w referencyjnym 2019 roku, w sektorze turystyki znalazło zatrudnienie ok. 40 tys. osób. W tym samym roku udział turystyki w PKB miasta wynosił ok. 10%. Kraków Airport jest więc liczącym się na rynku przedsiębiorstwem, które stwarza miejsca pracy dla mieszkańców Krakowa, a także całego regionu w wielu dziedzinach w sektorze usług.</p> <p>Potencjalne wydłużenie godzin ciszy nocnej („core night”) z obowiązujących obecnie od 01 do 05:00, na 22:00 do 06:00 (czyli z 4 godzin do 8) może przyczynić się do spadku ruchu turystycznego nawet 0 40%, a więc w liczbach będzie to redukcja z 10 milionów nawet do 6 milionów turystów odwiedzających Kraków i Małopolskę.</p> <p>W godzinach 22-1:00 oraz 05:00-6:00 obsługiwanych jest blisko 100 lotów, w tym rejsy przylatujące oraz wylatujące do głównych portów przesiadkowych: Warszawy, Monachium, Frankfurtu, Dubaju i Istambułu. Ich ograniczenie będzie miało nie tylko negatywny wpływ na branżę turystyczną, ale cofnie Kraków o dekadę w budowanej od lat siatce połączeń. Zawieszenie lub likwidacja niektórych popularnych kierunków, spowoduje</p>	<p>Rozwój portu nie może się opierać na wyłączności jednego podmiotu do korzystania ze środowiska, a powinien być swego rodzaju konsensusem dla wszystkich. Dlatego wprowadzenie „core night” w zaproponowanych godzinach jest rozsądnym kompromisem między potrzebami lotniska i okolicznych mieszkańców.</p>	

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
			<p>utrata linii lotniczych, a pozyskanie nowego kierunku i nawiązanie współpracy z nowymi liniami to proces, którego odbudowanie może potrwać nawet kilka lat.</p> <p>Budując strategię promocji, miasto dużą część oferty kieruje do turysty zagranicznego. Szeroka siatka połączeń i dostępność komunikacyjna to prestiż dla miasta i całego regionu, pozycjonując je jako liczące się w Europie. Pomaga to w budowaniu turystyki jakościowej, na którą miasto kładzie mocny nacisk. Jakikolwiek zatem zmniejszenie dostępności lotniska to ograniczenie liczby przylotów. Za tym idzie osłabienie atrakcyjności miasta i regionu, zmniejszenie ilości miejsc pracy dla osób pracujących w turystyce — m.in. hotele, restauracje, transport lokalny.</p> <p>W związku z coraz większymi wyzwaniami związanymi z ochroną środowiska, wśród których transport zalicza się do najbardziej emisyjnych, niezwykle ważnym aspektem w turystyce, głównie biznesowej są bezpośrednie połączenia lotnicze. Klienci biznesowi coraz częściej zwracają na to uwagę w wyborze destynacji, gdyż w większości firm, w szczególności w korporacjach, obowiązuje polityka ESC. Często kluczowym argumentem o przyjeździe do konkretnej lokalizacji jest właśnie możliwość lotu bezpośredniego. Kluczowym aspektem rozszerzenia obecnie konsultowanych godzin ciszy nocnej na krakowskim lotnisku jest bezpośredni wpływ tych decyzji na rozwój gospodarczy Krakowa i Małopolski. Obniżenie atrakcyjności biznesowej to konsekwencja zmiany w dostępności usług transportu lotniczego. To jeden z trzech podstawowych czynników mających wpływ na podjęcie decyzji o lokowaniu biznesu w regionie, który znacznie podnosi jego atrakcyjność. Krajowe i międzynarodowe połączenia komunikacyjne są uważane za absolutnie kluczowe dla decyzji o lokowaniu inwestycji w regionie. W strategii promocji miasta, Kraków kreuje się jako miejsce przyjazne dla przemysłu MICE, a do tego niezbędna jest dostępność lotnicza. Ograniczenie siatki połączeń i ich częściowa likwidacja sprawi, że Kraków i Małopolska staną się lokalizacją gorszego wyboru. Każdy spadek dostępności destynacji spycha nas na dalsze miejsca i marginalizuje całą Małopolskę. Kraków jest również bardzo ważnym miejscem dla korporacji. Sektor usług biznesowych jest skorelowany w dużej mierze z dostępnością lotniska. Podróże służbowe najczęściej zaczynają się bardzo wcześnie rano, a powroty późno wieczorem. Taka dogodność w znacznej mierze wpływa na wybór lokalizacji dla biur w tym sektorze, co przekłada się na zatrudnienie w tym sektorze blisko 100 tysięcy osób, mieszkańców miasta i regionu.</p> <p>Podsumowując, warto pamiętać, że pomiędzy rozwojem portów lotniczych, a rozwojem miast i regionów istnieje efekt synergii. Porty lotnicze przyczyniają się do rozwoju funkcji metropolitalnych miast, a równocześnie rozwój gospodarczy miasta i regionu, jego ranga oraz funkcje wpływają na wielkość ruchu lotniczego.</p>		
89	24.04.2024		<p>Przekazany do konsultacji społecznych projekt posiada zbyt wiele wad, aby można uznać go za dokument, który miałby moc sprawczą rozwiązania jakiegokolwiek problemu, który właśnie z mocy przepisów europejskich, polskiego prawodawstwa i nadzoru tutejszego organu władzy wojewódzkiej.</p> <p>Główne zastrzeżenia do dokumentu to:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Brak czytelnie i jednoznacznie określonych kryteriów, wg których urzędnicy rozpatrują uwagi społeczne. Brak jest jakiegokolwiek wskaźnika ujmującego poziom przekroczenia hałasu, jego czas oddziaływania w ciągu doby, ilości dotkniętych mieszkańców i kosztów jego usunięcia. Bez takiego warunku cała reszta traci sens i jest tylko nikomu niepotrzebną pracą biurokratyczną 2. Dokument nie zawiera potwierdzenia weryfikacji badań i raportów, w tym raportów po realizacyjnych przeprowadzonych działań naprawczych od czasu pojawienia się poprzednich wytycznych 3. Dokument nie jest oparty na technicznej weryfikacji i wizji lokalnej w zgłoszonych lokalizacjach, brak jest jakiegokolwiek odniesienia do przeprowadzonych z wnioskodawcami spotkań 4. Dokument nie zawiera żadnych dokumentów potwierdzających aktywność organu nadzorczego, że w stosunku do emitentów podejmował wezwania do działań naprawczych 5. Dokument nie podaje żadnych norm prawnych egzekucji od emitentów niewywiązania się z przedstawionych wytycznych. Jest więc prawem martwym. 6. Dokument nie określa co to są terminy krótko okresowe i długofalowe. Pojęcia zbyt ogólne 7. Dokument nie zawiera szacunków kosztów działań naprawczych 	<p>Ad.:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Działania do POŚpH kwalifikowane są na podstawie wartości wskaźnika znacznej uciążliwości hałasu w 10% obszarów jednostkowych (w tzw. obszarach priorytetowych) wyznaczonych zgodnie z metodyką wskazaną w rozporządzeniu wykonawczym i wytycznych GIOŚ. 2. Ponieważ nie było obowiązku przedkładania przez zarządców tego typu badań, w obecnie opracowywanym POŚpH taki obowiązek wpisano w 	

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
			<p>8. Dokument podaje fałszywą informację, jakoby na działania naprawcze przeznaczono 26 mld PLN. Jest to suma inwestycji, w ramach których będą z mocy przepisów realizowane działania wyciszające nowo budowanych odcinków dróg, ale wydaje się, że w tej kwocie nie ma ani złotych na wskazane przez wnioski społeczne działania.</p> <p>9. Dokument nie zawiera żadnych wniosków do budżetu Sejmiku Małopolskiego, aby wesprzeć finansowo usunięcie stwierdzonych przekroczeń na obszarach szczególnie uciążliwych. Największa wada dokumentu, który jak powiedziano publicznie na rozprawie nie ma żadnej mocy prawnie wiążącej, jest skrócenie o połowę czasu trwania ciszy nocnej na lotnisku.</p> <p>10. BARDZO WAŻNA UWAGA:</p> <p>Jeżeli Sejmik nie ma możliwość egzekwowania przestrzegania ciszy nocnej na lotnisku, to równocześnie Sejmik nie może posiadać prawa do zmiany okresu trwania ciszy nocnej do godzin 1.00-5.00 zamiast 22.00-6.00. Jest to wewnętrznie sprzeczne i podważa dotychczasowe działania i Sejmiku i MPL Kraków Balice w tej sferze. Program opracowywany jest w celu eliminacji nadmiernego hałasu poprzez zdiagnozowanie przyczyn jego powstania i wytyczenie dróg eliminacji przez poszczególne organa nadzorujące drogi, koleje, ruch miejski i lotniczy. Należy stwierdzić, że poza remontami torowisk praktycznie żadne inne inwestycje nie zostały wykonane a nawet zaplanowane</p> <p>Z przykrością należy uznać, że autorzy raportu nie stanęli na wysokości zadania w bardzo wielu obszarach unikając postawienia twardych warunków emitentom, ale przede wszystkim nie uwzględniając interesu społecznego wyrażonego w wielu przesłanych wnioskach.</p> <p>Ograniczając się do obszaru Gminy Zabierzów Raport nie poświęca należytej uwagi oddziaływania dwóch głównych źródeł hałasu i w ich zakresie wydaje się bezkrytycznie powielać stanowisko zarządów tych instytucji. Poniżej przedstawiam dwa główne obszary na terenie Gminy, które budzą duże zastrzeżenia i wymagają pilnej reakcji i działań naprawczych i prawnych i inwestycyjnych.</p> <p>Hałas od lotniska Przedstawiony jako załącznik do projektu uchwały Program nie realizuje postawionych mu ustawowo założeń i obowiązków. Oto lista zaniechań:</p> <ol style="list-style-type: none"> Autorzy Raportu powołują się w kilku miejscach na złożony do RDOŚ Kielce w październiku 2023 Raportu ws. nowej drogi startowej, ale zupełnie pomijają podane tam fakty, tabele, mapki. Ich pominięcie wydaje się być ukierunkowane na wprowadzenie w błąd radnych, organów nadzorujących Państwa Polskiego i opinii publicznej. Podane w raporcie poziomy hałas lotniczego są uśrednione. Dodajmy uśrednione w czasie. Dla jakości życia, zdrowia, snu i uszkodzeń słuchu liczy się natomiast również hałas chwilowy, który jest generowany przez startujące samoloty i hamujące po wylądowaniu. <p>W opracowaniu powinno się zatem uwzględniać nie tylko dane uśrednione (dodajmy wzory są specjalnie tak skonstruowane, aby zaciemnić rzeczywistą naturę hałasu lotniczego), ale również wprowadzić ograniczenie dotyczące hałasu chwilowego — zwłaszcza w godzinach nocnych.</p> <ol style="list-style-type: none"> Dotychczasowy Program ochrony przed hałasem dla MPL Kraków Balice z 24.02.2020 nie jest przestrzegany przez lotnisko w kluczowych sprawach: ciszy nocnej, opłat Quota Night, wymiany floty przewoźników na cichsze samoloty, ograniczenia hałasu z płyt postojowych, ograniczenia hałasu maszyn do odśnieżania i odladzania drogi startowej i dróg manewrowych a zatem należy wprowadzić skuteczne mechanizmy egzekwowania Programu, w sposób, który nie będzie mógł być ignorowany przez Lotnisko, gdyż brak egzekwowania przez lotnisko opłat za loty w porze nocnej stanowi zachętę dla przewoźników do organizacji lotów w porze ciszy co jest sprzeczne z celem tej regulacji Po raz kolejny fałszuje się rzeczywistość podając dane niezgodne ze stanem bieżącym, pomimo, że MPL złożył do RDOŚ Kielce w październiku 2023 w miarę aktualne dane o ruchu lotniczym. Nie 	<p>rozdziale 11.7, co pozwoli lepiej zweryfikować działania w następnej edycji POŚpH.</p> <p>3. Brak było możliwości technicznych i czasowych przeprowadzenia takich spotkań.</p> <p>4. Rozporządzenie wykonawcze i wytyczne GIOŚ nie wymagają zawarcia takich dokumentów w treści POŚpH.</p> <p>5. Obecnie w Prawie Ochrony Środowiska brak jest wprost przewidzianych za to sankcji. Niemniej prowadzone są starania legislacyjne nad zmianą tego stanu rzeczy.</p> <p>6. W POŚpH w punkcie 11.1. Metodyka implementacji działań w POŚpH szczegółowo zdefiniowano perspektywy czasowe: krótkookresowa w ciągu 5 lat, licząc od roku uchwalenia Programu (2024-2028), długookresowa w ciągu 6 - 10 lat od uchwalenia Programu (2029-2033).</p> <p>7. Zagadnieniu temu poświęcono rozdział 11.5 POŚpH.</p> <p>8. Jak to szczegółowo wyjaśniono w Programie nie da się jednoznacznie rozgraniczyć wydatków na ochronę akustyczną z ogólnej puli kosztów podejmowanych działań, przykładowo budowa obwodnicy miejscowości jest działaniem naprawczym, które wpłynie na obniżenie oddziaływania akustycznego na jej terenie, ale nie można ich traktować jako wydatków na ochronę</p>	

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
			<p>można uznać za rzetelne dane z 2022 (kiedy jeszcze był kryzys w ruchu lotniczym) podczas, gdy z danych podawanych co miesiąc publicznie przez Zarząd Lotniska wynika, że rok 2023 był rekordowy — ponad 9 mln pasażerów. Porównanie danych dotyczące liczby lotów w 2022 i 2023 r. świadczy o braku adekwatności danych za 2022 do stanu obecnego, wg. prezesa MPL rok 2024 zapowiada się jeszcze lepiej. To jest jedyny rzetelny punkt odniesienia.</p> <p>e. Respektowanie ciszy nocnej. W samym dokumencie Programu widzimy na stronie 155 pory: dnia, wieczoru i nocy. Noc jest definiowana od godziny 22.00 do 6.00 i tak interweniuje policja na zgłoszenia. Uchwalony przez Sejmik 24.02.2020 wymóg dla MPL obniża znacznie przedział czasu od 1.00 do 5.00. Ale MPL od samego początku nie przestrzega tego ścisłego regulaminu. Samoloty regularnie lądują do 2 w nocy, nierzadko startują po 1.00 w nocy, a ustawienie pierwszych kilku (dziś już prawie 10) lotów porannych o 5.00 powoduje, że hałas od lotniska generowany jest już w znaczący sposób od 4.30. Regularnie zaledwie 2.30 min na dobę jest cisza na lotnisku.</p> <p>f. Lotnisko Okęcie, które borykało się z podobnymi problemami i skargami mieszkańców ma ściśle przestrzegany Regulamin i przewoźnicy płacą kary za naruszenie ciszy nocnej z groźbą utraty slotu.</p> <p>g. Program zaniża liczbę mieszkańców, która z powodu operowania lotniska w czasie ciszy nocnej ma znaczne zaburzenia snu. W Programie podana jest na 916 osób, a znaczną uciążliwość hałasu 3850, w rzeczywistości jak podaje Raport złożony do RDOŚ Kielce ilość mieszkańców w obszarze z przekroczonymi normami ciszy nocnej to ponad 117 tysięcy! Brak tych danych jest szczególnie rażący w kontekście powoływania się w tym raporcie na dokument złożony do RDOŚ Kielce. Tak duża dysproporcja pomiędzy danymi Raportu i Programu wymaga dodatkowych wyjaśnień i korekty, gdyż wskazuje, na błąd lub manipulację danymi.</p> <p>h. Tzw. rozwój lotniska, o którym słyszymy w lokalnych mediach odbywa się głównie kosztem ciszy nocnej. W 2023 wg raportu do RDOŚ ilość operacji pomiędzy 22-1.00 i 5.00 a 6.00 przekraczała 30 dobowo. Wraz z oddaniem do eksploatacji płyty postojowej na kolejnych 15 samolotów wiemy, że przybędzie kolejnych 30 operacji. Łącznie ponad 70 dziennie. A jest to liczba, którą nie mogą się pochwalić krajowe lotniska regionalne w średniej dobowej!</p> <p>Aktualnie (wg stanu na rok 2022), w najgorszej dobie, która jest przedmiotem oceny, natężenie ruchu wyniosło 261 operacji, z czego 52 w porze nocnej. Dla analizowanych horyzontów czasowych (rok 2029 i rok 2045) prognozuje się znaczny wzrost liczby operacji:</p> <p style="padding-left: 40px;">397 na dobę, z tego 61 w nocy — dla roku 2029, 473 na dobę, z tego 72 w nocy — dla roku 2045.</p> <p>Publikowane dane, a rzeczywistość. Przykład z dnia 24.04 godzina 0.00-1.00 — oficjalna strona MPL dotycząca odlotów:</p> <p>i. Na stronie www lotniska nie ma śladu o odlatających po północy samolotach, które są opóźnione względem planowanego czasu</p> <p>Oraz tablica przylotów prezentująca planowaną ilość operacji w czasie ciszy nocnej — 22:</p> <p>j. Znana jest również autorom Raportu informacja o planach budowy Nowej Drogi Startowej.</p> <p>Długookresowa polityka ograniczania hałasu musi już teraz wziąć to pod uwagę i wskazać katastrofalne skutki jej uruchomienia, gdyż ilość osób w ponadnormatywnych bardzo uciążliwych warunkach radykalnie wzrośnie</p> <p>k. Str. 71 „obniżenie emisji do środowiska hałasu innych źródeł niż pochodzący z operacji lotniczych, poprzez stosowanie rozwiązań z zakresu akustyki technicznej (osłony, obudowy, ekrany)” — na lotnisku nie zainstalowano żadnych ekranów, które obniżyły poziom hałasu - nie będą one także stanowiły dostatecznej ochrony przeciwdźwiękowej co do samolotów wznoszących się po starcie oraz podchodzących do lądowania</p> <p>l. Wśród działań naprawczych pominięta zupełnie jest sprawa ekranów od płyt postojowych od strony wschodniej, północnej i zachodniej. Rozwiązanie takie zostało wdrożone na lotnisku we</p>	<p>przed hałasem, gdyż pełni ona także inne funkcje. Autorzy opracowując Program starali się jak najpełniej wykorzystać dane i szacunki przekazane przez zarządców.</p> <p>9. Źródła finansowania Programu określono w rozdziale 11.6. Część działań naprawczych (szczególnie w przypadku jednostek podległych Marszałkowi, jak ZDW) będzie finansowana z budżetu województwa.</p> <p>10. Pora nocy trwa od 22:00 do 6:00 i jest zdefiniowana w Ustawie Prawo Ochrony Środowiska, natomiast nie należy jej utożsamiać z „ciszą nocną”, gdyż jest to inne zagadnienie i w żadnej polskiej ustawie nie znajdziemy pojęcia „ciszy nocnej”. Co za tym idzie, samo pojęcie „ciszy nocnej” należy do tzw. prawa zwyczajowego i ustalane jest indywidualnie przez organy stosujące prawo na danym obszarze. Z tego względu Marszałek w drodze aktu prawa miejscowego może ustalić takie a nie inne godziny tzw. „ciszy nocnej”</p> <p>Ad 1:</p> <p>a. Analizy na potrzeby POŚpH wykonano na podstawie SMH opracowanej dla Portu Lotniczego, w zakresie określonym przez rozporządzenie wykonawcze i wytyczne GIOŚ dla opracowania Programów ochrony przed hałasem. Przepisy prawa nie dają możliwości</p>	

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
			<p>Wrocławiu. Skutek tego jest doświadczalnie słyszalny na lotnisku po stronie wejść do terminali, gdzie samolotów prawie w ogóle nie słychać</p> <p>m. W związku z powyższym, autorzy tego opracowania wydają się rażąco ignorować część danych i informacji, marginalizując wpływ np. planowanej przebudowy lotniska na środowisko. Fakt, iż inwestycja jest na etapie administracyjnym nie stoi na przeszkodzie — a wręcz wydaje się być idealnym momentem na wprowadzenie regulacji, która umożliwi rozwój lotniska z zachowaniem ograniczeń niezbędnych dla zdrowia mieszkańców.</p> <p>n. Fundamentalnie nie można się zgodzić z postawioną w Raporcie na str. 61 tezą, że nie da się utrzymać dopuszczalnych norm. Otóż wzory na poziom hałasu są tak skonstruowane, aby uśrednić hałas w funkcji ilości lotów. Tak więc warunkiem dotrzymania norm jest ograniczenie ilości operacji lotniczych, szczególnie w porze wieczoru i nocy. Dla mieszkańców zysk linii lotniczych i lotniska nie jest żadnym wyznacznikiem konieczności ich bezkarnej ekspansji środowisko podlega ochronie konstytucyjnej stanowiącej ograniczenie i wyznacznik zrównoważonego rozwoju</p> <p>o. Działania kompensacyjne przedstawione w Programie są pozorne. Uprawnieni do wsparcia finansowego już dawno wykonali możliwe wymiany okien, a nikt spoza OOU nie ma do tego prawa. Znane są liczne wnioski mieszkańców odrzucone przez zarząd MPL.</p> <p>p. Raport pomija również wskazany przez GDOŚ punkt oddziaływania ruchu lotniczego na Ojcowski Park Narodowy i jego otulinę oraz tereny rekreacyjne jak np. Dolinki</p> <p>q. Autor raportu nie wyjaśnia, jak przewoźnicy mają wywiązać się z zadania „wdrożenie systemu zachęcającego do eksploatacji cichszych statków powietrznych w porze nocnej”. Czy są na rynku lotniczym modele samolotów operujące w porze nocnej, a nie w ciągu dnia? Brak wprowadzenie egzekwowalnych postanowień w tym zakresie skutkuje pozornością ochrony i nie przyznaje uprawnionym narzędzi za pomocą których mogliby się domagać wykonywania postanowień Programu.</p> <p>r. Ad str. 77 „poprawa sposobu eksploatacji statków powietrznych w codziennych operacjach, przez opracowanie i wdrażanie procedur operacyjnych, które powinny charakteryzować się niskim poziomem hałasu”</p> <p>Raport nie pokazuje żadnych dowodów pomiarowych udowadniających jakikolwiek skutek działań naprawczych co po raz kolejny wskazuje na ich pozorność i prawdopodobną nieskuteczność.</p> <p>Samoloty linii bazujących na lotnisku w Balicach tankowane są do pełna, co skutkuje wyższym poziomem hałasu startujących samolotów o około 5 dB. Niestety zarówno MPL jak i twórcy tego raportu pominęli ten istotny fakt. Obserwatorzy z łatwością zauważą również mniejszy kąt wznoszenia a co za tym idzie oddziaływanie dalej od granic lotniska.</p> <p>Przykład — obniżenie hałasu w porze nocnej 0 1 dB — w jaki sposób zostanie ten mało ambitny cel osiągnięty? Siatka połączeń mówi wprost co innego, np. ostatni lot z Warszawy został przesunięty o jedną godzinę później niż był 4 lata temu.</p> <p>s. Zasięg oddziaływania hałasu z lotniska pomimo wzrostu ruchu lotniczego się nie zwiększył — to fakt, ale zwiększył się za to poziom hałasu w porach dzień, wieczór, noc w związku z większą gęstością lotów. Niestety nie ma to odzwierciedlenia w danych Raportu</p> <p>t. W Raporcie zupełnie pominięto kwestię pomiarów poziomu hałasu w domach poza OOU. Dopuszczalne normy są przekroczone i to znacznie, w porze nocnej startujący samolot generuje hałas przekraczający 50-55 dB przy zamkniętych oknach</p> <p>u. Wymiana floty samolotów przez przewoźników. Trudno znaleźć informację na ten temat, poza tym, że flota dominującego przewoźnika wyposażona jest w jeden typ samolotów</p> <p>v. W Raporcie powołuje się na możliwość obniżenia poziomu hałasu poprzez postęp techniczny. Podobnie twierdzono w Raporcie z 2020. Niestety przez 4 lata nie pojawiła się żadna przełomowa technologia lotnicza, nie słychać również o pracach, które mogłyby przynieść skutek w najbliższej perspektywie czasowej. Jest to więc nie poparte dowodami technicznymi chciejstwo autorów Raportów</p>	<p>uwzględnienia w analizach innych danych.</p> <p>b. Analizy na potrzeby POŚpH wykonano na podstawie SMH opracowanej dla Portu Lotniczego, w zakresie określonym przez rozporządzenie wykonawcze i wytyczne GIOŚ dla opracowania Programów ochrony przed hałasem, postępują się więc długookresowymi wskaźnikami, co zostało w Programie wyraźnie podkreślone.</p> <p>c. Stan realizacji Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa małopolskiego, przyjętego uchwałą Nr XVIII/247/20 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 24.02.2020 r., na podstawie sprawozdania zarządcy szczegółowo przeanalizowano w rozdziale 7 POŚpH.</p> <p>d. Autorzy nie mieli wpływu na okres opracowania danych wsadowych do Programu jakimi są strategiczne mapy hałasu.</p> <p>e. Pora nocy trwa od 22:00 do 6:00 i jest zdefiniowana w Ustawie Prawo Ochrony Środowiska, natomiast nie należy jej utożsamiać z „ciszą nocną”, gdyż jest to inne zagadnienie i w żadnej polskiej ustawie nie znajdziemy pojęcia „ciszy nocnej”. Co za tym idzie, samo pojęcie „ciszy nocnej” należy do tzw. prawa zwyczajowego i ustalane jest indywidualnie przez organy stosujące prawo na danym obszarze. Jak już podkreślano „Core Night”</p>	

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
			<p>w. Na str. 139 czytamy:</p> <p>Zgodnie z wynikami obliczeń zawartych w SMH oszacowano, iż 0 25% obniży się względem stanu aktualnego ogólna liczba osób dotkniętych znacznymi zaburzeniami snu (z 0,87 do 0,65 tys. osób), przy czym skutek ten będzie wyraźniejszy na terenie Krakowa.</p> <p>Otóż poziom hałasu po stronie wschodniej uzależniony jest wyłącznie od kierunków wiatru. Autorzy Raportu pominęli dane z raportu środowiskowego z 2023r, w którym przedstawione są kierunki wiatru w ujęciu procentowym. Wynika z nich, że ok. 1/3 startów odbywa się na wschód. A to jednoznacznie pogarsza komfort akustyczny właśnie mieszkańców Krakowa. I drugie pytanie — w jaki to sposób zostanie osiągnięta ta 25% redukcja? Czy tylko wirtualnie jako zapis w komputerze?</p> <p>x. W Raporcie powołuje się na działania UCL. Są one następująco zdefiniowane:</p> <p>Do zadań i kompetencji Urzędu Lotnictwa Cywilnego, należy m. in. przyznawanie uprawnień przewoźnikom lotniczym i użytkownikom statków powietrznych, wydawanie zgód i decyzji w sprawach lotnictwa cywilnego, certyfikacja lotnisk i lądowisk, prowadzenie rejestru statków powietrznych.</p> <p>Nie ma wśród nich zadań ochrony środowiska, to inne organy Państwa odpowiedzialne są za egzekwowanie norm polskich i europejskich. Z kolei UCL działa w obrębie polskiego prawa i tak jak na lotnisku Okęcie jest cisza nocna, to nie zezwala przewoźnikom na sloty w zakazanej porze.</p> <p>y. Raport prezentuje wyrywkowo koszty wdrożeń naprawczych i inwestycyjnych. Nie podaje natomiast ewentualnych kosztów społecznych i finansowych w przypadku zmiany granic OOU po powstaniu nowej drogi startowej. A koszty wykupu nieruchomości mogą sięgnąć od 1,5 do nawet 3 mld PLN. Wyrok Sądu Najwyższego https://www.sn.pl/orzecznictwo/SitePages/Nainowszeorzeczenia/OZ.aspx?ItemSID=1893301f4741-66aa-4980-b9fa-873e90506a11&ListName=Zagadnienia prawne nie pozostawia złudzeń, że ktoś te koszty poniesie.</p> <p>z. Wspomnieć należy również, że w Raporcie wzmiankowane jest, że jest to lotnisko wojskowe. Otóż pomimo wojny rosyjsko-ukraińskiej mieszkańcy nie skarżą się na uciążliwość operacji wojskowych. Od dawna już dowództwo jednostki wojskowej respektuje wnioski mieszkańców, aby ograniczyć ilość lotów nocnych i na niskiej wysokości.</p> <p>Postulowane działania:</p> <ol style="list-style-type: none"> Korekta danych zawartych w Programie z uwzględnieniem danych z Raportu z 2023 r. Rewizja działań w oparciu o zaktualizowane dane; Przywrócenie właściwej dla wszystkich lotnisk pory nocnej 23.00-6.00 — która obowiązywała przez 24.02.2020. Całkowity zakaz startów samolotów po godzinie 23.00 i przed 6.00. Nie mogą być dopuszczalne sytuacje jak opisane w piśmie MPL/PI/PO/45-2/5/24 z dnia 27.02.2024, że samolot wystartował 0 1.45 bo miał opóźnienie, a sytuacja taka jest przez lotnisko akceptowalna. Pismo podpisane przez prezesa R. Włoszka. Natychmiastowe wprowadzenie identycznych przepisów regulujących ruch w porze nocnej jak na lotnisku Okęcie, dokument o nazwie „Zasada lokalna EPWAI Procedury pozyskania slotów dla operacji planowanych na porę nocy, opóźnionych, przyspieszonych oraz w okresach wolnych od pracy koordynatora”, w którym obowiązuje zasada: operacje, które mają zostać wykonane w porze nocy nie mogą zostać zaplanowane na porę Core Night oraz intencjonalne łamanie zasady core-night może skutkować odebraniem slotu przewoźnikowi. <p>Od kilku tygodni na billboardzie przy ulicy Krakowskiej w Rzęsce /Balicach/Szczyglicach wisi taki billboard</p> <p>2. Hałas od autostrady i obwodnicy</p>	<p>było jednym z działań nie wdrożonych z poprzedniego Programu, dlatego w obecnie opracowywanym nakazano jej wdrożenie.</p> <p>f. Przy wprowadzaniu „Core Night” w Porcie Kraków Balice również zostanie opracowany Regulamin z odpowiednimi sankcjami za jego nieprzestrzeganie.</p> <p>g. Obliczenia wskaźników zdrowotnych na potrzeby POŚpH dokonano na podstawie danych z SMH w oparciu o wzory i metody ustalone w rozporządzeniu wykonawczym i wytycznych GIOŚ. Nie dają one podstaw do uwzględnienia innych danych do obliczeń.</p> <p>h. Za planowanie operacji lotniczych odpowiedzialny jest zarządca Portu Lotniczego i zostanie ona dostosowana przy wprowadzeniu „Core Night” w obecnej edycji POŚpH.</p> <p>i. Za planowanie operacji lotniczych odpowiedzialny jest zarządca Portu Lotniczego.</p> <p>j. Stąd uwzględniono w Programie działanie długoterminowe w zakresie zmiany granic OOU dla Portu Lotniczego.</p> <p>k. Zgodnie ze sprawozdaniem zarządcy Portu wprowadzono następujące działania i ograniczenia organizacyjne oraz operacyjne:</p> <ul style="list-style-type: none"> całkowity zakaz wykonywania prób silników w godzinach 21.00-05:00; w godzinach 21:00-05:00 po zatrzymaniu na stanowisku postojowym i podpięciu zewnętrznego zasilania (GPU), zasilanie z 	

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
			<p>Hałas od autostrady i obwodnicy na odcinkach przebiegających przez sołectwa: Aleksandrowice, Balice, Szczyglice i Rząska przekracza dopuszczalne normy, co łatwo stwierdzić dowolnym urządzeniem pomiarowym.</p> <p>Str. 95 Raportu z mapką ponadnormatywnych hałasów autostrad zagrażających zdrowiu. Hałas ten przekraczany jest na terenie zabudowań położonych najbliżej dróg jak i w dalszej odległości w natężeniu uzależnionym od wiatru, wilgotności, okresowego natężenia ruchu.</p> <p>Mieszkańcy przekazali uwagi do tego Raportu, które zostały zignorowane i odesłane do nie dającej się przewidzieć przyszłości. Nie zgadzamy się z takim załatwianiem problemu i nie po to powstał ten Raport.</p> <p>Postulowane działania:</p> <ol style="list-style-type: none"> Brak ekranów na wielu odcinkach w w/w sołectwach — istnieje pilna potrzeba ich budowy już teraz, gdy ruch ma tak wielkie natężenie prawie przez całą dobę Zmiana ekranów na skutecznie wyciszające drogi Obniżenie dopuszczalnej prędkości, szczególnie w porze nocnej. Bardzo często stosowana metoda w Europie. Ba, nawet w nieodległych Tychach a drodze krajowej nr 86 / 1 jest ograniczenie do 70 km/h Wymiana nakładki na tzw. "cichą nawierzchnię" która pozwala ograniczyć hałas 0 3-5 decybeli. Reorganizacja ruchu na węzłach, które generują korki, tak aby ruch nie kumulował się w tym rejonie Mieszkańcy wiedzą o planowanej przebudowie autostrady i obwodnicy, jednak termin jej rozpoczęcia po 2030 roku a zakończenia pewnie ok. 2035 nie jest satysfakcjonujący, jako ten, po którym dopiero wtedy zostaną postawione skuteczne ekrany. Jest to kompletnie niezrozumiałe, dlaczego w podmiejskich obszarach mieszkalnych nie ma ekranów, a są spotykane nawet w terenach leśnych. Szczególnie, że nie są koszty utracone przy przebudowie, bo same ekrany da się powtórnie wykorzystać. Załączniki mapy— wśród map dostępnych w katalogu MAPY GDDKIA brak jest mapki z obszaru węzeł autostradowy Balice wraz z rozjazdami w kierunku południowym obwodnicy i przedłużenia autostrady w kierunku węzła Modlica. Ten brak jest o tyle istotny, że w raporcie lotniskowym do RDOŚ Kielce obszar ten oznaczony jest jako z największym natężeniem i hałasem i spalin na całej obwodnicy. Nie znam pomiarów ruchu, ale wiadomym jest, że jest to być może odcinek z największym natężeniem ruchu w całym województwie. Brak mapki pokazującej i stan aktualny i konieczność działań naprawczych można wręcz uznać za celową dezinformację. <p>Konkludując pytamy nowo wybranych Radnych Sejmiku — kogo Państwo reprezentujecie? Mieszkańców Małopolski, czy międzynarodowych przewoźników lotniczych, którzy nie płacą w Polsce podatków?</p> <p>Dlaczego organ samorządu nie wymusza presji na organach państwowych dochowania standardów określonych w przepisach polskich i europejskich?</p> <p>Jeśli jest tak, że Sejmik nie posiada narzędzi prawnych i finansowych do egzekucji zapisów Programu, to zasadnym jest pytanie, dlaczego nie sfinansuje z swojego budżetu części tych inwestycji?</p>	<p>APU powinno zostać wyłączone. Uruchomienie APU powinno nastąpić nie wcześniej niż 20 minut przed ETD;</p> <ul style="list-style-type: none"> statki powietrzne z własnym napędem kołują po płytach postojowych z minimalną mocą silników; czas pracy urządzeń pokładowych (w tym klimatyzacji), APU bądź korzystanie z zewnętrznych urządzeń GPU powinien być ograniczony do minimum; w celu zmniejszenia emisji hałasu, zaleca się ograniczenie wykorzystywania rewersu silników, stosowanie wydłużonego dobiegu po lądowaniu oraz redukcję mocy silników podczas startu poprzez wykorzystanie pełnego dystansu drogi startowej. Ograniczenia te nie obowiązują w sytuacjach awaryjnych. w celu zmniejszenia emisji hałasu i zanieczyszczeń, na stanowiskach postojowych zlokalizowanych przed budynkiem terminalu, dla operacji wykorzystujących pomosty pasażerskie stosowane są stacjonarne urządzenia do zasilania statków powietrznych w siecią energię elektryczną, co ogranicza potrzebę wykorzystania generatorów spalinowych (GPU). maksymalizowane jest wykorzystanie zarówno pomostów pasażerskich, jak i 	

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
				<p>procedury pieszego przejścia pasażerów z/do statku powietrznego, co umożliwia ograniczenie ruchu kołowego spalinowych autobusów lotniskowych. Pomimo tego, że zastosowanie opisanych powyżej metod przejścia pasażerów z i do samolotu umożliwia wyłącznie 26 % stanowisk postojowych statków powietrznych na lotnisku Kraków-Balice, w całym roku 2022 poprzez odpowiednią alokację infrastruktury, bez wykorzystania autobusów lotniskowych umożliwiona została obsługa 55% przylotów i 51% odlotów samolotów regularnych."</p> <p>l. Tego typu ekrany są skuteczne jedynie w bezpośrednim sąsiedztwie w tzw. cieniu akustycznym. W większej odległości, ze względu na zjawisko ugięcia fali, szczególnie w przypadku obiektów takich jak lotniska, skuteczność jest minimalna.</p> <p>m. Dlatego w Programie już na tym etapie zasygnalizowano te plany w perspektywie długoterminowej. Pamiętać należy, iż obecnie toczy się Procedura uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, która określi właściwe wymagania dla Portu Lotniczego po rozbudowie.</p> <p>n. Na str. 61 Programu przytoczono wnioski wynikające z części opisowej SMH opracowanej dla Portu Lotniczego, nie są to tezy autorów Programu.</p>	

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
				<p>o. Zgodnie ze sprawozdaniem zarządcy Portu Lotniczego w latach 2020-2022 konsekwentnie realizowano „Program poprawy komfortu akustycznego mieszkańców Obszaru Ograniczonego Użytkowania dla lotniska Kraków-Balice. W 2019 r. uruchomiono program pilotażowy. Następnie w kolejnych latach realizowano docelowy program. Najważniejsze dane dot. edycji programów realizowanych w latach 2020-2022:</p> <p>2020 r.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 4,9 mln zł zarezerwowano; - realizacja 59 umów i wypłacono 669 733,47 zł; <p>2021 r.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 4,9 ml zł zarezerwowano; - realizacja 53 umów i wypłacono 573 971,20 zł. <p>2022 r.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 37 zawartych umów na kwotę 451 644,40 zł; - 29 zrealizowanych umów na kwotę 317 811,40 zł. <p>p. Nie jest jasne czego tyczy się wymóg GDOŚ, wskazywany przez Autora uwagi, być może Raportu OOS dla rozbudowy Portu Lotniczego, gdyż nie ma takich wymogów w stanowisku RDOŚ dot. zakresu Prognozy OOS dla strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Podkreślić należy, iż Program i Prognoza zostały zaopiniowane pozytywnie i bez uwag przez REGIONALNEGO DYREKTORA OCHRONY ŚRODOWISKA W</p>	

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
				<p>KRAKOWIE (pismo znak: OO.410.17.01.2024.MaS z dnia 29 kwietnia 2024 r.) jak i MAŁOPOLSKIEGO PAŃSTWOWEGO WOJEWÓDZKIEGO INSPEKTORA SANITARNEGO (pismo znak: NS.9022.6.17.2024 z dnia 25 kwietnia 2024 r.).</p> <p>q. Wskazany fragment to podsumowanie propozycji działań z części opisowej SMH dla Portu Lotniczego, która była następnie weryfikowana na etapie opracowania POŚpH</p> <p>r. Na stronie 77 Programu jest mowa o działaniach rozwojowych dla całego sektora transportu lotniczego opisanych w dokumencie Strategicznym: POLITYKA ROZWOJU LOTNICTWA CYWILNEGO W POLSCE DO 2030 R.</p> <p>s. Jak już podkreślono POŚpH wykonano na podstawie SMH opracowanej dla Portu Lotniczego, w zakresie określonym przez rozporządzenie wykonawcze i wytyczne GIOŚ dla opracowania Programów ochrony przed hałasem, które nie dają możliwości ujęcia innych danych.</p> <p>t. Jak już podkreślono POŚpH wykonano na podstawie SMH opracowanej dla Portu Lotniczego, w zakresie określonym przez rozporządzenie wykonawcze i wytyczne GIOŚ dla opracowania Programów ochrony przed hałasem, które nie dają</p>	

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
				<p>możliwości ujęcia innych danych.</p> <p>u. Nie jest jasne, którego elementu POŚpH tyczy się uwaga.</p> <p>v. Nie jest jasne, którego elementu POŚpH tyczy się uwaga.</p> <p>w. Jak już podkreślono obliczenia wskaźników zdrowotnych i wpływ działań na ich zmianę w POŚpH wykonano na podstawie SMH opracowanej dla Portu Lotniczego, w zakresie określonym przez rozporządzenie wykonawcze i wytyczne GIOŚ, które nie dają możliwości ujęcia innych danych.</p> <p>x. Jak słusznie wskazano ULC jest regulatorem rynku lotniczego. Zgodnie ze sprawozdaniem zarządcy Portu Lotniczego Zarząd MPL wystąpił do ULC z wnioskiem o wprowadzenie na lotnisku Kraków-Balice koordynacji rozkładów lotów, jako strategicznego narzędzia umożliwiającego regulację rozkładów lotów przewoźników w oparciu o dalsze decyzje ULC w tym zakresie. W wyniku przeprowadzonego postępowania, całoroczna koordynacja rozkładów lotów zaczęła obowiązywać na lotnisku Kraków-Balice od sezonu letniego 2020 r. Zarząd MPL współpracuje jednocześnie z przewoźnikami w zakresie sukcesywnej wymiany floty statków powietrznych bazującej na lotnisku na maszyny nowszej generacji, których operacjom</p>	

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
				<p>towarzyszy obniżone natężenie hałasu. Ponadto w kompetencji ULC jest procedura uzgodnienia z przewoźnikami wprowadzenie obowiązywania ciszy nocnej „core night”, wymaganej w działaniach Programu.</p> <p>y. Owszem, na chwilę obecną Zarządca był w stanie oszacować jedynie koszt opracowania dokumentacji. Tak rozporządzenie jak i wytyczne GIOŚ nie wymagają podania kosztów działań w perspektywie długoterminowej, którą obejmuje zmiana granic OOU.</p> <p>z. Posiadane przez autorów dane nie pozwalają na rozróżnienie skarg dot. lotów cywilnych od wojskowych.</p> <p>Ad.2 Wskazane działania w przeważającej większości są niemożliwe (nierealne) do prowadzenia z przyczyn prawnych lub administracyjnych, szczególnie w krótkim terminie.</p> <p>Dlatego w Programie zaplanowano działania, które w dłuższej perspektywie ograniczą ponadnormatywne oddziaływanie.</p> <p>Brakujące mapy zostaną uzupełnione w ostatecznej wersji Programu.</p>	
90	25.04.2024		<p>Mieszkańcy Gminy Zabierzów wnieśli prośbę o przesunięcie terminu konsultacji społecznych projektu Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa małopolskiego. Z uwagi na powyższe oraz obszerność dokumentu i obszar obowiązywania wnioskuję o wyznaczenie nowego terminu wnoszenia uwag i wniosków w ramach prowadzonych konsultacji społecznych.</p> <p>Dodatkowo:</p>	<p>Zgodnie z przepisami prawa, Program ochrony środowiska przed hałasem jest uchwalany przez Sejmik Województwa co 5 lat, w</p>	

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
			<ul style="list-style-type: none"> Z uwagi na długi okres, od rozpoczęcia starań uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie nowej drogi startowej do jego rozpoczęcia eksploatacji przez Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków–Balice, należy zobowiązać zarządcę lotniska do aktualizacji obszaru ograniczonego użytkowania na podstawie aktualnych danych. W działaniu krótkoterminowym określonym dla głównych lotnisk MPL_KM_01 należy wprost wskazać działanie polegające na budowie ekranów dźwiękochłonnych, które przyczynią się do poprawy warunków akustycznych dla mieszkańców w sąsiedztwie lotniska. Program poprawy komfortu akustycznego dla mieszkańców Obszaru Ograniczonego Użytkowania dla Lotniska Kraków-Balice powinien zostać rozszerzony poza OOU uwzględniając budynki, w których analizy akustyczne wykażą negatywne oddziaływania lotniska na otoczenie i podniesienie jakości życia mieszkańców. <p>Błędy edytorskie w Programie: str. 135 – błędne odwołanie do tabeli: „Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.”, str. 63 – wskazano cele rozwoju lotniska Kraków, powinno być lotniska Kraków – Balice. Warto podkreślić, że brakuje regulacji prawnych dotyczących konsekwencji za niewykonanie lub nienależyte wykonanie działań naprawczych, które zostały określone w Programie dla poszczególnych zarządców. Zaleca się skierowanie wniosku do właściwych organów na szczeblu krajowym w celu wprowadzenia nowelizacji w tej sprawie</p>	<p>terminie do dnia 18 lipca. Jest to więc nieprzekraczalny termin, w którym Województwo musi przyjąć rzeczony dokument. W związku z napiętym harmonogramem prac związanych z przyjęciem nowego Programu, wnioskowane wydłużenie terminu składania uwag, mogłoby spowodować niespełnienie ustawowego obowiązku. To zaś wiąże się z nałożeniem kary pieniężnej w wysokości 100 000 zł (zgodnie z art. 315f. ust. 4 ustawy POŚ). Biorąc pod uwagę powyższe, informuję, że termin 25 kwietnia 2024 r. jest graniczną datą składania uwag i wniosków do projektu Programu ochrony środowiska przed hałasem. Wskazany termin jest zgodny z zapisami art. 30, 39 i 40 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.</p> <p>Błędy edytorskie zostaną uwzględnione w ostatecznej wersji Programu.</p>	
91	22.04.2023		<p>Jako Krakowska Izba Turystyki pragniemy zwrócić uwagę na istotność prowadzenia konsultacji społecznych w sprawie projektu uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego dotyczącego "Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa małopolskiego wraz z prognozą oddziaływania na środowisko". Podkreślamy, że udział społeczności lokalnej w takich konsultacjach stanowi kluczowy element demokratycznego procesu podejmowania decyzji, a możliwość wyrażania opinii przez wszystkie zainteresowane strony jest fundamentalna dla stworzenia rozwiązań adekwatnych do potrzeb społecznych i gospodarczych.</p> <p>W kontekście omawianego projektu, pragniemy podkreślić, że poprawa aspektów funkcjonowania lotniska jest zawsze sprawą priorytetową dla branży, którą reprezentujemy. Występujemy w imieniu przedsiębiorców zapewniających miejsca pracy oraz mających wkład w rozwój ekonomiczny regionu. Tym razem istnieje w naszej opinii obawa, że w toku konsultacji społecznych oraz wskutek działań lokalnych aktywistów, oraz osób</p>	<p>Wprowadzenie „core night” w zaproponowanych w Programie godzinach (1:00 - 5:00) jest rozsądnym kompromisem, między potrzebami lotniska i okolicznych mieszkańców.</p>	

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
			<p>zamieszkujących bezpośrednio w sąsiedztwie lotniska, wydłużona zostanie cisza nocna, tj. zakaz lotów w godzinach 22.00-6.00 z obecnego przedziału 1.00-5.00. Takie rozwiązanie z całą pewnością spowoduje znaczne ograniczenie elastyczności i konkurencyjności lotniska Balice, prowadząc do zmniejszenia dostępności lotów, a w konsekwencji, do spadku liczby pasażerów. Efektem tego będzie zmniejszony ruch turystyczny - zarówno przyjazdowy, jak i wyjazdowy. Wiązać się to będzie ze wzrostem bezrobocia, obniżeniem wpływów z turystyki oraz atrakcyjności biznesowej regionu. Znaczenie portu lotniczego dla gospodarki regionu oraz dla branży turystycznej Krakowa i Małopolski jest niepodważalne. Według danych portu lotniczego w samym sezonie letnim 2024 Kraków Airport posiada 150 połączeń do 33 krajów oferowanych przez 26 linii lotniczych. W 2023 roku lotnisko zarejestrowało ponad 9,4 milionów pasażerów, głównie zagranicznych. Badania ruchu turystycznego prowadzone przez Małopolską Organizację Turystyczną od 2003 roku wykazują, że samolot jest najczęściej wykorzystywanym środkiem transportu podczas przyjazdu do Małopolski.</p> <p>Warto również zaznaczyć, że wydatki turysty zagranicznego przewyższają 3-krotnie wydatki turysty krajowego.</p> <p>Należy również pamiętać, że lotnisko w Balicach to „okno na świat” dla mieszkańców regionu. Dzięki rosnącej liczbie atrakcyjnych połączeń lotniczych powstaje możliwość nowych destynacji. Prężnie działające lotnisko w Balicach z wieloma połączeniami to również magnes dla wydarzeń, eventów, konferencji, kongresów, czyli tzw. branży MICE oraz szeroko rozumianego biznesu. Tylko gęsta siatka połączeń jest w stanie zapewnić atrakcyjność i bezpieczeństwo funkcjonowania wielkich korporacji międzynarodowych. Nie możemy zaprzepaścić wieloletniego i stabilnego rozwoju portu lotniczego. Wszędzie na całym świecie silna pozycja społeczno - polityczno -ekonomiczna danego regionu zawsze idzie w parze z dostępnością komunikacyjną, gdzie fundamentem jest sprawnie działające i funkcjonujące lotnisko. Oceniając negatywnie możliwość rozszerzenia ciszy nocnej, rekomendujemy i apelujemy o zastosowanie działań technicznych oraz fizycznych wyciszających hałas jako preferowanej formy ograniczenia negatywnego oddziaływania aktywności lotniczej na środowisko oraz jako kompromisowego rozwiązania, które pozwoli zachować równowagę między potrzebami mieszkańców a rozwojem lotniska.</p>		
93	25.04.2024		<p>W imieniu Lokalnej Organizacji Turystycznej Made in Zakopane zwracamy się w trybie konsultacji społecznych projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa Małopolskiego wraz z prognozą oddziaływania na środowisko” z uprzejmą prośbą o nieskracanie obecnych godzin działania operacyjnego Międzynarodowego Portu Lotniczego im. Jana Pawła II Kraków-Balice. Jest to kwestia o znaczeniu strategicznym dla rozwoju gospodarczego regionu oraz utrzymania jego pozycji jako wiodącego ośrodka turystycznego w Polsce i Europie.</p> <p>Lotnisko Kraków-Balice pełni kluczową rolę w obsłudze ruchu turystycznego. W 2023 roku odnotowano ponad 9,4 miliony pasażerów, głównie turystów zagranicznych, którzy korzystają z 150 połączeń do 33 krajów. Warto podkreślić, że 70% gości zagranicznych przyjeżdżających do Małopolski korzysta z transportu lotniczego, co przekłada się na znaczne wpływy do lokalnej gospodarki – średnio, zagraniczni turyści wydają w regionie trzykrotnie więcej niż turyści krajowi.</p> <p>Możliwe wydłużenie ciszy nocnej i ograniczenie operacji lotniczych w godzinach nocnych doprowadziłoby do znacznego ograniczenia dostępności połączeń, co miałoby bezpośredni wpływ na spadek liczby pasażerów i turystów. To doprowadziłoby do przekierowania ruchu lotniczego do sąsiednich portów w Katowicach-Pyrzowicach i Portu Lotniczego Rzeszów–Jasionka, co dla gospodarki regionu byłoby katastrofalne.</p> <p>Konsekwencja w postaci zmniejszenia dostępności regionu Podhala, który reprezentujemy, dla zagranicznych turystów, to ogromne zagrożenie dla lokalnej społeczności, która w znacznej mierze utrzymuje się z turystyki. Podhale jest unikatowym kulturowo i krajobrazowo miejscem. Stanowi wizytówkę Polski na arenie międzynarodowej, pomagając budować silną markę naszego kraju, co bez dostępności komunikacyjnej stanie się niemożliwe.</p> <p>Apelujemy o rozważne podejście do kwestii regulacji hałasu nocnego, z uwzględnieniem zarówno potrzeb mieszkańców, jak i strategicznych celów rozwojowych naszego województwa. Proponujemy poszukiwanie alternatywnych rozwiązań minimalizujących hałas, które pozwoliłyby na zachowanie obecnych godzin operacyjnych lotniska przy jednoczesnym zwiększeniu komfortu życia lokalnej społeczności.</p>	<p>Wprowadzenie „core night” w zaproponowanych w Programie godzinach (1:00 - 5:00) jest rozsądnym kompromisem, między potrzebami lotniska i okolicznych mieszkańców.</p>	

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
94	17.04.2024		<p>W imieniu PLL LOT chciałbym wyrazić nasze obawy związane z propozycją wprowadzenia obowiązywania ciszy nocnej („core night”) od godziny 1:00 do 5:00 czasu lokalnego, bez wyjątków dotyczących lotów opóźnionych. Uważamy, że taka decyzja może przynieść więcej szkód niż korzyści, zarówno dla lotniska, jak i dla całej branży lotniczej oraz turystycznej. Planowane ograniczenie elastyczności co do wykonywania operacji godzinach w ciszy nocnej wiązałoby się z koniecznością znacznego wydłużenia okresu buforowego przed zamknięciem lotniska. Takie działanie z pewnością ograniczyłoby dostępność lotów oraz zmniejszyło konkurencyjność lotniska.</p> <p>Jednocześnie pragniemy zaznaczyć, że jakiegokolwiek wydłużanie obecnie konsultowanych godzin ciszy nocnej, niesie za sobą daleko idące negatywne konsekwencje, w tym wysoce prawdopodobne zawieszenie trzech kluczowych połączeń do miast takich jak Tel Awiw, Stambuł i Warszawa, co zaowocowałoby spadkiem liczby pasażerów o ponad 130 tysięcy rocznie. Połączenia te są niezwykle istotne dla turystyki przyjazdowej, a ich zawieszenie negatywnie wpłynęłoby na dochody całej branży turystycznej w Krakowie, obniżyło dostępność komunikacyjną Krakowa (utrata porannych i wieczornych fal wylotowych/ przylotowych przez Warszawę), a co za tym idzie istotnie obniżyło jego biznesową atrakcyjność. Warto zaznaczyć, że połączenie z Warszawy pełni kluczową funkcję, nie tylko dla pasażerów podróżujących do Krakowa z Warszawy, ale także dla osób przybywających z różnych zakątków Europy. Prawie 90% pasażerów na tym rejsie, stanowią pasażerowie tranzytowi.</p> <p>Ograniczenie godzin pracy lotniska w Krakowie w tak restrykcyjny sposób, miałyby również poważne konsekwencje dla rozwoju PLL LOT w Krakowie w przyszłości, zwłaszcza w kontekście ograniczeń infrastrukturalnych w Warszawie. W obliczu już istniejących problemów z dostępnością infrastruktury w stolicy, zmniejszenie elastyczności w wyborze godzin operacji w Krakowie spowoduje dodatkowe utrudnienia dla przewoźnika. Elastyczność w wyborze godzin operacji stanie się więc kluczowym czynnikiem decyzyjnym dla przewoźników, którzy będą musieli uwzględnić ograniczenia czasowe i infrastrukturalne przy planowaniu swoich tras. Brak tej elastyczności będzie skutkować zwiększeniem kosztów operacyjnych dla linii lotniczych oraz utrudni efektywne zarządzanie trasami, co w konsekwencji wpłynie na konkurencyjność PLL LOT na rynku lotniczym. W konsekwencji, wymusi to na PLL LOT potrzebę aktywnego poszukiwania możliwości rozwoju w innych portach lotniczych.</p> <p>Podkreślamy raz jeszcze, że obecna propozycja, choć zakłada ograniczenia operacyjne poprzez obowiązywanie ciszy nocnej („core night”) od godziny 1:00 do 5:00 czasu lokalnego, po korekcie dopuszczającej loty opóźnione jest rozwiązaniem dającym możliwość utrzymania obecnej oferty PLL LOT w Kraków Airport. Wobec powyższego, zachęcamy do poszukiwania rozwiązań, które umożliwią dalszy rozwój lotniska i branży turystycznej w regionie oraz apelujemy o rozważne podejście do konsultowanych zmian, które powinny uwzględniać potrzeby i interesy wszystkich zainteresowanych stron.</p>	<p>Wprowadzenie „core night” w zaproponowanych w Programie godzinach (1:00 - 5:00) jest rozsądnym kompromisem, między potrzebami lotniska i okolicznych mieszkańców.</p> <p>Z ograniczenia wyłączone będą operacje militarne, loty państwowe i humanitarne oraz lądowania awaryjne, opóźnione i przekierowane.</p>	
95	25.04.2024		<p>W nawiązaniu do konsultacji społecznych, które odbyły się dnia 23.04.2024 dotyczących nowego programu ochrony przed hałasem dla Województwa Małopolskiego, pragniemy uzyskać szczegółowe informacje na temat podstawy prawnej, na której Sejmik Województwa Małopolskiego opiera swoje decyzje dotyczące regulacji godzin nocnych operacji na lotnisku Kraków-Balice. Nasze zainteresowanie wynika z obserwacji, że wprowadzane zmiany mogą mieć znaczący wpływ na mieszkańców naszego regionu, którzy są bezpośrednio dotknięci tymi regulacjami.</p> <p>W kontekście naszych wcześniejszych działań, zauważamy, iż istnieje potrzeba wyjaśnienia, w jaki sposób Sejmik uzyskał kompetencje do wprowadzania prawnie wiążących zmian o godzinach pory nocnej i ciszy nocnej powszechnie obowiązujących na terenie Rzeczypospolitej Polskiej w odniesieniu do wyjątku dla operacji lotniczych.</p> <p>Dodatkowo prosimy o wyjaśnienie jakie procedury i przepisy prawa są stosowane przy formułowaniu i wdrażaniu tego rodzaju programów uchylających regulacje ustawowe, dekrety i rozporządzenia. W szczególności, zwracamy się z prośbą o wskazanie konkretnych aktów prawnych, na podstawie których Sejmik podejmuje działania w zakresie ochrony przed hałasem w aspekcie ciszy nocnej. Zrozumienie tej kwestii jest dla nas kluczowe, gdyż pozwoli ocenić zgodność wprowadzanych regulacji z obowiązującym prawem oraz umożliwi identyfikację ewentualnych środków prawnych, które moglibyśmy podjąć, aby chronić interesy mieszkańców.</p>	<p>Działanie w zakresie wprowadzenia „core night” zostało przeniesione z Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa małopolskiego przyjętego uchwałą Nr XVIII/247/20 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 24 lutego 2020 r.</p> <p>Pora nocy trwa od 22:00 do 6:00 i jest zdefiniowana w Ustawie Prawo Ochrony Środowiska, natomiast nie należy jej utożsamiać z „ciszą nocną”, gdyż jest to</p>	

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
			<p>Prosimy o szczegółową odpowiedź, która pomoże nam w pełni zrozumieć podstawy prawne działań Sejmiku oraz procedury ich wdrażania. Państwa odpowiedź będzie miała istotne znaczenie dla naszych dalszych działań i decyzji w tej sprawie.</p>	<p>inne zagadnienie i w żadnej polskiej ustawie nie znajdziemy pojęcia „ciszy nocnej”. Co za tym idzie, samo pojęcie „ciszy nocnej” należy do tzw. prawa zwyczajowego i ustalane jest indywidualnie przez organy stosujące prawo na danym obszarze. Dlatego ustalenie godzin obowiązywania ciszy nocnej może odbyć się w drodze wprowadzenia aktu prawa miejscowego na danym obszarze przez samorząd województwa. Podstawą prawną opracowania POŚPH jest art. 119a. ustawy POŚ, a jego zakres określa akt wykonawczy: Rozporządzenie w sprawie programu ochrony środowiska przed hałasem.</p>	
96	25.04.2024		<p>Na stronie 62 i 63 Programu rozważane są różne formy ochrony przed hałasem. O ile obniżenie emisji hałasu przez samoloty jest działaniem odpowiadającym standardom XXI wieku, o tyle propozycja ograniczenia czasu pracy lotniska jest nie do zaakceptowania. Ograniczenie czasu pracy o 4 godziny to, w maksymalnej wersji, przyjęcie 80 samolotów dziennie mniej. Oznaczałoby to ograniczenie ruchu pasażerskiego na średnich i długich trasach a co za tym idzie ograniczenie ruchu turystycznego w Małopolsce. Wnosimy sprzeciw wobec propozycji takiego zapisu. Zważyć należy, że lotnisko w Balicach do 1952 roku było tylko lotniskiem prywatnym a później sportowym. Jednocześnie, co najmniej od 1936 roku, pełniło rolę wojskowego lotniska zapasowego. Jednak po gruntownej modernizacji w latach 1952-1963 lotnisko stało się pełnoskalową bazą lotnictwa wojskowego. Jednocześnie wobec czasowej likwidacji lotniska Kraków–Rakowice-Czyżyny, od 1964 roku lotnisko w Balicach realizuje i rozwija swoje statutowe zadania. Budynki posadowione w obszarze oddziaływania lotniska były, co najmniej od 1952 roku obarczone istniejącym i nieodwoływalnym sąsiedztwem. Zgłaszane dzisiaj żądania likwidacji, czy choćby ograniczenia pracy i rozwoju lotniska nie zasługują na uwagę. Dodatkowo należy w dalszych analizach uwzględnić fakt realizowania istotnych startów i lądowań wojskowych samolotów transportowych. Ruch ten realizowany jest często w porze nocnej i cywilne regulacje tej praktyki nie zmienią. W Projekcie wiele miejsca poświęcono ochronie przed hałasem komunikacyjnym. Oprócz ekranów dźwiękochłonnych proponowane są strefy uspokojonego ruchu z ograniczeniami dopuszczalnej prędkości do 40 a niekiedy i 30 km/godz. Regulacje te ograniczają hałas, ale zarazem zniechęcają kierujących do korzystania z tak okaleczonych ciągów komunikacyjnych. Niewątpliwie słuszne są prace nad wyciszeniem nawierzchni i stosowaniem, tam gdzie to możliwe zieleni izolacyjnej tak średniej jak i wysokiej. Równie ważny jest stan techniczny pojazdów i ich właściwości konstrukcyjne. Program pomija niestety całkowicie aspekt egzekwowania ograniczenia hałasu przez samochody i motocykle. W Programie powinien znaleźć się zapis o wyposażeniu Policji w sonometry, co pozwoliłoby na regularne, częste kontrole hałasu emitowanego przez pojazdy na drogach. Kontrole takie pozwoliłyby eliminować z ruchu pojazdy tuningowane w sposób naruszający prawo i nierzadko zagrażające bezpieczeństwu ruchu drogowego. Pojazdy generujące ponadnormatywny hałas są obecnie zmorą osiedli</p>	<p>Wprowadzenie „core night” w zaproponowanych w Programie godzinach (1:00 - 5:00) jest rozsądnym kompromisem, między potrzebami lotniska i okolicznych mieszkańców.</p> <p>Z ograniczenia wyłączone będą operacje militarne, loty państwowe i humanitarne oraz lądowania awaryjne, opóźnione i przekierowane.</p>	

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
			mieszkańcowskich i małopolskich uzdrowisk. Zmiany w przepisach wymaga natomiast zobowiązanie Inspekcji Transportu Drogowego do stosowania fotoradarów z sonometrami. Rozwiązanie takie pozwoliłoby eliminować z ruchu, nagminnie naruszających normy hałasu, motocyklistów. Ten aspekt działań powinien zostać uwzględniony w Programie.		
97	25.04.2024		<p>W nawiązaniu do obecnie opracowywanego programu ochrony przed hałasem dla Województwa Małopolskiego, pragnę wyrazić swoje głębokie zaniepokojenie kierunkiem zmian, które mają być wprowadzone. Jak to możliwe, że program mający na celu pomoc mieszkańcom naszego regionu, w rzeczywistości przewiduje parametry ciszy nocnej, które pogarszają już i tak trudną sytuację osób żyjących w pobliżu lotniska oraz autostrad?</p> <p>Jestem zaniepokojony biernością Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego wobec braku izolacji akustycznej w miejscowości Szczyglice, mimo że lokalna społeczność od ponad dwunastu lat stara się o wsparcie w sądzie. Proszę o wyjaśnienie, dlaczego nie ma wsparcia ze strony województwa w tej kluczowej sprawie.</p> <p>Przedstawiam poniżej listę zagadnień, których aktualnie obowiązujący jak również procedowany program nie uwzględnia:</p> <p>Nieuwzględnienie emisji hałasu z płyty lotniska: Program nie uwzględnia w odpowiedni sposób hałasu generowanego przez startujące i lądujące samoloty oraz hałasu pochodzącego z operacji na płycie lotniska. W moim przypadku objawia się to częstym wybudzaniem w nocy, kiedy to startujące samoloty przerywają sen mnie i mojej rodziny. Towarzyszący temu stres negatywnie wpływa na nasze zdrowie. Przekłada się to negatywnie na inne sfery życia jak np. praca zawodowa lub edukacja moich synów.</p> <p>Nieskuteczne egzekwowanie istniejących przepisów: Program z 2020 roku dotyczący ochrony przed hałasem w MPL Kraków Balice nie jest przestrzegany, samoloty startują i lądują notorycznie nawet w godzinach, których obowiązuje 4 godzinna cisza nocna i nie są to odosobnione przypadki, ponieważ stało się to już codziennością</p> <p>Brak wsparcia dla lokalnej społeczności w Szczyglicach: Program nie uwzględnia problemu braku izolacji akustycznej w miejscowości Szczyglice, przeciętej drogą ekspresową, gdzie mieszkańcy walczą o swoje prawa w sądzie od ponad 12 lat bez wsparcia organów województwa.</p> <p>Ignorowanie danych rzeczywistych danych: Program opiera się na danych z 2022 roku, które nie odzwierciedlają rzeczywistości, zwłaszcza że 2023 rok jest rekordowy w historii lotniska. Znamienne jest to, że autorzy programu mają dostęp do danych, które MPL Kraków Balice przygotowała na potrzeby raportu środowiskowego dla budowy nowej drogi startowej.</p> <p>Brak pomiarów poziomu hałasu w domach poza Obszarem Ograniczonego Użytkowania (OOU): Raport pomija całkowicie kwestię pomiarów poziomu hałasu w domach poza OOU, gdzie dopuszczalne normy są przekroczone, a hałas w porze nocnej przekracza 50 dB przy zamkniętych oknach. A przy startach niejednokrotnie i powtarzających się niemal w każdym tygodniu nocy wartości dochodzące do 65dB.</p> <p>Nieskuteczność zaproponowanych działań naprawczych: Brak dowodów pomiarowych potwierdzających skuteczność działań naprawczych, takich jak opracowanie i wdrażanie procedur operacyjnych charakteryzujących się niskim poziomem hałasu. Ponadto, program powołuje się na wyimaginowane rzekomo nadchodzące nowe technologie, które miałyby spowodować zmniejszenie hałasu u źródła. Otóż takie rozwiązania nie zostaną wprowadzone w dającej się przewidzieć przyszłości a tym bardziej w czteroletnim programie ochrony przed hałasem.</p> <p>Jestem zaniepokojony brakiem odpowiedzi na moje liczne prośby skierowane do różnych organów państwowych i samorządowych, które pozostają bez rozstrzygnięć a sam jestem odsyłany do Programu Ochrony przed hałasem (pismo z UMWM z dnia 17.01.2024 znak SR-V.7013.2.48.2023). Ponadto uważam za skandaliczne, że urząd, do którego zwracam się z wnioskiem o pomoc, kieruje zapytanie o wyjaśnienia do jednego ze sprawców problemu (MPL Kraków Balice z dnia 19.02.2025), a po ich otrzymaniu zamyka sprawę, uznając ją za wyjaśnioną/rozwiązaną. To tak jakby śledczy pytał złodzieja o to czy ukradł przedmiot i po zaprzeczeniu przez złodzieja umarzał sprawę. Takie praktyki nie powinny mieć miejsca w państwie prawa. Domagam się stanowczej zmiany tego niesprawiedliwego traktowania moich praw, które są gwarantowane przez konstytucję.</p>	<p>Ad:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tego typu ekrany są skuteczne jedynie z bezpośrednim sąsiedztwie w tzw. cieniu akustycznym. W większej odległości, ze względu na zjawisko ugięcia fali, szczególnie w przypadku obiektów takich jak lotniska, ich skuteczność jest minimalna. 2. Program przewiduje działanie naprawcze GDDKiA w perspektywie długoterminowej GDDKIA_DI_11: Rozbudowa autostrady A4 od węzła Kraków Zachód (Balice) do ul. Kąpielowej w Krakowie oraz drogi S52 od węzła Kraków Zachód do węzła Modlniczka, które kompleksowo rozwiąże problem ponadnormatywnego oddziaływania zgłaszanego odcinka. 3. Zakaz jest niemożliwy do wprowadzenia ze względów formalno-prawnych. 4. Analizy w Programie wykonano na podstawie opracowanych SMH, w zakresie określonym przez rozporządzenie wykonawcze i wytyczne GIOŚ dla opracowania Programów ochrony przed hałasem. Nie dają one możliwości uwzględnienia innych danych. 5. W Programie przewidziano weryfikację 	

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
			<p>W związku z tym przedstawiam konkretne propozycje zmian, które bez wątpienia poprawiłyby sytuację akustyczną w regionie przeze mnie zamieszkanym:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Budowa ekranów dźwiękochłonnych wokół płyty lotniska: Operacje na płycie lotniska są równie uciążliwe jak starty samolotów, a hałas dochodzi do mojego domu niemal przez całą dobę. 2. Budowa ekranów na obwodnicy A4 oraz S52: Wzmocnienie ochrony akustycznej tych dróg znacznie przyczyni się do poprawy komfortu życia mieszkańców przyległych obszarów. Do czasu ich zbudowania ograniczenie prędkości i budowa cichej nakładki (https://inzynierbudownictwa.pl/ciche-nawierzchnie-asfaltowe-sposobem-na-obnizenie-kosztow-budowy-i-utrzymania-drog/) 3. Zakaz dla ciężarówek w centrum logistycznym 7R S.A. w godzinach nocnych: Częste manewry ciężarówek, w tym jazda wsteczna, generują nieakceptowalny poziom hałasu zakłócający sen i odpoczynek. 4. Analiza hałasu skumulowanego: Potrzebne jest kompleksowe badanie wpływu wszystkich źródeł hałasu w regionie, aby właściwie ocenić i zarządzać poziomem hałasu. 5. Zmiana Obszaru Ograniczonego Użytkowania - aktualna mapa OOU która została utworzona uchwałą Nr XXXII/470/09 SEJMIKU WOJEWÓDZTWA MAŁOPOLSKIEGO z dnia 25 maja 2009 r. w sprawie utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania dla lotniska Kraków – Balice, zarządzanego przez Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków – Balice Sp. z o.o. jest już dawno nieaktualna i powinna być zgodnie z ustawą już dawno zmieniona co należy do obowiązku Sejmiku Województwa Małopolskiego. Jest to ewidentne zaniechanie tutejszego organu- odsyłam do ustawy o OOU i obowiązków Sejmiku w tym zakresie. Warto zauważyć, że nawet MPL Kraków Balice wielokrotnie podkreślała w swoich raportach, że obszar OOU wyznacza przede wszystkim ilość operacji lotniczych. W tym przypadku wzrost jest kilkaset procentowy w stosunku do roku 2009. 6. Wprowadzenia zakazu operacji lotniczych w godzinach od 22:00 do 6:00, z wyjątkiem sytuacji wymagających ciągłości operacji. Regularnie powtarzające się opóźnienia lotów powinny skutkować drastycznymi karami finansowymi dla przewoźników, aby zapewnić przestrzeganie ustalonego rozkładu lotów. <p>Oczekuję, że Sejmik Województwa Małopolskiego podejmie zdecydowane kroki w celu rzeczywistej poprawy sytuacji akustycznej, zgodnie z deklarowanymi celami programu ochrony przed hałasem i zadba o obywatela a nie tak jak ma to miejsce aktualnie o interesy prywatnych przedsiębiorstw.</p>	<p>granic OOU Portu Lotniczego po jego rozbudowie o nową drogę startową.</p> <p>6. W Programie przewidziano wprowadzenie ograniczenia „core night” w godzinach 1:00 - 5:00, co jest rozsądnym kompromisem, między potrzebami lotniska i okolicznych mieszkańców. Postulowane godziny ciszy nocnej w praktyczne wykluczyłyby operacyjność Portu Lotniczego.</p>	
98	24.04.2024		<p>W związku z konsultacjami ws. ochrony środowiska przed hałasem dla Województwa Małopolskiego chciałam zgłosić że jako mieszkanka Tyńca sąsiadującego z lotniskiem uważam że cisza nocna powinna zaczynać się już o godzinie 22:00 w nocy a nie jak obecnie o 01:00. Nie rozumiem, dlaczego naraża się mieszkańców na ciągły hałas a cisza w ciągu doby trwa tylko 4 godziny. Miasto zamienia się w mekkę turystów kosztem zdrowia i spokojnego życia mieszkańców</p>	<p>W Programie przewidziano wprowadzenie ograniczenia „core night” w godzinach 1:00 - 5:00, co jest rozsądnym kompromisem, między potrzebami lotniska i okolicznych mieszkańców. Postulowane godziny ciszy nocnej w praktyczne wykluczyłyby operacyjność Portu Lotniczego i możliwość jego funkcjonowania.</p>	
100	19.04.2024		<p>Małopolska Organizacja Turystyczna zachęca Państwa do aktywnego udziału w konsultacjach społecznych dotyczących projektu uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego pn. „Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa małopolskiego wraz z prognozą oddziaływania na środowisko”. Postanowienia tej uchwały będą miały zdecydowany i długoterminowy wpływ na kondycję branży turystycznej w Krakowie i Małopolsce, w szczególności na liczbę turystów zagranicznych odwiedzających region w przyszłości. Chociaż obecne założenia projektu uchwały (link poniżej) dotyczące portu lotniczego nie budzą większych wątpliwości i opierają się na dotychczas stosowanych rozwiązaniach, istnieje duże ryzyko, iż w toku konsultacji społecznych i wskutek działań lokalnych aktywistów oraz mieszkańców okolicy, wydłużona zostanie cisza nocna, tj. zakaz lotów w godzinach 22.00-6.00 z obecnego przedziału 1.00-5.00. Takie rozwiązanie spowoduje zmniejszenie elastyczności i konkurencyjności portu, ograniczenie dostępności</p>	<p>Wprowadzenie „core night” w zaproponowanych w Programie godzinach (1:00 - 5:00) jest rozsądnym kompromisem, między potrzebami lotniska i okolicznych mieszkańców.</p> <p>Z ograniczenia wyłączone będą operacje militarne, loty</p>	

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
			<p>lotów, a w konsekwencji zawieszenie lub likwidację niektórych kierunków oraz spadek liczby pasażerów. Wskutek tego zmniejszeniu ulegnie ruch turystyczny, zarówno przyjazdowy jak i wyjazdowy, co doprowadzi do obniżenia wpływów z turystyki, atrakcyjności biznesowej i możliwości rozwoju gospodarczego województwa małopolskiego. W przypadku rozszerzenia godzin obowiązywania ciszy nocnej port lotniczy w Krakowie utraci zdolność obsługi obecnego wolumenu pasażerów, a ruch lotniczy zostanie z dużym prawdopodobieństwem i znaczącym stopniem przekierowany na sąsiednie porty lotnicze: Międzynarodowy Port Lotniczy Katowice w Pyrzowicach czy Port Lotniczy Rzeszów – Jasionka. Taki scenariusz byłby niepowetowaną stratą dla województwa małopolskiego oraz niweczył dotychczasowe działania portu lotniczego, co nabiera większego znaczenia w świetle faktu, że czas niezbędny na pozyskanie nowych linii lotniczych w celu otwarcia połączenia z Krakowem może wynieść nawet kilka lat.</p> <p>Znaczenie portu lotniczego dla gospodarki regionu oraz krakowskiej i małopolskiej branży turystycznej jest nie do przecenienia. Według danych portu lotniczego w samym sezonie letnim 2024 Kraków Airport posiada 150 połączeń do 33 krajów oferowanych przez 26 linii lotniczych. W samym 2023 roku lotnisko zarejestrowało ponad 9,4 milionów pasażerów, w dużej mierze turystów zagranicznych. Według badań ruchu turystycznego prowadzonych przez Małopolską Organizację Turystyczną od 2003 roku dla miasta Krakowa i Województwa Małopolskiego, najczęściej wykorzystywanym środkiem transportu podczas przyjazdu do Małopolski jest samolot. Aż 70% gości zagranicznych w Małopolsce w 2023 roku skorzystało z tego środka. Warto jednocześnie zwrócić uwagę, że turysta zagraniczny podczas pobytu w regionie wydaje ponad 3 razy więcej środków niż turysta krajowy.</p> <p>Podsumowując, możliwe rozszerzenie godzin obowiązywania ciszy nocnej, a co za tym idzie dalsze ograniczenie działalności operacyjnej portu lotniczego Kraków Airport MOT ocenia bardzo krytycznie. Skutki ich wdrożenia będą szkodliwe dla krakowskiej i małopolskiej branży turystycznej. Jednocześnie działania te nie poprawiają jakości środowiska i komfortu życia mieszkańców gminy Zabierzów, którzy mimo wszystko chętnie dokonują zakupu nieruchomości w bliskiej okolicy portu lotniczego. Przy obecnym stanie rozwoju technologii, rozwiązań problemu podwyższonego poziomu hałasu silników odrzutowych, zakłócających ciszę nocną, należałoby szukać w istniejących i stosowanych już w branży lotniczej metodach ich wyciszania, zamiast ograniczać działalność operacyjną portu lotniczego.</p>	państwowe i humanitarne oraz lądowania awaryjne, opóźnione i przekierowane.	
103	24.04.2024		<p>Program opracowywany jest w celu eliminacji nadmiernego hałasu poprzez zdiagnozowanie przyczyn jego powstania i wytyczenie dróg eliminacji przez poszczególne organa nadzorujące drogi, koleje, ruch miejski i lotniczy.</p> <p>Niestety, musimy stwierdzić, że autorzy raportu nie spełnili oczekiwań w wielu kluczowych obszarach, unikając postawienia wyraźnych wymagań dla emitentów, a przede wszystkim nie uwzględniając interesu społecznego, co było wyraźnie zaznaczone w licznych wnioskach udostępnionego dokumentu.</p> <p>Skupiając się na obszarze Gminy Zabierzów, raport bagatelizuje dwa główne problemy:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Hałas od lotniska. 2. Hałas od autostrady i obwodnicy. <p>Ad. 1. Sejmik Małopolski jako organ prawny nadzorczy i egzekwujący, nie wypełnia swoich ustawowych obowiązków. Oto niektóre zaniedbania:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Poziomy hałasu lotniczego podane w raporcie są uśrednione i nie uwzględniają hałasu generowanego przez operacje lotnicze pochodzące z płyty lotniska, a więc raport nie oddaje faktycznej emisji hałasu co jest niewystarczające. Poza tym raport pomija całkowicie hałas chwilowy, generowany przez startujące i lądujące samoloty. b. Program ochrony przed hałasem dla MPL Kraków Balice z dnia 24.02.2020 nie jest przestrzegany, zwłaszcza w kwestiach ciszy nocnej, wymiany floty na cichsze samoloty, ograniczenia hałasu z płyt postojowych oraz maszyn do odśnieżania i odladzania. c. MPL nie pobiera opłat za operacje w czasie ciszy nocnej, mimo że jest to wymagane w programie z dn. 24.02.2020, takie zaniechanie świadczy o działaniu na szkodę strony społecznej. Warto dodać, że wprowadzenie opłat Quota Night jakie ma miejsce na innych dużych lotniskach w Europie pokazało pozytywny wpływ na zmniejszenie wskaźnika emisji hałasu do środowiska w godzinach obowiązywania ograniczenia. 	<p>Ad. 1.:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Analizy na potrzeby POŚPh wykonano na podstawie SMH opracowanej dla Portu Lotniczego, w zakresie określonym przez rozporządzenie wykonawcze i wytyczne GIOŚ dla opracowania Programów ochrony przed hałasem. b. Zgodnie z wymogami Ustawy POŚ zarządcy źródeł hałasu powinni wdrażać ustalenia obowiązujących POŚPh zgodnie z przyjętym harmonogramem. W myśl przekazanych Marszałkowi przez zarządcę Portu Lotniczego sprawozdań, część działań została wdrożona, a część nie, co 	

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
			<p>d. Autorzy raportu wydają się ignorować dane zawarte w raporcie do RDOŚ, co budzi pytanie, czy zostały one celowo pominięte. Nie można uznać za rzetelne dane z 2022 (kiedy branża lotnicza była w trakcie przywracania ruchu pasażerskiego do stanu sprzed pandemii). Mimo że MPL dostarczyło dość aktualne dane w październiku 2023 do RDOŚ Kielce, dane z 2022 roku używane w raporcie nie odzwierciedlają rzeczywistości, zwłaszcza że 2023 rok jest rekordowy w historii lotniska.</p> <p>e. MPL nie pobiera opłat za operacje w czasie ciszy nocnej, mimo że jest to jasno wymagane w programie z dnia 24.02.2020, co jest rażącym naruszeniem poprzedniego uchwalonego przez Sejmik „Programu ochrony przed hałasem. Równie niepokojąca jest bierność urzędników, którzy powinni monitorować i egzekwować te przepisy, a mimo to pozostają bezczynni w tej sprawie.</p> <p>f. Respektowanie ciszy nocnej. W samym dokumencie Programu widzimy na stronie 155 pory: dnia, wieczoru i nocy. Noc jest definiowana od godziny 22.00 do 6.00 i tak interweniuje policja na zgłoszenia. Uchwalony przez Sejmik 24.02.2020 wymóg dla MPL obniża o połowę (!) przedział czasu od 1.00 do 5.00. Ale MPL od samego początku nie przestrzega tego ścisłego regulaminu. Samoloty regularnie lądują do 2 w nocy, nierzadko startują po 1.00 w nocy, a ustawienie pierwszych kilku (dziś już prawie 10) lotów porannych o 5.00 powoduje, że hałas od lotniska generowany jest już w znaczący sposób od 4.30. Regularnie zaledwie 2.30 min na dobę jest cisza na lotnisku.</p> <p>g. Należy bez wątplenia podkreślić, że liczne opóźnienia lotów przewoźnika Ryanair wynikają z błędnego planowania operacji lotniczych. Celowo napięty rozkład lotów od początku skazany jest na niemożność wywiązania się z obowiązujących na lotnisku w Balicach ograniczeń. Jest to świadome wykorzystanie luki w obowiązującej uchwale, która nie przewiduje ograniczeń dla opóźnionych lotów. Tymczasem celem takiego wyłączenia na lotniskach jest unikanie karania przewoźnika za opóźnienia spowodowane czynnikami niezależnymi od przewoźnika a nie złego planowania. Zgodnie z intencją odstąpienia od karania, opóźnienia powinny być przypadkowe, a nie stanowić reguły, jak to ma miejsce na lotnisku w Balicach.</p> <p>h. Lotnisko Okęcie, które borykało się z podobnymi problemami i skargami mieszkańców ma ściśle przestrzegany Regulamin i przewoźnicy płacą kary za naruszenie ciszy nocnej z groźbą utraty slotu.</p> <p>i. Zaniżona liczba mieszkańców, która z powodu operowania lotniska w czasie ciszy nocnej ma znaczne zaburzenia snu w tym Raporcie podana jest na 916 osób, a znaczną uciążliwość hałasu dotyczy 3850, w rzeczywistości jak podaje Raport złożony do RDOŚ Kielce ilość mieszkańców w obszarze z przekroczonymi normami ciszy nocnej to ponad 117 tysięcy! Brak tych danych jest szczególnie rażący w kontekście powoływania się w tym Raporcie na dokument złożony do RDOŚ Kielce.</p> <p>j. Tzw. rozwój lotniska, o którym słyszymy w lokalnych mediach odbywa się głównie kosztem ciszy nocnej. W 2023 wg raportu do RDOŚ ilość operacji pomiędzy 22-1.00 i 5.00 a 6.00 przekraczała 30 dobowo. Wraz z oddaniem do eksploatacji płyty postojowej na kolejnych 15 samolotów wiemy, że przybędzie kolejnych 30 operacji. Łącznie ponad 70 dziennie. A jest to liczba, którą nie mogą się pochwalić krajowe lotniska regionalne w średniej dobowej!</p> <p>k. Autorzy raportu są również świadomi planów budowy nowej drogi startowej. Długoterminowa polityka ograniczenia hałasu już teraz powinna uwzględniać te plany i przewidywać katastrofalne skutki jej uruchomienia, ponieważ liczba osób żyjących w warunkach przekraczających normy hałasu – a więc bardzo uciążliwych – radykalnie wzrosnie. Jest błędne twierdzenie MPL, że zmiana konfiguracji drogi startowej na wariant północny zminimalizuje hałas w gęsto zabudowanych osiedlach Krakowa. Przemieszczenie trasy nalotu samolotów na wysokości dzielnicy Azory o około 700 metrów przesunie hałas jedynie na inną część osiedla. Tylko realizacja tzw. wariantu „centralnego” mogłaby znacząco zredukować emisję hałasu dla krakowskich osiedli mieszkalnych.</p> <p>l. Str. 71 „obniżenie emisji do środowiska hałasu innych źródeł niż pochodzący z operacji lotniczych, poprzez stosowanie rozwiązań z zakresu akustyki technicznej (osłony, obudowy, ekrany)” – na lotnisku nie zainstalowano żadnych ekranów, które obniżyły poziom hałasu.</p> <p>m. W tekście o działaniach naprawczych całkowicie pominięto kwestię instalacji ekranów dźwiękochłonnych przy płytach postojowych od strony wschodniej, północnej i zachodniej. Takie rozwiązanie zostało zastosowane na lotnisku we Wrocławiu i przynosi zauważalne efekty. Jest to szczególnie widoczne po stronie wejść do terminali, gdzie hałas od startujących i lądujących samolotów jest prawie niesłyszalny.</p>	<p>zostało szczegółowo opisane w konsultowanym Programie.</p> <p>c. „Quota Count”, to jedno z działań obowiązującego POŚpH, którego nie wdrożono, zgodnie z uzasadnieniem zarządcy z uwagi na pandemiczne załamanie rynku usług lotniczych, co zostało szczegółowo opisane w konsultowanym Programie.</p> <p>d. Analizy na potrzeby POŚpH wykonano na podstawie SMH opracowanej dla Portu Lotniczego, w zakresie określonym przez rozporządzenie wykonawcze i wytyczne GIOŚ dla opracowania Programów ochrony przed hałasem. Nie dają one możliwości uwzględnienia innych danych.</p> <p>e. „Core Night” to jedno z działań obowiązującego POŚpH, którego nie wdrożono, zgodnie z uzasadnieniem zarządcy z uwagi na pandemiczne załamanie rynku usług lotniczych, co zostało szczegółowo opisane w konsultowanym Programie. Przewidziano je natomiast do realizacji a obecnym Programie.</p> <p>f. Pora nocy trwa od 22:00 do 6:00 i jest zdefiniowana w Ustawie Prawo Ochrony Środowiska, natomiast nie należy jej utożsamiać z „ciszą nocną”, gdyż jest to inne zagadnienie i w żadnej polskiej ustawie nie znajdziemy pojęcia „ciszy nocnej”. Co za tym idzie, samo pojęcie „ciszy nocnej” należy do tzw. prawa</p>	

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
			<p>n. W związku z powyższym, autorzy tego opracowania wydają się być stronniczy i/lub działają w interesie MPL oraz tzw. tanich przewoźników lotniczych. W obu przypadkach jest to sytuacja nie do zaakceptowania.</p> <p>o. Nie można zaakceptować tezy przedstawionej na stronie 61 raportu, według której niemożliwe jest utrzymanie dopuszczalnych norm hałasu. W rzeczywistości wzory na poziom hałasu są skonstruowane tak, aby uśredniać hałas w zależności od ilości lotów. Oznacza to, że kluczem do zachowania norm jest ograniczenie liczby operacji lotniczych, zwłaszcza w porze wieczornej i nocnej. Dla mieszkańców zysk linii lotniczych i lotniska nie może być uzasadnieniem dla ich bezkarnego rozwoju.</p> <p>p. Obecnie działania kompensacyjne wydają się być jedynie farsą. Osoby uprawnione do wsparcia finansowego dawno już dokonały wszelkich możliwych wymian okien, a prawo do takiego wsparcia nie obejmuje osób spoza Obszaru Ograniczonego Użytkowania. Liczne wnioski mieszkańców o kompensację zostały odrzucone przez zarząd MPL.</p> <p>q. Raport pomija wskazany przez GDOŚ punkt oddziaływania ruchu lotniczego na Ojcowski Park Narodowy i jego otulinę</p> <p>r. Autor raportu nie wyjaśnia, jak przewoźnicy mają wywiązać się z zadania „wdrożenia systemu zachęcającego do eksploatacji cichszych statków powietrznych w porze nocnej”. Czy na rynku lotniczym istnieją modele samolotów specjalnie przystosowane do operacji nocnych, które nie są używane w ciągu dnia?</p> <p>s. Na stronie 77 raportu mowa jest o „poprawie sposobu eksploatacji statków powietrznych w codziennych operacjach przez opracowanie i wdrażanie procedur operacyjnych, które powinny charakteryzować się niskim poziomem hałasu”. Jednak raport nie przedstawia żadnych dowodów pomiarowych, które potwierdzałyby skuteczność tych działań naprawczych. Wręcz przeciwnie, samoloty linii bazujących na lotnisku w Balicach są tankowane do pełna, co prowadzi do zwiększenia poziomu hałasu startujących maszyn o około 5 dB. Zarówno MPL, jak i autorzy raportu zignorowali ten kluczowy fakt. Obserwatorzy mogą również zauważyć większy kąt wznoszenia samolotów, co prowadzi do większego oddziaływania hałasu poza granicami lotniska. Przykład obniżenia hałasu w porze nocnej o 1dB również nie jest dostatecznie wyjaśniony – jak zostanie osiągnięty ten mało ambitny cel? Rzeczywistość operacyjna, jak choćby przesunięcie ostatniego lotu z Warszawy o jedną godzinę później niż było to 4 lata temu, mówi coś zupełnie innego.</p> <p>t. Zasięg oddziaływania hałasu z lotniska pomimo wzrostu ruchu lotniczego się nie zwiększył – to fakt, ale zwiększył się za to poziom hałasu w porach dzień, wieczór, noc w związku z większą gęstością lotów. Niestety nie ma to odzwierciedlenia w danych Raportu ani w zmianie OOU.</p> <p>u. W Raporcie zupełnie pominięto kwestię pomiarów poziomu hałasu w domach poza OOU. Dopuszczalne normy są przekroczone i to znacznie, w porze nocnej startujący samolot generuje hałas przekraczający 50-55 dB przy zamkniętych oknach a zdarzają się noce, w których przy niesprzyjających warunkach atmosferycznych poziom dochodzi do 65 dB</p> <p>v. Wymiana floty samolotów przez przewoźników. Trudno znaleźć informację na ten temat, poza tym, że flota dominującego przewoźnika wyposażona jest w jedną typ samolotów, a ma ich według dostępnych informacji około 900 szt.</p> <p>w. W Raporcie powołuje się na możliwość obniżenia poziomu hałasu poprzez postęp techniczny. Podobnie twierdzono w Raporcie z 2020. Niestety przez 4 lata nie pojawiła się żadna przełomowa technologia lotnicza, nie słycać również o pracach, które mogłyby przynieść skutek w najbliższej perspektywie czasowej. Jest to więc nie poparte dowodami technicznymi chciejstwo autorów Raportów. Opieranie się w raporcie na argumentach niepopartych naukowymi dowodami, czy nawet na rozwiązaniach technologicznych, które nie zostały jeszcze wprowadzone, budzi poważne wątpliwości i nie może być akceptowane jako wiarygodna podstawa do dalszych działań.</p> <p>x. Na stronie 139 czytamy: Zgodnie z wynikami obliczeń zawartych w SMH, oszacowano, że ogólna liczba osób dotkniętych znacznymi zaburzeniami snu obniży się o 25% w stosunku do obecnego stanu (z 0,87 do 0,65 tys. osób), przy czym ten efekt będzie szczególnie odczuwalny na terenie Krakowa. Poziom hałasu po wschodniej stronie lotniska zależy głównie od kierunków wiatru. Autorzy Raportu zignorowali dane z raportu środowiskowego z 2023 roku, które przedstawiają kierunki wiatru w ujęciu procentowym. Wynika z nich, że</p>	<p>zwyczajowego i ustalone jest indywidualnie przez organy stosujące prawo na danym obszarze. Jak już podkreślano „Core Night” było jednym z działań nie wdrożonych z poprzedniego Programu. Ponadto należy podkreślić, iż Kraków - Balice jest lotniskiem wojskowym, zarządzanym przez jednostkę cywilną, a co za tym idzie operacje lotnicze realizowane są również przez współużytkującą port Bazę Lotnictwa Transportowego w Krakowie i z uwagi na bezpieczeństwo narodowe nie mogą podlegać ograniczeniom.</p> <p>g. Za planowanie operacji lotniczych odpowiedzialny jest zarządca Portu Lotniczego.</p> <p>h. Przy wprowadzaniu „Core Night” w Pocie Kraków Balice również zostanie opracowany Regulamin z odpowiednimi sankcjami za jego nieprzestrzeganie.</p> <p>i. Obliczenia wskaźników zdrowotnych na potrzeby POŚpH dokonano na podstawie danych z SMH w oparciu o wzory i metody ustalone w rozporządzeniu wykonawczym i wytycznych GIOŚ. Nie dają one podstaw do uwzględnienia innych danych do obliczeń.</p> <p>j. Za planowanie operacji lotniczych odpowiedzialny jest zarządca Portu Lotniczego i zostanie ona dostosowana przy wprowadzeniu „Core Night” w obecnej edycji POŚpH.</p> <p>k. Rozbudowa Portu o nową drogę startową jest na</p>	

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
			<p>około 1/3 startów odbywa się w kierunku wschodnim, co jednoznacznie pogarsza komfort akustyczny mieszkańców Krakowa. Pozostaje pytanie – w jaki sposób zostanie osiągnięta ta 25% redukcja? Czy może stanie się to tylko teoretycznie, na papierze?</p> <p>y. W Raporcie powołuje się na działania UCL. Są one następująco zdefiniowane: Do zadań i kompetencji Urzędu Lotnictwa Cywilnego, należy m. in. przyznawanie uprawnień przewoźnikom lotniczym i użytkownikom statków powietrznych, wydawanie zgód i decyzji w sprawach lotnictwa cywilnego, certyfikacja lotnisk i lądowisk, prowadzenie rejestru statków powietrznych. Nie ma wśród nich zadań ochrony środowiska, to inne organy Państwa odpowiedzialne są za egzekwowanie norm polskich i europejskich</p> <p>z. Raport prezentuje wyrywkowo koszty wdrożeń naprawczych i inwestycyjnych. Nie podaje natomiast ewentualnych kosztów społecznych i finansowych w przypadku zmiany granic OOU po powstaniu nowej drogi startowej. A koszty wykupu nieruchomości mogą sięgnąć od 1,5 do nawet 3 mld PLN</p> <p>aa. Warto również wspomnieć, że raport odnotowuje, iż lotnisko pełni funkcję wojskową. Mimo trwającej wojny rosyjsko-ukraińskiej, mieszkańcy nie zgłaszają skarg na uciążliwość operacji wojskowych. Dowództwo jednostki wojskowej od dawna respektuje wnioski mieszkańców o ograniczenie liczby nocnych lotów i lotów na niskiej wysokości.</p> <p>Postulowane działania:</p> <p>a. Przywrócenie właściwej dla wszystkich lotnisk pory nocnej 23.00-6.00</p> <p>b. Powinien obowiązywać całkowity zakaz startów samolotów po godzinie 23.00. Sytuacje, takie jak opisane w piśmie MPL/PI/IPO/45-2/5/24 z dnia 27.02.2024, kiedy to samolot wystartował o 1.45 z powodu opóźnienia, a lotnisko uznało to za akceptowalne, są niedopuszczalne. Pismo to podpisał prezes R. Włoszek. To skandaliczne.</p> <p>c. Natychmiastowe wprowadzenie identycznych przepisów regulujących ruch w porze nocnej jak na lotnisku Okęcie, dokument o nazwie „Zasada lokalna EPWA1 Procedury pozyskania slotów dla operacji planowanych na porę nocy, opóźnionych, przyśpieszonych oraz w okresach wolnych od pracy koordynatora”, w którym obowiązuje zasada: operacje, które mają zostać wykonane w porze nocy nie mogą zostać zaplanowane na porę Core Night oraz intencjonalne łamanie zasady core-night może skutkować odebraniem slotu przewoźnikowi.</p> <p>Ad 2 Hałas od autostrady i obwodnicy na odcinkach przebiegających przez sołectwa Aleksandrowice, Balice, Szczyglice i Rząska przekracza dopuszczalne normy, co można łatwo zweryfikować za pomocą dowolnego urządzenia pomiarowego.</p> <p>Na stronie 95 Raportu znajduje się mapa z ponadnormatywnymi poziomami hałasu od autostrad, które zagrażają zdrowiu. Te nadmierne poziomy hałasu występują zarówno w obszarach najbliższych dróg, jak i w większej odległości, przy czym ich natężenie zależy od kierunku wiatru, wilgotności, ciśnienia atmosferycznego, temperatury i okresowego natężenia ruchu.</p> <p>Mieszkańcy przekazali uwagi do tego Raportu, które zostały zignorowane i odrzucone, odłożone na nieokreśloną przyszłość. Nie zgadzamy się na takie lekceważące traktowanie problemu. Raport nie został stworzony po to, aby ignorować zgłaszane kwestie.</p> <p>Stowarzyszenie Integracja ze Szczyglic skierowało przeciwko GDDKiA do sądu powództwo o budowę ekranów już ok. 10 lat temu. Do dziś sprawa nie znalazła swojego finału, a GDDKiA unika odpowiedzialności, aktualnie zasłaniając się niejasną inwestycją, która ma się rozpocząć w 3 dekadzie lat dwutysięcznych.</p> <p>Postulowane działania:</p> <p>a. Brak ekranów na wielu odcinkach w wymienionych sołectwach – istnieje pilna potrzeba ich budowy, biorąc pod uwagę wysokie natężenie ruchu prawie przez całą dobę.</p> <p>b. Obniżenie dopuszczalnej prędkości, zwłaszcza w porze nocnej, co jest powszechnie stosowaną metodą w Europie. Przykładowo, na drodze krajowej nr 86 / 1 w Tychach obowiązuje ograniczenie do 70 km/h.</p> <p>c. Wymiana nakładki na tzw. "cichą nawierzchnię" która jest pozwala ograniczyć hałas o 3-5 decybeli.</p> <p>d. Mieszkańcy są świadomi planowanej przebudowy autostrady i obwodnicy, ale data rozpoczęcia prac po 2030 roku i zakończenia około 2035 roku nie jest satysfakcjonująca. Niezrozumiałe jest, dlaczego skuteczne</p>	<p>etapie procedury uzyskania decyzji środowiskowej. Jest ona uwzględniona w Programie do ujęcia w perspektywie długoterminowej i polegać będzie na weryfikacji granic OOU po przeprowadzeniu analizy porealizacyjnej. Oznacza to również, iż kwestia ta wejdzie w perspektywę działań krótkoterminowych w kolejnej perspektywie Programowania.</p> <p>I. Zgodnie ze sprawozdaniem zarządcy Portu wprowadzono następujące działania i ograniczenia organizacyjne oraz operacyjne:</p> <ul style="list-style-type: none"> • całkowity zakaz wykonywania prób silników w godzinach 21.00-05:00; • w godzinach 21:00-05:00 po zatrzymaniu na stanowisku postojowym i podpięciu zewnętrznego zasilania (GPU), zasilanie z APU powinno zostać wyłączone. Uruchomienie APU powinno nastąpić nie wcześniej niż 20 minut przed ETD; • statki powietrzne z własnym napędem kołują po płytach postojowych z minimalną mocą silników; • czas pracy urządzeń pokładowych (w tym klimatyzacji), APU bądź korzystanie z zewnętrznych urządzeń GPU powinien być ograniczony do minimum; • w celu zmniejszenia emisji hałasu, zaleca się ograniczenie wykorzystywania rewersu silników, stosowanie 	

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
			<p>ekrany mają być instalowane dopiero po przebudowie, zwłaszcza że w podmiejskich obszarach mieszkalnych brakuje ich, podczas gdy w terenach leśnych są dostępne. Ponadto, ekrany te można by wykorzystać ponownie, co nie generuje utraconych kosztów.</p> <p>e. W załącznikach mapy – brakuje mapy z obszaru węzła autostradowego Balice, wraz z rozjazdami w kierunku południowym obwodnicy i przedłużeniem autostrady w kierunku węzła Modlica. Ten brak jest istotny, ponieważ w raporcie lotniskowym do RDOŚ Kielce obszar ten jest oznaczony jako jeden z najbardziej obciążonych hałasem i spalinami na całej obwodnicy. Brak mapy, pokazującej aktualny stan i potrzebę działań naprawczych, można uznać za celową dezinformację.</p> <p>Podsumowując, zwracamy się z pytaniem do nowo wybranych Radnych Sejmiku – kogo Państwo reprezentujecie? Czy działacie w interesie mieszkańców Małopolski, czy międzynarodowych przewoźników lotniczych, którzy nie płacą podatków w Polsce? Dlaczego samorząd nie wywiera presji na organach państwowych, aby przestrzegały standardów określonych w polskich i europejskich przepisach?</p>	<p>wydłużonego dobiegu po lądowaniu oraz redukcję mocy silników podczas startu poprzez wykorzystanie pełnego dystansu drogi startowej. Ograniczenia te nie obowiązują w sytuacjach awaryjnych.</p> <ul style="list-style-type: none"> w celu zmniejszenia emisji hałasu i zanieczyszczeń, na stanowiskach postojowych zlokalizowanych przed budynkiem terminalu, dla operacji wykorzystujących pomosty pasażerskie stosowane są stacjonarne urządzenia do zasilania statków powietrznych w siecią energią elektryczną, co ogranicza potrzebę wykorzystania generatorów spalinowych (GPU). maksymalizowane jest wykorzystanie zarówno pomostów pasażerskich, jak i procedury pieszego przejścia pasażerów z/do statku powietrznego, co umożliwia ograniczenie ruchu kołowego spalinowych autobusów lotniskowych. Pomimo tego, że zastosowanie opisanych powyżej metod przejścia pasażerów z i do samolotu umożliwia wyłącznie 26 % stanowisk postojowych statków powietrznych na lotnisku Kraków-Balice, w całym roku 2022 poprzez odpowiednią alokację infrastruktury, bez wykorzystania autobusów lotniskowych umożliwiona została obsługa 55% 	

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
				<p>przylotów i 51% odlotów samolotów regularnych." m. Tego typu ekrany są skuteczne jedynie z bezpośrednim sąsiedztwie w tzw. cieniu akustycznym. W większej odległości, ze względu na zjawisko ugięcia fali, szczególnie w przypadku obiektów takich jak lotniska, skuteczność jest minimalna.</p> <p>n. W analizowanym przypadku właśnie koncentracja na poszukiwaniu metod redukcji hałasu lotniczego u źródła, a nie nieskutecznych i nieefektywnych kosztowo metod technicznych na drodze propagacji dowodzi kompetencji autorów w tym zakresie.</p> <p>o. Na str. 61 Programu przytoczono wnioski wynikające z części opisowej SMH opracowanej dla Portu Lotniczego, nie są to tezy autorów Programu.</p> <p>p. Zgodnie ze sprawozdaniem zarządcy Portu Lotniczego w latach 2020-2022 konsekwentnie realizowano „Program poprawy komfortu akustycznego mieszkańców Obszaru Ograniczonego Użytkownika dla lotniska Kraków-Balice. W 2019 r. uruchomiono program pilotażowy. Następnie w kolejnych latach realizowano docelowy program. Najważniejsze dane dot. edycji programów realizowanych w latach 2020-2022: 2020 r.: - 4,9 mln zł zarezerwowano;</p>	

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
				<p>- realizacja 59 umów i wypłacono 669 733,47 zł; 2021 r.:</p> <p>- 4,9 ml zł zarezerwowano;</p> <p>- realizacja 53 umów i wypłacono 573 971,20 zł. 2022 r.:</p> <p>- 37 zawartych umów na kwotę 451 644,40 zł;</p> <p>- 29 zrealizowanych umów na kwotę 317 811,40 zł.</p> <p>q. Nie jest jasne czego dotyczy się wymóg GDOS, wskazywany przez Autora uwagi, być może Raportu OOS dla rozbudowy Portu Lotniczego, gdyż nie ma takich wymogów w stanowisku RDOŚ dot. zakresu Prognozy OOS dla strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Podkreślić należy, iż Program i Prognoza zostały zaopiniowane pozytywnie i bez uwag przez REGIONALNEGO DYREKTORA OCHRONY ŚRODOWISKA W KRAKOWIE (pismo znak: OO.410.17.1.2024.MaS z dnia 29 kwietnia 2024 r.) jak i MAŁOPOLSKIEGO PAŃSTWOWEGO WOJEWÓDZKIEGO INSPEKTORA SANITARNEGO (pismo znak: NS.9022.6.17.2024 z dnia 25 kwietnia 2024 r.).</p> <p>r. Mowa tu o coraz nowocześniejszych samolotach, o bardziej efektywnym napędzie odrzutowym.</p> <p>s. Na stronie 77 Programu jest mowa o działaniach rozwojowych dla całego sektora transportu lotniczego opisanych w dokumencie Strategicznym:</p>	

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
				<p>POLITYKA ROZWOJU LOTNICTWA CYWILNEGO W POLSCE DO 2030 R.</p> <p>t. Jak już podkreślono POŚpH wykonano na podstawie SMH opracowanej dla Portu Lotniczego, w zakresie określonym przez rozporządzenie wykonawcze i wytyczne GIOŚ dla opracowania Programów ochrony przed hałasem, które nie dają możliwości ujęcia innych danych.</p> <p>u. Jak już podkreślono POŚpH wykonano na podstawie SMH opracowanej dla Portu Lotniczego, w zakresie określonym przez rozporządzenie wykonawcze i wytyczne GIOŚ dla opracowania Programów ochrony przed hałasem, które nie dają możliwości ujęcia innych danych.</p> <p>v. Nie jest jasne, którego elementu POŚpH tyczy się uwaga.</p> <p>w. Nie jest jasne, którego elementu POŚpH tyczy się uwaga.</p> <p>x. Jak już podkreślono obliczenia wskaźników zdrowotnych i wpływ działań na ich zmianę w POŚpH wykonano na podstawie SMH opracowanej dla Portu Lotniczego, w zakresie określonym przez rozporządzenie wykonawcze i wytyczne GIOŚ, które nie dają możliwości ujęcia innych danych.</p> <p>y. Jak słusznie wskazano ULC jest regulatorem rynku</p>	

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
				<p>lotniczego. Zgodnie ze sprawozdaniem zarządcy Portu Lotniczego Zarząd MPL wystąpił do ULC z wnioskiem o wprowadzenie na lotnisku Kraków-Balice koordynacji rozkładów lotów, jako strategicznego narzędzia umożliwiającego regulację rozkładów lotów przewoźników w oparciu o dalsze decyzje ULC w tym zakresie. W wyniku przeprowadzonego postępowania, całoroczna koordynacja rozkładów lotów zaczęła obowiązywać na lotnisku Kraków-Balice od sezonu letniego 2020 r. Zarząd MPL współpracuje jednocześnie z przewoźnikami w zakresie sukcesywnej wymiany floty statków powietrznych bazującej na lotnisku na maszyny nowszej generacji, których operacjom towarzyszy obniżone natężenie hałasu. Ponadto w kompetencji ULC jest procedura uzgodnienia z przewoźnikami wprowadzenia obowiązywania ciszy nocnej „core night”, wymaganej w działaniach Programu.</p> <p>z. Owszem, na chwilę obecną Zarządca był w stanie oszacować jedynie koszt opracowania dokumentacji. Tak rozporządzenie jak i wytyczne GIOŚ nie wymagają podania kosztów działań w perspektywie długoterminowej, którą obejmuje zmiana granic OOU.</p> <p>aa. Posiadane przez autorów dane nie pozwalają</p>	

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
				na rozróżnienie skarg dot. lotów cywilnych od wojskowych. Ad.2 Wskazane działania w przeważającej większości są niemożliwe (nierealne) do prowadzenia z przyczyn prawnych lub administracyjnych, szczególnie w krótkim terminie. Dlatego w Programie zaplanowano działania, które w dłuższej perspektywie ograniczą ponadnormatywne oddziaływanie. Brakujące mapy zostaną uzupełnione w ostatecznej wersji Programu.	
36	23.04.2024	Obszar oddziaływania autostrady A4 na odcinku Skawina - Tyniec – Kryspinów - Balice	Autostrada a4 Tyniec Kryspinów - brak barier ochronnych. W Kryspinowie są po jednej stronie prze krótki kawałek co zakłóca spokój drugiej części Krakowa i Kryspinowa.	Zgłaszane źródło autostrada A4. Zgłoszenie z terenu objętego Programem, z obszaru przekroczeń SMH GDDKiA do 15 dB i obszaru priorytetowego 10% POŚpH dla głównych dróg. Na wskazanym odcinku, w ramach Programu projektowane są działania naprawcze zarządcy w perspektywie długoterminowej, w ramach jej planowanej rozbudowy o trzeci pas (GDDKIA_DI_11).	Stanowisko zarządcy: W październiku 2022 roku podpisana została umowa na opracowanie kompleksowej dokumentacji projektowej wraz z materiałami do wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz jej uzyskaniem dla zadania „Rozbudowa autostrady A4 od węzła Balice do ul. Kąpielowej w Krakowie o trzeci pas ruchu”. Zakres rzeczowy inwestycji obejmuje m.in. wykonanie urządzeń ochrony środowiska. W analizie akustycznej dokonane zostanie rozpoznanie wrażliwości
40	24.04.2024		Proszę o zaprojektowanie i budowę ekranów akustycznych na odcinku Balice Tyniec, ze szczególnym uwzględnieniem odcinka 405-408 km. Jesteśmy mieszkańcami tego rejonu i od 20 lat walczymy bezskutecznie o ekrany. Proszę o rzetelny pomiar hałasu na wysokości ulicy Za Górą w Kryspinowie i Katów. Tutaj, ze względu na ukształtowanie terenu hałas jest nie do wytrzymania a ekrany są absolutnie konieczne.	Zgłaszane źródło autostrada A4. Zgłoszenie z terenu objętego Programem, z obszaru przekroczeń SMH GDDKiA do 15 dB i obszaru priorytetowego 10% POŚpH dla głównych dróg. Na wskazanym odcinku, w ramach Programu projektowane są działania naprawcze zarządcy w perspektywie długoterminowej, w ramach	

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
41	24.04.2024		Ekran akustyczny bardzo potrzebny w miejscowości Kryspinów A4 przy wiadukcie nad drogą 780.	jej planowanej rozbudowy o trzeci pas (GDDKIA_DI_11) Zgłaszane źródło autostrada A4. Zgłoszenie z terenu objętego Programem, z obszaru przekroczeń SMH GDDKIA do 15 dB i obszaru priorytetowego 10% POŚpH dla głównych dróg. Na wskazanym odcinku, w ramach Programu projektowane są działania naprawcze zarządcy w perspektywie długoterminowej, w ramach jej planowanej rozbudowy o trzeci pas (GDDKIA_DI_11)	akustycznej terenów sąsiadujących z autostradą A4 i zasięgu ponadnormatywnego oddziaływania hałasu. W przypadku przekroczenia dopuszczalnych norm poziomu hałasu we wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zaproponowany zostanie zakres zabezpieczeń akustycznych koniecznych do zastosowania. Ponadto spodziewane jest zmniejszenie natężenia ruchu i emisji hałasu po otwarciu w 2024 r. realizowanej budowy S52 na odcinku Północnej Obwodnicy Krakowa.
42	24.04.2024		Postuluję o uwzględnienie ekranów akustycznych na obszarze obwodnicy Krakowa od węzła Balice-Kraków do węzła Tyniec ze szczególnym uwzględnieniem rejonu Kryspinowa ul. Za Górą. Od kilkunastu lat mieszkańcy tego rejonu walczą o postawienie ekranów akustycznych, niestety bezskutecznie. Mieszkamy w hałasie generowanym przez obwodnicę Krakowa autostradą A4, a wybudowany po jednej stronie autostrady naturalny ekran urywa się (kończy się) przed domami mieszkańców ul. Za Górą w Kryspinowie. Postuluję o uwzględnienie tego rejonu (mieszkańców Kryspinowa ul. Za Górą) oraz obszaru przyrodniczego bieleńskotynieckiego parku krajobrazowego (do którego należy ten obszar Kryspinowa) jako priorytetowego obszaru ochrony przed hałasem.	Zgłaszane źródło autostrada A4. Zgłoszenie z terenu objętego Programem, z obszaru przekroczeń SMH GDDKIA do 15 dB i obszaru priorytetowego 10% POŚpH dla głównych dróg. Na wskazanym odcinku, w ramach Programu projektowane są działania naprawcze zarządcy w perspektywie długoterminowej, w ramach jej planowanej rozbudowy o trzeci pas (GDDKIA_DI_11)	Rozstrzygnięcie: Analiza zgłoszonych uwag wskazuje, iż przedmiotowy odcinek autostrady A4 stanowi uciążliwość dla mieszkańców. Z tego względu podjęto starania o objęcie go działaniami POŚpH. Na wskazanym odcinku, w ramach Programu projektowane są działania naprawcze zarządcy w perspektywie
44	24.04.2024		Prosimy o ponowne dokonanie pomiaru hałasu na odcinku 405-408 na wysokości Kryspinowa ulicy Za Górą autostrady Balice-Tyniec (Balice - Węzeł Mirowski) celu wybudowania ekranów akustycznych o właściwościach pozwalających na normalne codzienne funkcjonowanie. Ekran akustyczny powinien być dostosowany do ukształtowania terenu, obniżających uciążliwość permanentnego hałasu. Uważamy, że zbudowanie ekranu tunelowego podobnego do ekranów istniejących na trasie Toruńskiej w Warszawie. Prosimy o weryfikację programu ochrony przed hałasem na tym odcinku. Prosimy o ponowne dokonanie pomiarów hałasu na wysokości ulicy Za Górą w Kryspinowie i zaprojektowanie ekranów dostosowanych do ukształtowania terenu. Uważamy, że skuteczne byłby ekrany tunelowe takie jak na trasie Toruńskiej w Warszawie. Prosimy o weryfikację programu ochrony przed hałasem na tym odcinku	Zgłaszane źródło autostrada A4. Zgłoszenie z terenu objętego Programem, z obszaru przekroczeń SMH GDDKIA do 15 dB i obszaru priorytetowego 10% POŚpH dla głównych dróg. Na wskazanym odcinku, w ramach Programu projektowane są działania naprawcze zarządcy w perspektywie długoterminowej, w ramach jej planowanej rozbudowy o trzeci pas (GDDKIA_DI_11)	

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
49	24.04.2024		<p>Postuluje o uwzględnienie budowy/instalacji ekranów akustycznych w ciągu drogi A4 (obwodnica Krakowa) w rejonie miejscowości Kryspinów ul. Za Górą. Od kilkunastu lat mieszkańcy tego rejonu walczą o postawienie ekranów akustycznych, niestety bezskutecznie. Mieszkamy w hałasie generowanym przez obwodnicę Krakowa autostradę A4, a wybudowany po jednej stronie autostrady naturalny ekran urywa się (kończy się) przed domami mieszkańców ul. Za górą w Kryspinowie. Postuluję o uwzględnienie tego rejonu (mieszkańców Kryspinowa ul. Za Górą) oraz obszaru przyrodniczego bielańsko-tynieckiego parku krajobrazowego (do którego należy ten obszar Kryspinowa) jako priorytetowego obszaru ochrony przed hałasem.</p>	<p>Zgłaszane źródło autostrada A4. Zgłoszenie z terenu objętego Programem, z obszaru przekroczeń SMH GDDKiA do 15 dB i obszaru priorytetowego 10% POŚpH dla głównych dróg. Na wskazanym odcinku, w ramach Programu projektowane są działania naprawcze zarządcy w perspektywie długoterminowej, w ramach jej planowanej rozbudowy o trzeci pas (GDDKIA_DI_11)</p>	<p>długoterminowej, w ramach jej planowanej rozbudowy o trzeci pas (GDDKIA_DI_11).</p>
52	24.04.2024		<p>Domagamy się projektu i wykonania ekranów na wysokości Kryspinowa / Bielaniec 405-408 km autostrady Balice-Tyńiec. Prosimy o ponowne dokonanie pomiarów hałasu na wysokości ulicy Za Górą w Kryspinowie i zaprojektowanie ekranów dostosowanych do ukształtowania terenu. Uważamy, że skuteczne byłyby ekrany tunelowe takie jak na trasie Toruńskiej w Warszawie. Prosimy o weryfikację programu ochrony przed hałasem na tym odcinku.</p>	<p>Zgłaszane źródło autostrada A4. Zgłoszenie z terenu objętego Programem, z obszaru przekroczeń SMH GDDKiA do 15 dB i obszaru priorytetowego 10% POŚpH dla głównych dróg. Na wskazanym odcinku, w ramach Programu projektowane są działania naprawcze zarządcy w perspektywie długoterminowej, w ramach jej planowanej rozbudowy o trzeci pas (GDDKIA_DI_11)</p>	
53	24.04.2024		<p>Wnoszę o uwzględnienie w Programie ochrony środowiska przed hałasem zapisu bezwzględnej konieczności budowy ekranów akustycznych na zachodnim odcinku obwodnicy autostradowej Krakowa. Wniosek ten składam w sprawie miejscowości położonej przy odcinku 408+000 - 409+000 km autostrady A4 (gmina Liszki, Kryspinów ulica Kały). Natężenie hałasu przekracza dopuszczalne normy przez całą dobę a w szczególności w porze nocnej co jest niesamowicie uciążliwe i uniemożliwia pełne korzystanie z nieruchomości w szczególności w okresie wiosenno-letnim. Korzystanie z terenów zielonych takich jak sady, ogrody, przylegających do nieruchomości jest niemożliwe a mając na uwadze zdrowie dzieci i młodzieży nawet nie zalecane ze względu na wysokie natężenie hałasu komunikacyjnego. Natężenie hałasu w okresie wiosenno-letnim potęgowane jest szczególnie przez sportowe motocykle i samochody, których kierowców, ten prosty odcinek autostrady skłania do znacznego przekraczania prędkości i generowania hałasu znacznie przekraczającego ustalone (już i tak bardzo wysokie) normy. Dodatkowo ruch tranzytowy, odbywający się przez całą dobę generuje poza typowym hałasem opon, hałas o bardzo niskiej częstotliwości wprawiający szczególnie więźbę dachową w drgania uniemożliwiające spokojny sen. Jako że autostrada biegnie na tym odcinku na wysokim nasypie, hałas kierowany jest bezpośrednio w pomieszczenia (najczęściej sypialne) usytuowane na poddaszu. Obszary położone w pobliżu biegu autostrad, powinny być szczególnie chronione przed oddziaływaniem hałasu, ponieważ hałas ten ze względu na specyfikę tego typu dróg, generowany jest przez całą dobę. Biorąc pod uwagę, plany ustanowienia obszarów cichych w okolicy omawianego odcinka (obszar 38 i 42), bliskość Bielańsko-Tynieckiego Parku Krajobrazowego oraz terenów rekreacyjnych (Wiślana Trasa Rowerowa, starorzecze Wisły), tym bardziej zasadne jest ograniczenie hałasu u jego źródła</p>	<p>Zgłaszane źródło autostrada A4. Zgłoszenie z terenu objętego Programem, z obszaru przekroczeń SMH GDDKiA do 15 dB i obszaru priorytetowego 10% POŚpH dla głównych dróg. Na wskazanym odcinku, w ramach Programu projektowane są działania naprawcze zarządcy w perspektywie długoterminowej, w ramach jej planowanej rozbudowy o trzeci pas (GDDKIA_DI_11)</p>	

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
			przez budowę ekranów akustycznych. Ekran akustyczny, pozwoli również na ograniczenie wzrostu natężenia hałasu w przypadku niekorzystnych akustycznie warunków atmosferycznych takich jak na przykład wiatr wiejący od strony autostrady czy też opady atmosferyczne. O budowę ekranów akustycznych na tym odcinku wnioskujemy już od prawie 25-ciu lat i konieczność ich budowy została potwierdzona w Programie ochrony środowiska przed hałasem w roku 2009. Ciągła argumentacja zarządcy drogi, którym jest GDDKiA o braku pieniędzy, niskim współczynniku M czy też o niewielkich przekroczeniach nie może być wieczną wymówką i "pójściem na łatwiznę" dla instytucji państwowej. Autostrada ta została wybudowana przed naszymi oknami, więc rolą instytucji państwowych jest zapewnienie nam jak najmniejszej uciążliwości tej inwestycji a nie odsuwanie sprawy w nieskończoność.		
71	25.04.2024		Autostrada A4 (dwupasowy odcinek w rejonie Krakowa - w szczególności między węzłem Skawina i węzłem Mirowskim) powinien zostać bardziej wyszczególniony pod względem ochrony przed hałasem. Poprawa klimatu akustycznego np. poprzez realizację ekranów akustycznych, tuneli, "cichej" nawierzchni, obniżenia dopuszczalnej prędkości do 100 km/h przez całą dobę (obecnie obowiązuje ograniczenie do 110 km/h jedynie w piątki i poniedziałki od godziny 6 do 18) przyczyni się do poprawy zdrowia i samopoczucia mieszkańców jak również okolicznych zwierząt zamieszkujących obszary Natura 2000, które są przecięte hałaśliwą autostradą A4. Proponuję wskazać jednoznacznie w dokumencie działania/rekomendacje mające na celu ograniczenie hałasu z autostrady zarówno dla Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad jako zarządcy tej drogi jak i możliwych działań uzupełniających miasta Krakowa (na terenach miejskich) w tym zakresie.	Wskazany odcinek autostrady, znajdujący się w zarządzie GDDKiA w ramach działania GDDKiA_DI_11 i GDDKiA_DI_12 zostanie rozbudowany o trzeci pas, podczas inwestycji kompleksowo rozwiązany będzie problem ponadnormatywnej emisji hałasu.	
74	25.04.2024		Należy zadbać, aby na całym odcinku Tynec- Kraków Balice, po obu stronach autostrady znajdowały się ekrany akustyczne. Poziom norm jest tam bardzo przekroczony! Dodatkowo, jeżeli zostanie wybudowana nowa nitka autostrady a stara stanie się droga drugiej kategorii, trzeba zadbać, żeby stara nitka również miała ekrany z obu stron!	Wskazany odcinek autostrady, znajdujący się w zarządzie GDDKiA w ramach działania GDDKiA_DI_11 i GDDKiA_DI_12 zostanie rozbudowany o trzeci pas, podczas inwestycji kompleksowo rozwiązany będzie problem ponadnormatywnej emisji hałasu.	
79	24.04.2024		Nawiązując do mojej wypowiedzi w trakcie konsultacji społecznych z dnia 23.04.2024, wnioskuję o uwzględnienie w Programie ochrony środowiska przed hałasem zapisu konieczności budowy ekranów akustycznych na zachodnim odcinku obwodnicy autostradowej Krakowa. Wniosek ten składałam w imieniu swoim oraz mieszkańców mojej miejscowości położonej przy odcinku 408+000 - 409+000 km autostrady A4 (gmina Liszki, Kryspinów ulica Kąty). Natężenie hałasu przekracza dopuszczalne normy przez całą dobę a w szczególności w porze nocnej, co jest niesamowicie uciążliwe i uniemożliwia pełne korzystanie z nieruchomości w szczególności w okresie wiosenno-letnim. Korzystanie z terenów zielonych takich jak sady, ogrody, przylegających do nieruchomości jest niemożliwe a mając na uwadze zdrowie dzieci i młodzieży nawet nie zalecane ze względu na wysokie natężenie hałasu komunikacyjnego. Natężenie hałasu w okresie wiosenno-letnim potęgowane jest szczególnie przez sportowe motocykle i samochody, których kierujących, ten prosty odcinek autostrady skłania do znacznego przekraczania prędkości i generowania hałasu znacznie przekraczającego ustalone (już i tak bardzo wysokie) normy. Dodatkowo ruch tranzytowy, odbywający się przez całą dobę generuje poza typowym hałasem opon, hałas o bardzo niskiej częstotliwości wprawiający szczególnie więźbę dachową w drgania uniemożliwiające spokojny sen. Jako że autostrada biegnie na tym odcinku na wysokim nasypie, hałas kierowany jest bezpośrednio w pomieszczenia (najczęściej sypialne) usytuowane na poddaszu. Obszary położone w pobliżu biegu autostrad, powinny być szczególnie chronione przed oddziaływaniem hałasu, ponieważ hałas ten ze względu na specyfikę tego typu dróg, generowany jest przez całą dobę, szczególnie że w przypadku autostrady zarządca dysponuje odpowiednią rezerwą terenową	Zgłaszane źródło autostrada A4. Zgłoszenie z terenu objętego Programem, z obszaru przekroczeń SMH GDDKiA do 15 dB i obszaru priorytetowego 10% POŚpH dla głównych dróg. Na wskazanym odcinku, w ramach Programu projektowane są działania naprawcze zarządcy w perspektywie długoterminowej, w ramach jej planowanej rozbudowy o trzeci pas (GDDKiA_DI_11)	

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
			na ten cel. Biorąc pod uwagę, plany ustanowienia obszarów cichych w okolicy omawianego odcinka (obszar 38 i 42), bliskość Bielańsko-Tynieckiego Parku Krajobrazowego oraz terenów rekreacyjnych (Wiślana Trasa Rowerowa, starorzecze Wisły), tym bardziej zasadne jest ograniczenie hałasu u jego źródła przez budowę ekranów akustycznych. Ekran akustyczny, pozwoli również na ograniczenie wzrostu natężenia hałasu w przypadku niekorzystnych akustycznie warunków atmosferycznych takich jak na przykład wiatr wiejący od strony autostrady czy też opady atmosferyczne. O budowę ekranów akustycznych na tym odcinku wnioskujemy już od prawie 25-ciu lat i konieczność ich budowy została potwierdzona w Programie ochrony środowiska przed hałasem w roku 2009. Ciągła argumentacja zarządcy drogi, którym jest GDDKiA o braku pieniędzy, niskim współczynniku M czy też o niewielkich przekroczeniach nie może być wieczną wymówką i "pójściem na łatwiznę" dla instytucji państwowej. Argumentacja o zwiększeniu udziału samochodów elektrycznych w transporcie jest również nie trafna, ponieważ jak wiadomo przy prędkościach autostradowych, hałas generowany jest głównie na styku opona-nawierzchnia, więc rodzaj napędu ma w tym przypadku marginalne znaczenie. Autostrada ta została wybudowana przed naszymi oknami, więc rolę instytucji państwowych powinno być zapewnienie nam jak najmniejszej uciążliwości tej inwestycji a nie odsuwanie sprawy w nieskończoność.		
85	17.04.2024		Konieczna jest budowa ekranów akustycznych wzdłuż całej południowej obwodnicy Krakowa - autostrady A4. Zwłaszcza na odcinku między Skawiną i Balicami, na odcinku przecinającym Lasy Tynieckie. Konieczne ekrany na przejściu przez Wisłę (na moście) - hałas generowany przez autostradę jest niesiony na wiele kilometrów po wodzie Wisły i zakolu.	Zgłaszane źródło autostrada A4. Zgłoszenie z terenu objętego Programem, z obszaru przekroczeń SMH GDDKiA i Miasta Krakowa do 15 dB, oraz z obszaru priorytetowego 10% POŚpH dla głównych dróg i spoza obszaru priorytetowego 10% POŚpH dla głównych dróg w obrębie Miasta Krakowa. Na wskazanym odcinku, w ramach Programu projektowane są działania naprawcze zarządcy w perspektywie długoterminowej, w ramach jej planowanej rozbudowy o trzeci pas (GDDKIA_DI_11).	
22	18.04.2024	Obszar oddziaływania autostrady A4 na odcinku Podgórze Duchackie os.	Jestem mieszkanką dzielnicy XI Podgórze Duchackie – (obszar Piaski Wielki i chciałabym zwrócić uwagę na hałas z powodu autostrady i prosić w związku z tym o pomoc. Obecnie na obwodnicy Krakowa (A4), gdzie w niedalekiej odległości znajdują się duże osiedla mieszkaniowe, osiedla domów jednorodzinnych brak jest ekranów akustycznych. Dotyczy to dzielnicy Podgórze Duchackie, gdzie brak jest ekranów akustycznych na odcinku od ulicy Tuchowskiej do ulicy Bednarskiej (między ulicą Błacharską a Podgóorską jest odcinek, gdzie są bardzo niskie ekrany akustyczne, które nie spełniają swojej funkcji ochrony przed hałasem). Dla mieszkańców dzielnicy hałas/ szum od autostrady jest uciążliwy przez cały rok, jest to jednostajny silny szum, który utrzymuje się 24 godziny na dobę, gdyż jak wiadomo ruch na autostradzie, mimo że mniejszy nie zanika w nocy. W 2023r opublikowano aktualne pomiary i analizy akustyczne, w wielu miejscach naszej dzielnicy normy zostały przekroczone. Kilka lat temu autostrada była słyszalna, ale słabo, obecnie hałas tak się nasilił, że uniemożliwia normalne funkcjonowanie. W ciągu 3 lat natężenie ruchu na obwodnicy Krakowa wzrosło o prawie 100% co generuje coraz większy hałas. Jak wiadomo ciągły hałas jest bardzo szkodliwy dla zdrowia, potwierdzają to dziesiątki badań. Chciałabym	Zgłaszane źródło autostrada A4 Zgłoszenie z terenu objętego Programem, częściowo z obszaru przekroczeń SMH Krakowa do 10 dB, lecz poza obszarem priorytetowym 10% POŚpH dla dróg na terenie Krakowa. W sąsiedztwie A4 na tych odcinkach uchwalone zostały rozporządzeniem	Stanowisko zarządcy: Dla wymienionych obszarów Podgórze Duchackie, Swoszowice, węzła Kraków Wieliczka i węzła Kraków Łagiewniki funkcjonują w ramach budowy tych odcinków zabezpieczenia

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
			<p>również odnieść się do szkodliwości spalin/zanieczyszczeń, które wraz z wiatrem przenoszą się na naszą dzielnicę (w Polsce dominują wiatry południowe). Negatywny wpływ został opisany w artykule z dnia 20.12.2022r pt. „Blżej ruchliwej drogi, czyli bliżej alergii”. W artykule wypowiedziała się Profesor Ewa Czarnobilska, kierownik Centrum Alergologii Klinicznej i Środowiskowej Szpitala Uniwersyteckiego w Krakowie. W tym przypadku wysokie ekrany akustyczne również ograniczą rozprzestrzenianie się zanieczyszczeń.</p> <p>Proszę o poważne potraktowanie problemu, brakuje około 1200 m ekranów akustycznych, założenie ekranów wpłynie na zdrowie zarówno psychiczne, jak i zmniejszenie ryzyka innych chorób mieszkańców Podgórza Duchackiego oraz znacznie podniesie ich komfort życia.</p>	<p>Wojewody Małopolskiego nr 20/2003, 21/2003 i 1/2003 obszary ograniczonego użytkowania. Wprowadzają one ograniczenia dla obszarów nieruchomości, na których nie zostały dotrzymane standardy jakości środowiska</p> <p>Na wskazanym odcinku, w ramach Programu projektowane są działania naprawcze zarządcy w perspektywie długoterminowej, w ramach jej planowanej rozbudowy o trzeci pas (GDDKIA_DI_12)</p>	<p>akustyczne. Dodatkowo w sąsiedztwie A4 na tych odcinkach uchwalone zostały rozporządzeniem Wojewody Małopolskiego nr 20/2003, 21/2003 i 1/2003 obszary ograniczonego użytkowania. Wprowadzają one ograniczenia dla obszarów nieruchomości na których nie zostały dotrzymane standardy jakości środowiska.</p>
24	19.04.2024		Brak ekranów akustycznych w Krakowie - Piaski Wielkie / Wola Duchacka.	<p>Zgłaszane źródło autostrada A4 Zgłoszenie z terenu objętego Programem, częściowo z obszaru przekroczeń SMH Krakowa do 10 dB, lecz poza obszarem priorytetowym 10% POŚpH dla dróg na terenie Krakowa.</p> <p>W sąsiedztwie A4 na tych odcinkach uchwalone zostały rozporządzeniem Wojewody Małopolskiego nr 20/2003, 21/2003 i 1/2003 obszary ograniczonego użytkowania. Wprowadzają one ograniczenia dla obszarów nieruchomości, na których nie zostały dotrzymane standardy jakości środowiska</p> <p>Na wskazanym odcinku, w ramach Programu projektowane są działania naprawcze zarządcy w perspektywie długoterminowej, w ramach jej planowanej rozbudowy o trzeci pas (GDDKIA_DI_12)</p>	<p>Spodziewane jest zmniejszenie natężenia ruchu i emisji hałasu po otwarciu w 2024r. realizowanej budowy S52 na odcinku Północnej Obwodnicy Krakowa. Dla odcinka od ul. Kąpielowej w Krakowie w kierunku Tarnowa nastąpi rozpoznanie zakresu przebudowy autostrady w ramach realizacji zadania z „Programu inwestycji: Rozbudowa autostrady A4 na odcinku ulica Kąpielowa w Krakowie - węzeł Tarnów Centrum”.</p> <p>Rozstrzygnięcie:</p>

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
26	19.04.2024		Mieszkam w Kosocicach, przy autostradzie A4, BRAK EKRAŃÓW DŹWIĘKOCHŁONNYCH NA ODCINKU A4 WĘZEL KRAKÓW LAGIEWNIKI - KRAKÓW WIELICZKA UCIAŹLIWE DLA ŻYCIA.	<p>Zgłaszane źródło autostrada A4 Zgłoszenie z terenu objętego Programem, częściowo z obszaru przekroczeń SMH Krakowa do 10 dB, lecz poza obszarem priorytetowym 10% POŚpH dla dróg na terenie Krakowa.</p> <p>W sąsiedztwie A4 na tych odcinkach uchwalone zostały rozporządzeniem Wojewody Małopolskiego nr 20/2003, 21/2003 i 1/2003 obszary ograniczonego użytkowania. Wprowadzają one ograniczenia dla obszarów nieruchomości, na których nie zostały dotrzymane standardy jakości środowiska</p> <p>Na wskazanym odcinku, w ramach Programu projektowane są działania naprawcze zarządcy w perspektywie długoterminowej, w ramach jej planowanej rozbudowy o trzeci pas (GDDKIA_DI_12)</p>	<p>Analiza zgłoszonych uwag wskazuje, iż przedmiotowy odcinek autostrady A4 stanowi uciążliwość dla mieszkańców.</p> <p>Z tego względu podjęto starania o objęcie go działaniami POŚpH. Na wskazanym odcinku, w ramach Programu projektowane są działania naprawcze zarządcy w perspektywie długoterminowej, w ramach jej planowanej rozbudowy o trzeci pas (GDDKIA_DI_12).</p>
28	21.04.2024		Brak ekranów akustycznych Piaski Wielkie	<p>Zgłaszane źródło autostrada A4 Zgłoszenie z terenu objętego Programem, częściowo z obszaru przekroczeń SMH Krakowa do 10 dB, lecz poza obszarem priorytetowym 10% POŚpH dla dróg na terenie Krakowa.</p> <p>W sąsiedztwie A4 na tych odcinkach uchwalone zostały rozporządzeniem Wojewody Małopolskiego nr 20/2003, 21/2003 i 1/2003 obszary ograniczonego użytkowania. Wprowadzają one ograniczenia dla</p>	

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
				<p>obszarów nieruchomości, na których nie zostały dotrzymane standardy jakości środowiska</p> <p>Na wskazanym odcinku, w ramach Programu projektowane są działania naprawcze zarządcy w perspektywie długoterminowej, w ramach jej planowanej rozbudowy o trzeci pas (GDDKIA_DI_12)</p>	
25	19.04.2024	Obszar oddziaływania drogi ekspresowej S7 na odcinku os. Złocień	<p>W imieniu mieszkańców Osiedla Złocień pragnę załączyć link do petycji o uwzględnienie w Programie ochrony środowiska przed hałasem działań naprawczych w postaci rozbudowy ekranów akustycznych wzdłuż drogi ekspresowej S7 przy ul. Henryka i Karola Czeczów, w trybie priorytetowym. Petycję w tej chwili podpisało już ponad 500 osób: https://www.petycjeonline.com/podpisz_petycj_ws_rozbudowy_ekranow_akustycznych_przy_osiedlu_zocie</p> <p>Ponadto załączam dwa niezależne badania hałasu w wymienionym miejscu wykonane na zlecenie 2 wspólnot mieszkaniowych.</p>	<p>Zgłaszane źródło droga S7. Zgłoszenie z terenu objętego Programem, z obszaru przekroczeń SMH Krakowa do 10 dB, lecz poza obszarem priorytetowym 10% POŚpH dla dróg na terenie Krakowa.</p>	<p>Stanowisko zarządcy: Inwestycja oddana do użytkowania wraz z zabezpieczeniami akustycznymi w 2010 roku. Analiza porealizacyjna została wykonana w 2012 roku i nie wykazała przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. W ramach przedmiotowej inwestycji zostały zrealizowane ekrany, które miały za zadanie chronić istniejącą w tamtym czasie zabudowę mieszkalną, w tym zabudowę wielorodzinną znajdującą się na terenach podlegających ochronie akustycznej. Kolejne bloki Osiedla Złocień (którego mieszkańcy skarżą się na hałas) zostały zrealizowane po zakończeniu budowy przedmiotowej</p>
67	25.04.2024		<p>Hałas generowany przez ruch samochodów na obwodnicy Krakowa S7 na osiedlu Złocień przy ul. Henryka i Karola Czeczów nr 34, 36, 38. Mieszkańcy wnoszą o postawienie ekranów akustycznych</p>	<p>Zgłaszane źródło droga S7. Zgłoszenie z terenu objętego Programem, z obszaru przekroczeń SMH Krakowa do 10 dB, lecz poza obszarem priorytetowym 10% POŚpH dla dróg na terenie Krakowa.</p>	
92	12.04.2024		<p>Mieszkańcy osiedla Złocień w Krakowie wystąpili ze stanowczym apelem o pilne podjęcie prac w celu zamontowania ekranów akustycznych osłaniających ich osiedle od hałasu pochodzącego z trasy S7. Skonstruowali w tej sprawie petycję, którą podpisało już ok. 500 osób. W petycji tej wskazują, że jako obywatele płacący podatki mają prawo oczekiwać, że na osiedlu mieszkalnym, którego rozbudowa odbywa się na skutek legalnych zezwoleń, władze będą utrzymywać standardy przewidziane przez prawo, w szczególności w zakresie ochrony środowiska i norm hałasu, które wedle przeprowadzonych na ich zlecenie badań są notorycznie przekraczane.</p> <p>W związku z powyższym, zwracam się do Pana Marszałka na podstawie art. 20 ust. 1 ustawy o wykonywaniu mandatu posła i senatora z wnioskiem o pilne podjęcie działań celem doprowadzenia do montażu ekranów akustycznych ochraniających ww. osiedle przed hałasem pochodzącym z trasy S7, tak by spokój mieszkańców oraz ich prawa zostały zapewnione zgodnie z obowiązującymi normami w tym zakresie. Wskazuję, że nadmierne obciążenie hałasem ma wysoce negatywne oddziaływanie na zdrowie fizyczne i psychiczne człowieka, stąd podjęcie natychmiastowej interwencji w tej sprawie jest w pełni uzasadnione.</p> <p>Ponadto zwracam się z prośbą o udzielenie informacji, czy w budżecie województwa małopolskiego na bieżący rok lub lata kolejne przewidziano środki finansowe na montaż ekranów akustycznych osłaniających osiedle Złocień w Krakowie przed hałasem z trasy S7, a jeżeli tak, to kiedy mieszkańcy mogą spodziewać się realizacji inwestycji w tym zakresie?</p>	<p>Zgłaszane źródło droga S7. Zgłoszenie z terenu objętego Programem, z obszaru przekroczeń SMH Krakowa do 10 dB, lecz poza obszarem priorytetowym 10% POŚpH dla dróg na terenie Krakowa.</p> <p>Z przeprowadzonej analizy obowiązujących MPZP Krakowa wynika, iż tereny osiedla Złocień objęte są uchwałą NR LXI/859/12 RADY MIASTA KRAKOWA z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania</p>	

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
				<p>przestrzennego obszaru „Płaszów-Rybitwy”. Podlegającymi ochronie akustycznej są tereny oznaczone jako MW (zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna) oraz MU (tereny zabudowy mieszkaniowej i usług). Wprowadzony do ww. uchwały został przepis ustalający strefę ponadnormatywnego oddziaływania komunikacji, w której cyt. „występuje lub może wystąpić przekroczenie dopuszczalnego, długookresowego, średniego poziomu dźwięku Ln=50 dB dla pory nocnej, wywołanego ruchem samochodowym i kolejowym. Dla remontowanych i nowoprojektowanych budynków mieszkalnych lokalizowanych w ww. obszarze strefy istnieje potrzeba realizacji zabezpieczeń umożliwiających osiągnięcie w otoczeniu wartości dopuszczalnych poziomu hałasu, określonych w przepisach odrębnych”. Wstępna analiza wykazuje, iż strefa ta obejmuje praktycznie wszystkie bloki mieszkalne osiedla Złocień, a nie tylko te położone najbliżej S7 lub linii kolejowej. Mając w dodatku na uwadze fakt, iż pod wspomnianą petycją podpisane są nie tylko mieszkańcy z bloków najbliższych położonych przy S7, ale z terenu całego osiedla, niezbędne jest uzyskanie od Prezydenta</p>	<p>inwestycji, a więc po 2010 roku. Biorąc pod uwagę zapisy Uchwały nr LXI/859/12 Rady Miasta Krakowa z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Płaszów - Rybitwy” którym wyznaczona została strefa ponadnormatywnego oddziaływania komunikacji (powodowana oddziaływaniem ruchu samochodowego i kolejowego) Inwestorzy przedmiotowych przedsięwzięć mieli świadomość bliskości lokalizacji istniejącej już drogi ekspresowej S7 i jej oddziaływania. Biorąc pod uwagę zapisy Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (t.j. Dz. U. 2022poz. 1225 ze zm., § 323 ust. 1 oraz § 325 ust. 2), po zakończeniu budowy drogi ekspresowej S7, w pierwszej kolejności podmiotami właściwymi do</p>

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
				<p>Miasta Krakowa następujących informacji:</p> <ul style="list-style-type: none"> - w jakim terminie wydane zostały prawomocne pozwolenia na ich budowę; - jakie zabezpieczenia akustyczne zostały zawarte w tych pozwoleniach, zwłaszcza po wejściu w życie ww. uchwały RMK z 21 listopada 2012 r. - które z zabezpieczeń zawartych w ww. pozwoleniach zostały wykonane. <p>Wśród zgłoszonych uwag dot. tego rejonu są także informacje dotyczące montażu ekranów, cyt. „Rozwiązaniem są ekrany akustyczne, które deweloper obiecywał nam przy kupnie”, co także wymaga sprawdzenia.</p>	<p>zabezpieczenia nowo powstających budynków mieszkalnych na osiedlu Złocień, są Inwestorzy tych przedsięwzięć.</p> <p>Rozstrzygnięcie: Dane z SMH wskazują na brak podstaw do podjęcia działań w ramach POŚpH. Przekazanie zgłoszenia zarządcy do analizy pod kątem objęcia działaniami poza POŚpH.</p>
57	17.04.2024	Obszar oddziaływania drogi ekspresowej S7 na odcinku os. Przewóz	<p>Zwracam się z prośbą w imieniu swoim jak i mieszkańców Przewóz do Marszałka Województwa Małopolskiego z prośbą o interwencję w sprawie uciążliwego hałasu przy drodze ekspresowej S-7 w rejonie ul. Wróbela- Kraków jak i całego osiedla Przewóz. Pragnę poinformować, że nasza prośba i walka o uzupełnienie ekranów akustycznych trwa od 2018 roku. Nasze prośby i starania nie przyniosły do tej pory żadnych pozytywnych skutków. Na nasze pisma kierowane do różnych instytucji między innymi do GDDKiA dostaliśmy odpowiedź, że hałas nie przekracza dopuszczalnego hałasu informując równocześnie, iż w październiku 2012r weszło w życie rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012r zmieniające rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku OZ.U. Nr-120, poz 826, że zostały podniesione normy dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej o 9dB. To spowodowało, że w roku 2018 nie są przekroczone normy dopuszczalne hałasu, który jest spowodowany eksploatacją drogi S-7 węzeł Igołomska-węzeł rybitwy, przez samochody które się nią poruszają. Generalna Dyrekcja dróg krajowych i autostrad tłumaczyła, że nie można uzupełnić brakujących ekranów akustycznych, ponieważ oddana droga do użytku jest na gwarancji i nie mogą podjąć takich prac, ponieważ tracą gwarancje na wykonaną drogę. Pragnę poinformować, że podczas budowy drogi ekspresowej S-7 na odcinku węzeł rybitwy —węzeł Igołomska pierwotnie były zaprojektowane na całej długości osiedla Przewóz i ul. Wróbel ekrany akustyczne i z nie wyjaśnionych przyczyn zmieniono plan projektu i odstąpiono wykonanie ekranów na całej długości osiedla Przewóz. Aktualnie ruch samochodowy na drodze S-7 rośnie samochodów przybywa które korzystają z tej infrastruktury drogowej, ruch nie będzie maleł, wręcz odwrotnie, tym bardziej jak się odda do użytku całą drogę S-7 wraz z pierścieniem wokół Krakowa który będzie się łączył z drogą ekspresową S-7 a co za tym idzie hałas będzie się wzmacniał przez samochody które się będą poruszały w/w drogą. Nie oficjalnie wszyscy z urzędników przyznają, że mamy nie zbyt ciekawą sytuację jako mieszkańcy osiedla Przewóz ze względu na panujący hałas, który dochodzi do naszych domów, mieszkań, ogródków z drogi S-7 ale, że normy hałasu się zgadzają to nie da się z tym nic zrobić. Nie jestem pewien, ale po nowych pomiarach akustycznych które dokonywało miasto Kraków są widoczne na elewacjach domów przekroczenia dopuszczalnych norm. W rzeczywistości nasze życie wygląda w ciągłym hałasie nie możemy swobodnie korzystać z naszych domów mieszkań ogródków a otwarcie okna latem w mieszkaniu jest nie możliwe, ponieważ musimy wybrać między hałasem czy snaniem.</p>	<p>Zgłoszenie z terenu objętego Programem, z obszaru przekroczeń SMH Krakowa do 5 dB i spoza obszaru priorytetowego 10% POŚpH dla hałasu drogowego.</p> <p>Wg. zarządcy wykonana w 10.2018 roku analiza porealizacyjna nie wykazała przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.</p>	<p>Stanowisko zarządcy: Dla tego obszaru funkcjonują zrealizowane w ramach budowy tego odcinka S7 zabezpieczenia akustyczne. W ramach dokumentacji projektowej dla zadania wykonano analizę zagrożenia klimatu akustycznego środowiska w oparciu o obliczenia poziomów hałasu osiągniętych przy założeniu prognozowanego docelowego natężenia i struktury ruchu w 2027 roku. Proces inwestycyjny zakończony został</p>

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
			<p>To wszystko powoduje, że moje zdrowie ulega z roku na rok pogorszeniu z powodu przewlekłych znacznych zakłóceń snu które osłabiają system kognitywny oraz powoduje stres.</p> <p>W tym miejscu pragnę zaznaczyć, że Bruksela powołuje się na szacunki, że hałas powoduje 12tyś przedwczesnych zgonów oraz przyczynia się do 48 tyś nowych przypadków choroby niedokrwiennej serca. Z tego powodu UE dotyczącego hałasu wymaga, aby państwa członkowskie przyjęły plany działania tak aby ograniczyć szkodliwy poziom hałasu wokół głównych linii kolejowych, dróg i portów lotniczych. Zwracam się uprzejmie o jak najszybszą interwencję w tej sprawie mając na uwadze dobro życia zbiorowego i wartości wymagających szczególnej ochrony w imię dobra.</p>		<p>wykonaniem Analizy Porealizacyjnej. Wykonane w październiku 2018 r. ww. opracowanie (po przeprowadzeniu pomiarów, obliczeń i wyznaczeniu zasięgów oddziaływania akustycznego) nie wykazało przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. W ramach procesu projektowania i kontroli stanu środowiska w ramach analizy porealizacyjnej mierzono i obliczano oddziaływanie wyrażone wskaźnikiem przewidzianym do kontroli stanu środowiska.</p> <p>Rozstrzygnięcie: Brak podstaw do podjęcia działań w ramach POŚpH. Przekazanie zgłoszenia zarządcy do analizy pod kątem objęcia działaniami poza POŚpH.</p>
1	04.04.2024	Obszar oddziaływania DK7 na odcinku w Myślenicach	<p>Dotyczy odcinka DK-7 od km 697+326 do km 697+804 w miejscowości Myślenice:</p> <ol style="list-style-type: none"> Wykonać ekrany akustyczne przezroczyste. W 2023 roku na tym odcinku wykonano remont istniejącego muru oporowego, na którym można zamontować niedrogo ekrany akustyczne. Utworzyć obszar ograniczonego użytkowania zgodnie z art. 135 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska z dnia 27 kwietnia 2001 r. (Dz. U. z 2021 poz. 1973) 	<p>Zgłaszane źródło DK7. Zgłoszenie z terenu objętego Programem, z obszaru przekroczeń SMH GDDKiA do 15 dB i obszaru priorytetowego 10% POŚpH dla głównych dróg (HA= 48,9).</p> <p>Sugestia wskazania działania miękkiego, w postaci obowiązku</p>	<p>Stanowisko zarządcy: Odnosnie ekranów akustycznych: wnioskowany ekran akustyczny wzniesiony na murze oporowym nie zapewni skutecznej ochrony zabudowy zlokalizowanej na wzniesieniu nad</p>

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
				<p>wykonania przez zarządcę analizy akustycznej i wdrożenia na jej podstawie działania naprawczego, tj. np. środków aktywnej ochrony akustycznej, ograniczenia prędkości a w przypadku braku możliwości wyeliminowania przekroczeń ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania.</p>	<p>drogą DK nr 7 w Myślenicach w sąsiedztwie ul. Daszyńskiego. Kompleksowe działania minimalizujące ponadnormatywne oddziaływanie hałasu na tym odcinku DK nr 7 są możliwe do wprowadzenia w ramach realizacji przygotowywanego zadania budowy drogi ekspresowej S7 Kraków - Myślenice.</p> <p>Oдноśnie utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania: utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania, który wprowadza ograniczenia dla terenów, na których dopuszczalne standardy środowiska nie mogą być dotrzymane, dla tego odcinka drogi jest działaniem niekorzystnym biorąc pod uwagę plany realizacji inwestycji budowy drogi ekspresowej S7 Kraków - Myślenice. Wprowadzane uchwalonym OOU ograniczenia są bezterminowe co w kontekście spodziewanych skutków z realizacji planowanego zadania utraci</p>

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
					<p>uzasadnienie. Należy się spodziewać, iż kompleksowa przebudowa drogi do parametrów S7, w tym ewentualnie rozwiązania w nowym śladzie umożliwi wprowadzenie rozwiązań dla których nie wystąpią przekroczenia dopuszczalnych wartości hałasu. Na spotkaniu omówiona została dopuszczalna prędkość na przedmiotowym odcinku DK7 w Myślenicach, co zostanie przeanalizowane.</p> <p>Rozstrzygnięcie: w Programie ujęto nowe działanie (GDDKIA_KM_03) polegające na przeprowadzeniu analizy dotyczącej możliwości wprowadzenia doraźnego rozwiązania ograniczającego emisję hałasu, polegające na obniżeniu dozwolonej prędkości przejazdu, za które odpowiedzialny będzie zarządzający drogą. Kompleksowe rozwiązanie zgłaszanego problemu przewiduje</p>

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
99	25.04.2024	Obszar oddziaływania DK94 na odcinku w Modlnicy	W związku przebudową odcinka DK94 Modlnica do przekroju 2/2 i braku w wielu miejscach ekranów akustycznych po wschodniej stronie drogi, proszę o montaż ekranów akustycznych w miejscowości Modlnica na DK94(ul. Częstochowska) w okolicach skrzyżowania ulic Dębowa/Przygraniczna.	Zgłaszane źródło droga DK94 Zgłoszenie z terenu objętego Programem, spoza obszaru przekroczeń SMH GDDKiA i obszaru priorytetowego 10% POŚpH dla głównych dróg. Zgodnie z danymi przekazanymi przez zarządcę wykonana po realizacji inwestycji analiza porealizacyjna nie wykazała żadnych przekroczeń dopuszczalnych standardów.	się w ramach działania GDDKIA_DI_14 Stanowisko zarządcy: Dla zadania „Rozbudowa DK94 od km 326+044 do km 327+566 na odcinku Modlnica – Giebułtów do parametrów drogi dwujezdniowej klasy GP” w roku 2023 wykonana została analiza porealizacyjna, która nie wykazała przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Zgodnie z ustaleniami na spotkaniu w załączeniu przesyłam część tekstową opracowania AP. Rozstrzygnięcie: Analiza danych SMH nie wskazuje konieczności podejmowania działań na tym odcinku.
56	25.04.2024	Obszar oddziaływania DK44 na odcinku w Skawinie	1. str. 88 obszary ciche na terenie Krakowa powinny zostać przeniesione odpowiednio na tereny poza Krakowem tj. Gmina Skawina obszar nr 38 oraz obszar nr 8 i 4 celem zwiększenia ich powierzchni. Zadanie do realizacji przez Starostę Krakowskiego 2. str. 95 Poszerzenie badań hałasu drogowego DK44 o teren Gminy Skawina i podjęcie działań naprawczych.	1. Starosta Krakowski może podjąć działania w zakresie rozszerzenia wskazanych obszarów cichych na terenie gminy Skawina przy współpracy z Prezydentem Krakowa. 2. DK44 jest objęta zakresem POŚpH. Wg. szacunków GDDKiA po przejęciu zarządu nad odcinkiem A4 od SAM w roku 2027 i zrównaniu stawek za przejazd ze	Stanowisko zarządcy: W perspektywie długoterminowej przewidywane jest przejęcie ruchu tranzytowego przez planowaną inwestycję: „Rozbudowa autostrady A4 na odcinku Węzeł Byczyna (bez węzła) – Węzeł Balice I” i będącą w

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
				standardem ogólnopolskim, DK44 straci na atrakcyjności jako darmowa alternatywa przejazdu, co obniży na niej natężenie ruchu, a więc i uciążliwość akustyczną.	przygotowaniu inwestycji: „Budowa drogi ekspresowej S52 na odcinku Bielsko Biała – Głogoców”. Rozstrzygnięcie W POŚpH dodano zapis o możliwości podjęcia starań o rozszerzenie obszarów cichych na gminy ościenne. DK44 objęta zostanie wpływem działania GDDKIA_DI_04.
2	04.04.2024	Rejon ul. Bora - Komorowskiego	Uwagi w załączonym pliku *.doc. Pismo w nawiązaniu do już wcześniej złożonych uwag przez dziennik podawczy tj. pisma z dnia 26.03 br. dotyczącego przekroczenia poziomów hałasu szczególnie dotyczące budynku os. Akademickie 9 w Krakowie. Obecna wersja zawiera jedynie poprawki grafik Fig.1 i Fig. 2 w zakresie wskazania strzałkami budynków narażonych na przekroczone poziomy hałasu (L _{dwn} i L _n).	Zgłaszane źródło ul. Bora - Komorowskiego. Zgłoszenie z terenu objętego Programem, z obszaru przekroczeń SMH Krakowa do 5 dB, lecz spoza obszaru priorytetowego 10% POŚpH dla dróg na terenie Krakowa.	W POŚpH ujęto nowe działanie miękkie (KR_KM_16) polegające na wykonaniu analizy akustycznej wraz z koncepcją rozwiązania w zakresie ochrony akustycznej, ze szczególnym uwzględnieniem terenów zabudowy mieszkaniowej zlokalizowanych po południowej stronie drogi (w tym os. Akademickiego).
4	06.04.2024		Wzdłuż ulicy Bora-Komorowskiego na potrzeby budowy Cogiteonu wycięto wiele drzew i krzewów, co odsłoniło mieszkańców osiedla Akademickiego na hałas komunikacyjny z Bora-Komorowskiego. Jest on teraz znacznie bardziej uciążliwy niż wcześniej. Prosimy o wybudowanie ekranów akustycznych wzdłuż południowej strony ulicy.	Zgłaszane źródło ul. Bora - Komorowskiego. Zgłoszenie z terenu objętego Programem, spoza obszaru przekroczeń SMH Krakowa i spoza obszaru priorytetowego 10% POŚpH dla dróg na terenie Krakowa.	
5	07.04.2024		Ulica Bora Komorowskiego w Krakowie jest bardzo ruchliwa i głośna. Os. Akademickie jest narażone na ogromny hałas. Również powstałe nowe centrum Cogiteon powinno być odgródzone ekranami akustycznymi, aby zapewnić ciszę. Proponuję budowę ekranów akustycznych przezroczystych od wiaduktu przy Serenadzie aż do ulicy Stella Sawickiego. Również w ten sposób by wyciszyć drogę rowerową wzdłuż Bora	Zgłaszane źródło ul. Bora - Komorowskiego. Zgłoszenie z terenu objętego Programem, z obszaru przekroczeń SMH Krakowa do 5 dB, lecz spoza obszaru priorytetowego 10% POŚpH dla dróg na terenie Krakowa.	
6	08.04.2024		Proszę o uwzględnienie w POŚpH uwag zawartych w załączonym dokumencie. Dotyczą one ponadnormatywnego hałasu na obszarze os. Akademickiego i ul. Stelli-Sawickiego w Krakowie. Postuluję o budowę ekranów akustycznych na odcinku wzdłuż południowej krawędzi alei Bora-Komorowskiego na odcinku od zjazdu z ul. Dobrego Pasterza do ww. alei aż do ul. Stella-Sawickiego.	Zgłaszane źródło ul. Bora - Komorowskiego. Zgłoszenie z terenu objętego Programem, z obszaru przekroczeń SMH	

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
				Krakowa do 5 dB, lecz spoza obszaru priorytetowego 10% POŚpH dla dróg na terenie Krakowa.	
12	11.04.2024		Na osiedlu Akademickim na Bora Komorowskiego jest głośno...chcę ekrany akustyczne	Zgłaszane źródło ul. Bora - Komorowskiego. Zgłoszenie z terenu objętego Programem, z obszaru przekroczeń SMH Krakowa do 5 dB, lecz spoza obszaru priorytetowego 10% POŚpH dla dróg na terenie Krakowa.	
13	11.04.2024		Projekt powinien przewidywać "wyciszenie" ulicy Bora-Komorowskiego w całości. Jest to bardzo ruchliwa ulica z dopuszczalną prędkością 80-70 km/h a obecnie przebiega przez tereny mieszkalne z gęstą zabudową wielorodzinną. Ze względu na jej lokalizację i położenie (ulica jest położona dość wysoko względem terenów na południe od niej) generowany przez drogę hałas jest uciążliwy i słyszalny na bardzo dużym obszarze a w szczególności na terenach bezpośrednio do niej przylegających a obecnie wykorzystywanych pod zabudowę wielorodzinną. Dawniej była to droga zlokalizowana „na obrzeżach” teraz jest położona pośrodku terenów mieszkalnych i rekreacyjnych, gdzie zanieczyszczenie hałasem jest szczególnie niepożądane. Moja uwaga dotyczy terenów na południe od odcinka drogi na wysokości osi Akademickiego na odcinku od skrzyżowania z ulicą Stella -Sawickiego do wiaduktu na wysokości budowanego Cogiteonu gdzie hałas jest na granicy normy a w praktyce powyżej. Potwierdzają to oficjalne mapy akustyczne, ale one „uśredniają” wyniki. Liczby nie uwzględniają faktu, że wysokie natężenie ruchu jest praktycznie całodobowe, ze względu na rolę jaką droga pełni i będzie pełnić również po oddaniu do użytku obwodnicy północnej oraz faktu, iż droga jest zlokalizowana powyżej poziomu osiedla Akademickiego, więc pojazdy poruszają się na poziomie okien bez żadnej, choćby ziemnej, osłony akustycznej. Czynnikiem potęgującym hałas jest również lokalizacja i orientacja drogi. Droga jest prosta, szeroka i zorientowana wschód-zachód i na wysokości osiedla praktycznie na zboczu, w związku z czym dominujące wschodnie wiatry powodują w praktyce kumulowanie się hałasu z całego odcinka drogi, odbitego od przeszkód zlokalizowanych powyżej i z pojazdów przejeżdżających w bezpośredniej bliskości. Sugerowanym rozwiązaniem docelowym mogłyby być ekrany akustyczne solidne i odpowiednio długie a najlepiej postawiona na całym odcinku drogi a doraźnym, możliwym do wprowadzenia niemalże „od ręki” ograniczenie dopuszczalnej prędkości do np. 50 km/h, tak jak zostało to już zastosowane na ulicy Andersa (i się sprawdza), która jest przedłużeniem Bora a pełni dokładnie taką samą rolę i obsługuje ten sam ruch samochodowy.	Zgłaszane źródło ul. Bora - Komorowskiego. Zgłoszenie z terenu objętego Programem, z obszaru przekroczeń SMH Krakowa do 5 dB, lecz spoza obszaru priorytetowego 10% POŚpH dla dróg na terenie Krakowa.	
17	13.04.2024		Jestem mieszkanką Osiedla Akademickiego w Krakowie. Tereny osiedla Akademickiego w Krakowie znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie al. Bora-Komorowskiego, w związku z czym mieszkańcy osiedla są bezpośrednio narażeni na uciążliwość związane z obecnością ponadnormatywnego hałasu drogowego. Pragnąc rozwiązać ten problem chciałabym złożyć wniosek do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego z prośbą o wprowadzenie zapisów mających chronić mieszkańców osiedla przed hałasem w właśnie tworzonem Programie ochrony przed hałasem dla miasta Krakowa. Uważam, że jedynym skutecznym sposobem rozwiązania tego problemu byłaby budowa ekranów akustycznych wzdłuż południowej krawędzi alei Bora-Komorowskiego na odcinku od zjazdu z ul. Dobrego Pasterza do ww. alei aż do ul. Stella-Sawickiego. Chciałabym zwrócić również uwagę, że problem hałasu na osiedlu Akademickim w Krakowie oraz ul. Skarżyńskiego istnieje od dawna. Już na etapie budowy osiedla Akademickiego na początku lat 2000 developer firma Akopol Sp. z o.o. zwróciła się z wnioskiem o budowę ekranów akustycznych w rezultacie	Zgłaszane źródło ul. Bora - Komorowskiego. Zgłoszenie z terenu objętego Programem, z obszaru przekroczeń SMH Krakowa do 5 dB, lecz spoza obszaru priorytetowego 10% POŚpH dla dróg na terenie Krakowa.	

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
			czego budowę ekranów umieszczono na liście inwestycji miasta Krakowa. Do tej pory jednak ekrany nie zostały wybudowane. Do mojej prośby dołączam plik z bardziej szczegółowym uzasadnieniem mojego wniosku.		
43	24.04.2024		Mieszkam przy dosyć ruchliwej ulicy Bora-Komorowskiego w Krakowie. Największym problemem związanym z hałasem są ścigające się w godzinach nocnych samochody, w porze letniej również motocykle, a także auta posiadające „sportowe” wydechy. Hałas emitowany przez te pojazdy jest dosyć uciążliwy, a mam wrażenie, że kwestia nielegalnych wyścigów lub modyfikowanych wydechach w autach nie jest egzekwowany przez organy ścigania.	Zgłaszane źródło ul. Bora - Komorowskiego. Zgłoszenie z terenu objętego Programem, z obszaru przekroczeń SMH Krakowa do 5 dB, lecz spoza obszaru priorytetowego 10% POŚpH dla dróg na terenie Krakowa. W Programie dla terenu Krakowa zapisano działania związane z egzekwowaniem ograniczeń prędkości (PL_KM_01)	
54	24.04.2024		<p>Tereny osiedla Akademickiego w Krakowie znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie al. Bora-Komorowskiego, w związku z czym mieszkańcy naszego osiedla są bezpośrednio narażeni na uciążliwości związane z obecnością ponadnormatywnego hałasu drogowego. Pragnąc rozwiązać ten problem chciałbym złożyć wniosek do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego z prośbą o wprowadzenie zapisów mających chronić mieszkańców osiedla przed hałasem w właśnie tworzonego Programie ochrony środowiska przed hałasem dla województwa małopolskiego. Uważam, że jedynym skutecznym sposobem rozwiązania tego problemu byłaby budowa ekranów akustycznych wzdłuż południowej krawędzi alei Bora-Komorowskiego na odcinku od zjazdu z ul. Dobrego Pasterza do ww. alei aż do ul. Stella-Sawickiego.</p> <p>Uzasadnienie: Urząd Marszałka Województwa Małopolskiego jest koordynatorem Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa małopolskiego (POŚpH) w roku 2024. Analizy intensywności hałasu są prowadzone w oparciu o Strategiczną mapę hałasu Miasta Krakowa z roku 2022. Zgodnie z tą mapą (fig. 1 i 2) na obszarze bloku os. Akademickie 9 w Krakowie przekroczone są normy dopuszczalnego poziomu hałasu powodowane przez drogi w obszarze terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej (LDWN > 68 dB i LN > 59 dB) zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, tekst jednolity Dz.U. z 2014 r., poz. 112.</p> <p>Przekroczenie norm zostało również zapisane w przygotowywanym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego „CZYŻYNY ZACHÓD”, gdzie zwrócono uwagę na zagrożenie ponadnormatywnym hałasem komunikacyjnym od al. Bora-Komorowskiego. Stwierdzono, że „Oddziaływanie akustyczne od al. gen. Tadeusza Bora Komorowskiego jest również stosunkowo duże. Izofony 68 dB i 59 dB sięgają ponad 5m w głąb terenu. W granicach obszaru największy zasięg ma izofona LDWN=68, sięga ona najdalej w głąb terenu. Obejmuje zarówno budynki usługowe, jak i mieszkaniowe wielorodzinne. Szczegółowy przebieg izofony LDWN=68, LDWN=64dB oraz LN=59 oznaczono w części kartograficznej niniejszego opracowania” (str. 75 planu).</p> <p>Przekroczenie norm hałasu rozciąga się od północnej części os. Akademickiego na wschód wzdłuż al. Bora-Komorowskiego do ul. Stell-Sawickiego poprzez budynki mieszkalne przy ul. Skarżyńskiego 7 i 9 (fig. 1 i 2) a następnie rozszerzając się na obszar u styku al. Bora-Komorowskiego i ul. Stell-Sawickiego. Priorytet walki z hałasem w tym rejonie został również zasygnalizowany w projekcie POŚpH. Wyliczony dla rejonu styku al. Bora-Komorowskiego i ul. Stell-Sawickiego wskaźnik NHA mieści się w granicach 446,15-557,65, czyli ma najwyższe wartości na terenie Krakowa (fig. 4). Należy zauważyć, że pomimo brak zakwalifikowania os.</p>	<p>Zgłaszane źródło ul. Bora - Komorowskiego. Zgłoszenie z terenu objętego Programem, z obszaru przekroczeń SMH Krakowa do 5 dB, lecz spoza obszaru priorytetowego 10% POŚpH dla dróg na terenie Krakowa.</p> <p>Wartość wskaźnika HA w kwadracie wskazanym w tym rejonie (472,98), na który powołuje się wnioskodawca wynika z przekroczeń notowanych od ul. Stella- Sawickiego.</p>	

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
			<p>Akademickiego do priorytetowej grupy 10% obszarów o najwyższej wartości wskaźnika NHA to wartości hałasu dla północnej części osiedla (blok os. Akademickie 9) jest taki sam jak w obszarze oznaczonym jako priorytetowy.</p> <p>Należy jednocześnie zauważyć, że opisane normy hałasu zostały wprowadzone rozporządzeniem w roku 2013. Jednak przed tym rokiem obowiązywały normy hałasu wprowadzone Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, gdzie normy LDWN i LN wynosiły odpowiednio 60 dB i 50 dB. W takim przypadku przekroczenie norm dotyczyłoby prawie całego osiedla Akademickiego tj. bloków 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8 i 9 oraz bloków 3, 5, 7, 9 przy ulicy Skarżyńskiego (fig. 1 i 2). Wprawdzie podwyższenie norm w 2013 roku oficjalnie rozwiązało problem przekroczenia norm, jednak wpływ hałasu na zdrowie ludzi pozostał takim sam i nie można mówić, że nie ma negatywnego wpływu hałasu na zdrowie mieszkańców os. Akademickiego. W takim przypadku ilość osób dotkniętych hałasem jest ogromna.</p> <p>Chciałbym zwrócić również uwagę, że problem hałasu na osiedlu Akademickim w Krakowie oraz ul. Skarżyńskiego istnieje od dawna. Już na etapie budowy osiedla Akademickiego na początku lat 2000 developer firma Akopol Sp. z o.o. zwróciła się z wnioskiem o budowę ekranów akustycznych w rezultacie czego budowę ekranów umieszczono na liście inwestycji miasta Krakowa. Do tej pory jednak ekrany nie zostały wybudowane.</p> <p>Z kolei uchwałą NR CXV/3014/18 Rady Miasta Krakowa z dnia 7 listopada 2018 r. przyjęty został „Program ochrony środowiska przed hałasem dla Miasta Krakowa na lata 2019 – 2023”. Z uchwały wynikała, że na odcinku „Aleja gen. T. Bora-Komorowskiego na odcinku od ul. Dobrego Pasterza do ul. I. Stella-Sawickiego”, miały powstać „ekrany akustyczne, zastosowanie nawierzchni o obniżonej hałaśliwości, egzekwowanie ograniczeń prędkości”. Działania te zostały zakwalifikowane jako długookresowe, czyli po 2028 roku. Podmiotem odpowiedzialnym za budowę w tym przypadku był Zarząd Dróg Miasta Krakowa (ZDMK, w tamtym czasie ZIKiT). Z przedstawionego projektu POŚpH wynika, że ZDMK wykonał zero ekranów akustycznych w latach 2019-2023 (str. 65, tab. 75) czyli w okresie zakwalifikowanym jako krótkookresowy w POŚpH na lata 2019-2023. Zatem, mieszkańcy os. Akademickiego domagają się intensyfikacji działań ze strony Urzędu Miasta Krakowa w celu rozwiązania problemu hałasu na naszym osiedlu. Planowany POŚpH określa działania długookresowe na lata 2029-2033 jednak ze względu na znaczne przekroczenie norm i ilość mieszkańców dotkniętych hałasem, mieszkańcy os. Akademickiego domagają się zakwalifikowania naszego obszaru do działań krótkookresowych, czyli na lata 2024-2028.</p>		
55	25.04.2024		<p>Zwracam się do Państwa jako Administrator Wspólnot Mieszkaniowych na osiedlu Akademickim w Krakowie z prośbą o sfinansowanie budowy ekranów akustycznych. Wraz z mieszkańcami przygotowany został wniosek, który składam Państwu. Wniosek został przygotowany dzięki współpracy społeczności, w szczególności zaangażowaniu Pana Przemysława Prędkiego, co stanowi wyraz uznania i pełnego poparcia jego inicjatywy przez Zarządy Wspólnot na osiedlu Akademickim.</p> <p>Tereny osiedla Akademickiego w Krakowie znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie al. Bora-Komorowskiego, w związku z czym mieszkańcy osiedla są bezpośrednio narażeni na uciążliwości związane z obecnością ponadnormatywnego hałasu drogowego. Pragnąc rozwiązać ten problem chciałbym złożyć wniosek do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego z prośbą o wprowadzenie zapisów mających chronić mieszkańców osiedla przed hałasem w właśnie tworzonym Programie ochrony przed hałasem dla miasta Krakowa. Uważam, że jedynym skutecznym sposobem rozwiązania tego problemu byłaby budowa ekranów akustycznych wzdłuż południowej krawędzi alei Bora-Komorowskiego na odcinku od zjazdu z ul. Dobrego Pasterza do ww. alei aż do ul. Stella-Sawickiego.</p> <p>Uzasadnienie: Urząd Marszałka Województwa Małopolskiego jest koordynatorem Programu ochrony przed hałasem na następne lata. Analizy intensywności hałasu są prowadzone w oparciu o Strategiczną mapę hałasu Miasta Krakowa z roku 2022 [1] (https://msip.um.krakow.pl/kompozycje/?config=config_halas_22.json). Zgodnie z tą mapą (fig. 1 i 2) na obszarze bloku os. Akademickie 9 w Krakowie przekroczone są normy dopuszczalnego poziomu hałasu powodowane przez drogi w obszarze terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej (LDWN > 68 dB i LN > 59 dB) zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r.</p>	<p>Zgłaszane źródło ul. Bora - Komorowskiego. Zgłoszenie z terenu objętego Programem, z obszaru przekroczeń SMH Krakowa do 5 dB, lecz spoza obszaru priorytetowego 10% POŚpH dla dróg na terenie Krakowa.</p> <p>Wartość wskaźnika HA w kwadracie wskazanym w tym rejonie (472,98), na który powołuje się wnioskodawca wynika z przekroczeń notowanych od ul. Stella- Sawickiego.</p>	

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
			<p>w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, tekst jednolity Dz.U. z 2014 r., poz. 112 (https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20140000112 do aktu obowiązującego).</p> <p>Przekroczenie norm zostało również zapisane w przygotowywanym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego „CZYŻYNY ZACHÓD” (https://www.bip.krakow.pl/?dok_id=134528), gdzie zwrócono uwagę na zagrożenie ponadnormatywnym hałasem komunikacyjnym od al. Bora-Komorowskiego. Stwierdzono, że „Oddziaływanie akustyczne od al. gen. Tadeusza Bora Komorowskiego jest również stosunkowo duże. Izofony 68 dB i 59 dB sięgają ponad 5m w głąb terenu. W granicach obszaru największy zasięg ma izofona LDWN=68, sięga ona najdalej w głąb terenu. Obejmuje zarówno budynki usługowe, jak i mieszkaniowe wielorodzinne. Szczegółowy przebieg izofony LDWN=68, LDWN=64dB oraz LN=59 oznaczono w części kartograficznej niniejszego opracowania” (str. 75 planu).</p> <p>Przekroczenie norm hałasu dotyczy ponadto budynków mieszkalnych przy ul. Skarżyńskiego 7 i 9 (fig. 1 i 2). Zatem, budowa ekranów akustycznych chroniłaby wielu mieszkańców.</p> <p>Należy jednocześnie zauważyć, że opisane normy hałasu zostały wprowadzone rozporządzeniem w roku 2013. Jednak przed tym rokiem obowiązywały normy hałasu wprowadzone Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, gdzie normy LDWN i LN wynosiły odpowiednio 60 dB i 50 dB. W takim przypadku przekroczenie norm dotyczyłoby prawie całego osiedla Akademickiego tj. bloków 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8 i 9 oraz bloków 3, 5, 7, 9 przy ulicy Skarżyńskiego (fig. 1 i 2). Wprawdzie podwyższenie norm oficjalnie rozwiązało problem przekroczenia norm, jednak wpływ hałasu na zdrowie ludzi pozostał takim sam i nie można mówić, że problemu nie ma. W takim przypadku ilość osób dotkniętych hałasem jest ogromna.</p> <p>Chciałbym zwrócić również uwagę, że problem hałasu na osiedlu Akademickim w Krakowie oraz ul. Skarżyńskiego istnieje od dawna. Już na etapie budowy osiedla Akademickiego na początku lat 2000 developer firma Akopol Sp. z o.o. zwróciła się z wnioskiem o budowę ekranów akustycznych w rezultacie czego budowę ekranów umieszczono na liście inwestycji miasta Krakowa. Do tej pory jednak ekrany nie zostały wybudowane.</p> <p>Z kolei uchwałą NR CXV/3014/18 Rady Miasta Krakowa z dnia 7 listopada 2018 r. przyjęty został „Program ochrony środowiska przed hałasem dla Miasta Krakowa na lata 2019 – 2023” będący wypełnieniem obowiązku wynikającego z ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska. Z uchwały wynikała, że na odcinku „Aleja gen. T. Bora-Komorowskiego na odcinku od ul. Dobrego Pasterza do ul. I. Stella-Sawickiego” miały powstać „ekrany akustyczne, zastosowanie nawierzchni o obniżonej hałaśliwości, egzekwowanie ograniczeń prędkości”. Pomimo uchwalone uchwały ekrany akustyczne nie zostały nigdy wybudowane. Podmiotem odpowiedzialnym za budowę w tym przypadku był Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu miasta Krakowa.</p> <p>Al. Bora-Komorowskiego jest częścią drogi krajowej 79. Jeśli zatem zarząd drogą podlega Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad to GDDKiA nie posiada obecnie sporządzonej jeszcze mapy hałasu dla naszego odcinka drogi krajowej 79 (fig. 4). Zatem, wykorzystując program Urzędu Marszałkowskiego można by jednocześnie uwzględnić nasze zagrożenie hałasem w rejestrze GDDKiA.</p>		
59	25.04.2024		<p>Brak oceny oddziaływania hałasu na budynek znajdujący się w Krakowie przy ulicy Dobrego Pasterza 120. Obecnie trwające prace przy budowie linii tramwajowej oparte na dokumentacji wykonanej w sprzeczności z prawem, normami technicznymi, logiką i zdrowym rozsądkiem.</p> <p>W myśl dokumentacji budowa tramwaju spowoduje obniżenie hałasu oddziaływającego na budynek. Wynika to tylko i wyłącznie z tego, że inwestor uznaje, że jeśli nie ma przebudowy układu drogowego to można uznać, że hałas pochodzący z jezdni samochodowej przestaje istnieć. Przed budową linii tramwajowej na budynek oddziaływał hałas z jezdni samochodowej, natomiast w myśl analiz przedstawionych przez inwestora po budowie linii tramwajowej na budynek ma oddziaływać tylko hałas tramwaju. Hałas samochodów przestaje istnieć w analizie podczas gdy ruch samochodowy w tej samej dokumentacji ma wzrastać. Kompletny absurd i złamanie prawa.</p>	<p>Zgłaszane źródło ul. Dobrego Pasterza. Zgłoszenie z terenu objętego Programem, z obszaru przekroczeń SMH Krakowa do 5 dB dla hałasu drogowego i obszaru priorytetowego 10% POŚPH dla dróg na terenie Krakowa. Obszar nieobjęty oddziaływaniem hałasu szynowego i obszarem</p>	

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
			Wnoszę o szczegółowe przeanalizowanie i ujęcie w programie ochrony środowiska przed hałasem w/w obszarze zwłaszcza w sytuacji, w której w tym samym miejscu przebiegać będzie linia metra która będzie kolejnym intensyfikatorem hałasu i której budowa także powinna zostać uwzględniona.	priorytetowym POŚpH dla niego. Zgodnie z dostępnymi informacjami, Inwestor zrezygnował z budowy północnego odcinka linii premetra od Dobrego Pasterza do Al. Gen. Andersa.	
82	23.04.2024		<p>Tereny osiedla Akademickiego w Krakowie znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie alei Bora-Komorowskiego - drogi głównej, wchodzącej w skład trzeciej obwodnicy Krakowa, będącej częścią drogi krajowej nr 79. Wobec powyższego mieszkańcy osiedla są bezpośrednio narażeni na uciążliwości związane z obecnością ponadnormatywnego hałasu drogowego. Wobec powyższego zwracam się z prośbą o wprowadzenie w Programie ochrony środowiska przed hałasem dla województwa małopolskiego zapisów mających chronić mieszkańców ww. osiedla. Skutecznym sposobem rozwiązania tego problemu byłaby budowa ekranów akustycznych wzdłuż południowej krawędzi alei Bora-Komorowskiego na odcinku od zjazdu z ul. Dobrego Pasterza do ww. alei aż do ul. Stella-Sawickiego.</p> <p>Zgodnie z art. 119a ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska na podstawie strategicznej mapy hałasu marszałek województwa opracowuje dla obszaru województwa projekt uchwały w sprawie programu ochrony środowiska przed hałasem. Podstawowym źródłem danych wykorzystywanych w tworzeniu Programu stanowią mapy akustyczne, które są opracowywane przez zarządzających, w tym Strategiczną mapę hałasu Miasta Krakowa. Zgodnie z tą mapą na części osiedla Akademickiego przekroczone są normy dopuszczalnego poziomu hałasu drogowego, określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. W Programie ochrony środowiska przed hałasem dla Miasta Krakowa na lata 2019-2023 były przewidziane działania naprawcze polegające właśnie na budowie ekranów akustycznych w tej lokalizacji.</p> <p>Program ochrony środowiska przed hałasem powinien wskazywać działania mające na celu poprawę warunków akustycznych w sąsiedztwie dróg i ulic zlokalizowanych w obszarze miasta, dla których hałas drogowy jest sporą uciążliwością. Ochrona przed hałasem polega na utrzymaniu poziomu hałasu poniżej dopuszczalnego oraz na podjęciu działań polegających na jego obniżeniu i tym samym niwelowaniu jego szkodliwych skutków. Warto zaznaczyć, że prawo do życia w środowisku wolnym od uciążliwości akustycznych jest jednym z podstawowych praw człowieka, do którego zagwarantowania są zobowiązane wszystkie państwa, które ratyfikowały postanowienia Konwencji o ochronie praw człowieka i podstawowych wolności.</p> <p>Przekroczenie norm zostało również zapisane w projekcie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „CZYŻYNY ZACHÓD”: „Największe zasięgi oddziaływań hałasem drogowym w zakresie izofony 68 dB dla pory dnia, a także izofony 59 dB dla pory nocy występują w rejonie skrzyżowania ul. I. Stella –Sawickiego z al. gen. T. Bora Komorowskiego (pow. 100 m) (...) Oddziaływanie akustyczne od al. gen. Tadeusza Bora Komorowskiego jest również stosunkowo duże. Izofony 68 dB i 59 dB sięgają ponad 5m w głąb terenu. W granicach obszaru największy zasięg ma izofona LDWN=68, sięga ona najdalej w głąb terenu. Obejmuje zarówno budynki usługowe, jak i mieszkaniowe wielorodzinne.”. Wobec powyższego lokalizacja ekranów akustycznych jest uzasadniona.</p>	Zgłaszane źródło ul. Bora - Komorowskiego. Zgłoszenie z terenu objętego Programem, z obszaru przekroczeń SMH Krakowa do 5 dB, lecz spoza obszaru priorytetowego 10% POŚpH dla dróg na terenie Krakowa.	
84	24.04.2024		W załączonym piśmie (poz. 54).	Zgłaszane źródło ul. Bora - Komorowskiego. Zgłoszenie z terenu objętego Programem, z obszaru przekroczeń SMH Krakowa do 5 dB, lecz spoza obszaru	

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
				<p>priorytetowego 10% POŚpH dla dróg na terenie Krakowa.</p> <p>Wartość wskaźnika HA w kwadracie wskazanym w tym rejonie (472,98), na który powołuje się wnioskodawca wynika z przekroczeń notowanych od ul. Stella- Sawickiego.</p>	
86	24.04.2024		Vide - załącznik	<p>Zgłaszane źródło ul. Bora - Komorowskiego. Zgłoszenie z terenu objętego Programem, z obszaru przekroczeń SMH Krakowa do 5 dB, lecz spoza obszaru priorytetowego 10% POŚpH dla dróg na terenie Krakowa.</p> <p>Wartość wskaźnika HA w kwadracie wskazanym w tym rejonie (472,98), na który powołuje się wnioskodawca wynika z przekroczeń notowanych od ul. Stella- Sawickiego.</p>	
3	05.04.2024		Brak na liście działań ujętych w POŚH, nieruchomości przy ul. Kuklińskiego 7 w Krakowie, zabudowanej budynkiem mieszkalnym wielorodzinnym z usługami i garażem.	Zgłaszane źródło ul. Kuklińskiego. Zgłoszenie z terenu objętego Programem, z obszaru przekroczeń SMH Krakowa do 10 dB, lecz spoza obszaru priorytetowego 10% POŚpH dla dróg na terenie Krakowa.	W Programie zaproponowano działanie miękkie KR_KM_23 polegające na wykonaniu analizy akustycznej wraz z koncepcją rozwiązań w zakresie ochrony akustycznej dla odcinka od istniejącego ekranu (strona wschodnia – rejon budynku przy ul. Kuklińskiego 7)) do ul. Płazowskiej.
7	08.04.2024	Rejon Kuklińskiego ul.	Chciałabym zgłosić projekt budowy ekranów akustycznych na odcinku ul. Kuklińskiego 7, jest to jedyny fragment ulicy bez ekranów akustycznych, a hałas od ulicy Kuklińskiego oraz Nowohuckiej jest znacznie powyżej norm.	Zgłaszane źródło ul. Kuklińskiego. Zgłoszenie z terenu objętego Programem, z obszaru przekroczeń SMH Krakowa do 10 dB, lecz spoza obszaru priorytetowego 10% POŚpH dla dróg na terenie Krakowa.	
8	10.04.2024		Hałas od ulicy dla mieszkańców bloku Kuklińskiego 7, Kraków 30-720 jest nie do zniesienia. Wszystkie inne budynki od skrzyżowania są chronione ekranami akustycznymi, tylko Kuklińskiego 7 nie. Jest tam przerwa. Proszę o dobudowanie ekranów które ograniczyłyby hałas.	Zgłaszane źródło ul. Kuklińskiego. Zgłoszenie z terenu objętego Programem, z obszaru	

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
31	22.04.2024		Wnioskuję o ekran akustyczny do budynku mieszkalnego pod adresem ul. Pułkownika Ryszarda Kuklińskiego 7, hałas przekracza normy stąd reszta budynków przy tej ulicy posiada ekrany	przekroczeń SMH Krakowa do 10 dB, lecz spoza obszaru priorytetowego 10% POŚpH dla dróg na terenie Krakowa. Zgłaszane źródło ul. Kuklińskiego. Zgłoszenie z terenu objętego Programem, z obszaru przekroczeń SMH Krakowa do 10 dB, lecz spoza obszaru priorytetowego 10% POŚpH dla dróg na terenie Krakowa.	
34	23.04.2024		Budynki przy Ul. Lublańska 13 w Krakowie w sporządzonej mapie hałasu Krakowa mają przekroczone normy hałasu. Prosiłbym jako mieszkaniec tych budynków o budowę ekranów akustycznych wzdłuż całej ulicy Lublańskiej i ograniczenie prędkości na tej ulicy do 50 km/h.	Zgłaszane źródło ul. Lublańska. Zgłoszenie z terenu objętego Programem, z obszaru przekroczeń SMH Krakowa do 15 dB i obszaru priorytetowego 10% POŚpH dla dróg na terenie Krakowa.	
35	23.04.2024		Wnioskuję o budowę ekranów akustycznych wzdłuż ulicy Lublańskiej w Krakowie na odcinku od ul. Lublańskiej 13 do al. 29 Listopada w celu ochrony mieszkańców osiedla jednorodzinnych przed hałasem drogowym (DK79).	Zgłaszane źródło ul. Lublańska. Zgłoszenie z terenu objętego Programem, z obszaru przekroczeń SMH Krakowa do 15 dB i obszaru priorytetowego 10% POŚpH dla dróg na terenie Krakowa.	
58	25.04.2024	Rejon Lublańskiej ul.	Jestem mieszkanką Krakowa, dzielnicy III Prądnik Czerwony, a dokładnie przy ulicy Lublańskiej. Przeglądałam dokument Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa małopolskiego (Projekt_POŚpH.pdf) pod kątem lokalizacji, którą zamieszkuję. Niestety oprócz wzmianki na temat budowy linii tramwajowej KST IV Meissnera - Mistrzejowice (która już jest w trakcie) i tego, że będzie miała ona znaczny wpływ na klimat akustyczny, a następnie jakie są propozycje działań, które mogą być podjęte. Brakuje mi danych które bardziej określiłyby odcinki na trasie nowobudowanej trasy tramwajowej, jako, że bardzo się ona różni, jeśli chodzi o natężenie ruchu samochodowego. Mieszkańcy przy ulicy Lublańskiej wielokrotnie zgłaszali do rady Dzielnicy, Rady Miasta i prezydentowi J. Majchrowskiemu, że odcinek ulicy Lublańskiej na odcinku od Ronda Barei do Ronda Polsadu jest bardzo uciążliwą drogą pod kontem hałasu. Sytuacja znacznie pogorszyła się wraz z budową wysokich szklanych biurowców, które zostały zbudowane zaraz przy Lublańskiej, po drugiej stronie ulicy (wschodniej). Niespełna rok temu prawie osób, które mieszkają w bezpośrednim sąsiedztwie tego odcinka, podpisało petycję skierowaną do Prezydenta Miasta o zapewnienie ekranów akustycznych wraz z realizacją linii tramwajowej. W najbliższym sąsiedztwie znajduje się Samorządowe przedszkole publiczne, do którego uczęszcza 130 dzieci, ogród przedszkola, na którym bawią się codziennie dzieci wyeksponowany jest na hałaśliwą drogę. Co więcej, zaraz przy rondzie Barei znajdują się 4 domy jednorodzinne w zabudowie szeregowej, które znajdują się kilka metrów od tarczy ronda i wyeksponowane są na hałas zarówno od strony Lublańskiej i Dobrego Pasterza.	Zgłaszane źródło ul. Lublańska. Zgłoszenie z terenu objętego Programem, z obszaru przekroczeń SMH Krakowa do 15 dB i obszaru priorytetowego 10% POŚpH dla dróg na terenie Krakowa.	W Programie uwzględniono rozszerzenie analizy w działaniu KR_KM_15 o ulicę Lublańską.

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
			Wnoskujemy o zapewnienie ekranów akustycznych na odcinku od Ronda Barei do Ronda Polsadu po stronie zachodniej ulicy Lublańskiej.		
60	25.04.2024		Składam uwagę dotyczącą odcinka ulicy Lublańskiej między rondem Barei a rondem Polsadu, obszar ten, w szczególności cała zachodnia strona znajduje się w czerwonych kolorach przekroczeń akustycznych wynikających z hałasu ulicznego i odbijania fal od biurowców zlokalizowanych po wschodniej stronie ulicy. Cały ciąg wg mapy akustycznej Miasta Krakowa wskazany jest jako obszar niekorzystnego wpływu na zdrowie i życie ludzkie. Na tym obszarze mieszka prawie tyśiąc osób, dodatkowo znajduje się placówka przedszkolna i dwie szkoły razem z kilkuset dziećmi. Program ochrony środowiska powinien nadal wykazywać konieczność pilnej ochrony mieszkańców i użytkowników tego obszaru przed ciągłymi przekroczeniami hałasu komunikacyjnego. W programie powinny nadal znaleźć się zapisy o skutecznym działaniu przeciwhałasowym, jakim jest montaż ekranów akustycznych na odcinku rondo Barei i rondo Polsadu.	Zgłaszane źródło ul. Lublańska. Zgłoszenie z terenu objętego Programem, z obszaru przekroczeń SMH Krakowa do 15 dB i obszaru priorytetowego 10% POŚpH dla dróg na terenie Krakowa.	
62	25.04.2024		Proszę o objęcie w projekcie Programu ochrony środowiska opisywany przeze mnie odcinek. Domy mieszkalne na ul. Ludwika Nabelaka o nr 2,4,6,8,10 położone bezpośrednio przy ul. Lublańskiej od wielu lat narażone są na ogromny hałas i wstrząsy. Sytuacja jest tragiczna, odkąd powstał fotoradar z pomiarem prędkości na ul. Lublańskiej. Nasze domy usytuowane są w miejscu zaraz po odcinku pomiarowym, gdzie większość pojazdów mijając go zaczyna nagle przyspieszać co powoduje dodatkowo znaczne spotęgowanie hałasu.	Zgłaszane źródło ul. Lublańska. Zgłoszenie z terenu objętego Programem, z obszaru przekroczeń SMH Krakowa do 15 dB i obszaru priorytetowego 10% POŚpH dla dróg na terenie Krakowa.	
63	25.04.2024		Uważam, że ruch samochodowy w Krakowie jest tak duży, że walka z hałasem to pierwsza rzecz jaką trzeba załatwić dla mieszkańców. Na ulicy Lublańskiej mur z cegły chroniący niby (Nabelaka 2,4,6) jest nie wystarczający, aby zniwelować huk przejeżdżających autobusów i innych samochodów. Przydałby się wyższy ekran z przezroczystego materiału jaki jest w dalszej części ulicy. Jeszcze większe szkody powodują wstrząsy odczuwalne w naszych domach, gdy przejeżdżają ciężarówki i autobusy. Pojawiają się pęknięcia i inne szkody.	Zgłaszane źródło ul. Lublańska. Zgłoszenie z terenu objętego Programem, z obszaru przekroczeń SMH Krakowa do 15 dB i obszaru priorytetowego 10% POŚpH dla dróg na terenie Krakowa.	
76	25.04.2024		Pragniemy wnioskować o zapewnienie ekranów dźwiękowych w Krakowie przy ulicy Lublańskiej na odcinku od Ronda Barei do Ronda Polsadu, które chroniłyby mieszkańców od ciągłego hałasu, który już aktualnie jest uciążliwy i przekracza dopuszczalne normy. Pomimo zapewnień władz miasta, że drzewa znajdujące się wzdłuż ulicy zostaną w większości zachowane, ostatecznie zostały wycięte. Te prawie 100 drzew stanowiło naturalną, zieloną i jedyną barierę przed hałasem i zanieczyszczeniami komunikacyjnymi z ulicy. W tym momencie mieszkańcy oraz około 500 dzieci przedszkolnych i szkolnych (placówki oświatowe przy ulicy Kazimierza Odnowiciela), są bezpośrednio narażeni na negatywne konsekwencje zdrowotne wywołane przekroczonym, dopuszczalnym poziomem natężenia hałasu. Decyzja środowiskowa z 2017 roku zaleciła zainstalowanie ekranów akustycznych na tym odcinku, gdyż wykonane pomiary wykazały przekroczenie norm hałasu. Na tej podstawie ekrany zostały rozplanowane na ulicy Lublańskiej, jak i innych odcinkach planowanej inwestycji budowy linii tramwajowej KST etap IV. Mieszkańcy odcinka Meissnera oprotowali ekrany, które były zaprojektowane wzdłuż ich ulicy, gdyż nie widzieli zasadności postawienia ich u nich, jako że bloki stoją stosunkowo daleko i jest tam cicho. W następstwie tych działań w 2022 roku wydano nową decyzję środowiskową mówiącą, że ekrany nie są potrzebne. Decyzja ta jest oparta na symulacjach, wykonanych w taki sposób, aby wykazać, że ekrany nie są potrzebne. Symulacje te są bardzo niespójne, zawierają wiele błędów i zaniżonych szacunków natężenia ruchu samochodowego. Na tej podstawie miasto zleciło usunięcie z ekranów na całej długości projektowanej linii, również na odcinku po zachodniej stronie ulicy Lublańskiej pomiędzy Rondem Barei i Polsadu.	Zgłaszane źródło ul. Lublańska. Zgłoszenie z terenu objętego Programem, z obszaru przekroczeń SMH Krakowa do 15 dB i obszaru priorytetowego 10% POŚpH dla dróg na terenie Krakowa.	

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
			Po interwencjach mieszkańców rejonu ulicy Lublańskiej, jak i dyrekcji Samorządowego Przedszkola nr. 162 oraz Zespołu Szkół Ogólnokształcących nr 13, władze miasta przyznały, że ekrany są potrzebne na naszym odcinku. Powiedziano nam również, że pomimo chęci miasto nie może już przywrócić budowy ekranów podczas trwania inwestycji i jedyną szansą, aby to zrobić jest decyzja Wojewody jako organu nadrzędnego.		
105	25.04.2024		Zgłaszam konieczność budowy ekranów akustycznych wzdłuż ul. Lublańskiej w Krakowie na odcinku od Ronda Polsadu do al. 29 Listopada. Mieszkańcy tego obszaru są narażeni na hałas drogowy z drogi krajowej nr 79 gdzie ograniczenie prędkości wynosi 70 km/h. Szczególnie na hałas narzekają mieszkańcy osiedla domków jednorodzinnych przy ul. Nabelaka, Jasnorzewskiej, Combrowej, Woronicza, Rokitniańskiej, Ciołkowskiego Białych Brzóz, Ostroroga.	Zgłaszane źródło ul. Lublańska. Zgłoszenie z terenu objętego Programem, z obszaru przekroczeń SMH Krakowa do 15 dB i obszaru priorytetowego 10% POŚpH dla dróg na terenie Krakowa.	
30	22.04.2024		Zgłoszenie dotyczy odcinka ul. Wielickiej w zarządzie Zarządu Dróg Miasta Krakowa: odcinek od węzła A4 Kraków Wieliczka do granicy Miasta Krakowa. Odcinek ten przebiega po granicy miasta Krakowa i Wieliczki. Ulica Wielicka powoduje uciążliwości hałasu i zanieczyszczenia powietrza dla mieszkańców Wieliczki. Fakt oddziaływania hałasu z ul. Wielickiej na stronę Wieliczki pominięty został w Strategicznej Mapie Hałasu opracowanej przez Miasto Kraków. W projekcie Programu ochrony środowiska przed hałasem Zarządca ul. Wielickiej deklaruje wykonanie analizy akustycznej wraz z koncepcją i budową ochrony akustycznej odcinka ul. Wielickiej od ul. Kosockiej do wiaduktu kolejowego (w pobliżu ul. Robotniczej). Takie zobowiązanie zostało zapisane w zaleceniach Programu. Jako mieszkańcy Wieliczki, narażeni na oddziaływanie hałasu odcinka ul. Wielickiej będącej w zarządzie Miasta Kraków, domagamy się rozszerzenia zakresu planowanej analizy akustycznej o oddziaływanie ul. Wielickiej na teren Wieliczki, zobowiązania ZDMK w Programie do wykonania planowanej analizy w zakresie zarządzanej drogi, czyli przesunięcie początku opracowania do granicy miasta Krakowa z uwzględnieniem oddziaływania na teren Wieliczki. ZDMK jako zarządca tego odcinka powinien zostać zobowiązany do wykonania zabezpieczeń akustycznych wynikających z oddziaływania hałasu również na zabudowę mieszkalną po stronie Wieliczki.	Zgłaszane źródło ul. Wielicka. Zgłoszenie z terenu objętego Programem, częściowo z obszaru przekroczeń SMH Krakowa do 15 dB (posesje nr 252 i 254), lecz poza obszarem priorytetowym 10% POŚpH dla dróg na terenie Krakowa.	
64	25.04.2024	Rejon ul. Wielickiej	Wnioskuje o przewidzenie w Programie zabezpieczenia przed hałasem mieszkańców osiedla Kabel w Krakowie (ul. Wielicka, ul. Dworcowa, ul. Prokocimska) w formie ekranów akustycznych, ze względu na znaczące przekroczenie norm dyrektywy 2002/49/WE hałasu drogowego w parametrach LDWN o 6,9dB i LN o 5,9 dB. Przekroczenia norm w tym miejscu mają dwa źródła. Jedno stanowi ruch dobiegający z ulicy Wielickiej, który jest bardzo uciążliwy przede wszystkim dla budynków znajdujących się w pierwszej linii przy ul. Wielickiej, zarówno w dzień jak i w nocy. Drugim są tramwaje, głównie te skręcające z i na estakadę tramwajową Wielicka - Lipska. Każdorazowy skręt tramwaju powoduje piski, które czasami dosłownie powodują zgrzyt zębów. Jednak nie tylko moment skrętu jest problematyczny. Od czasu powstania tej przeprawy hałas spotęgował się niemal na obszarze całego osiedla. Mieszkańcy jeszcze przed budową estakady wnioskowali oto, aby zostali odpowiednio zabezpieczeni przed hałasem. Niestety władze miasta i projektanci przewidzieli ekrany akustyczne przede wszystkim na wysokości budynku Poczty Polskiej, Dworca Płaszów oraz części ulicy Prokocimskiej. Są to miejsca w których estakada wznosi się najwyżej, i co za tym idzie hałas ma najmniejsze oddziaływanie na teren poniżej. W miejscach, w których hałas wydobywa się w sposób najbardziej uciążliwy dla okolicznych bloków (na wysokości okien, gruntu oraz niewralgiczny skręt) ekranów już nie przewidziano. Kolejne wnioski mieszkańców były odrzucane. Miasto argumentowało, że wystarczające będzie utrzymanie torowiska w odpowiednim stanie. Jednak jak pokazuje praktyka w żaden sposób to nie pomogło. Należy podkreślić, że w miejscu najbardziej narażonym na hałas, zarówno od strony ul. Wielickiej, jak i linii tramwajowej, znajduje się Przedszkole Samorządowe nr 129 z zewnętrznym ogródkiem. Oznacza to, że na przekroczone normy hałasu są narażeni najmłodszy mieszkańcy tego obszaru przez wiele godzin, niemal każdego dnia.	Zgłaszane źródło ul. Wielicka. Zgłoszenie z terenu objętego Programem, z obszaru przekroczeń SMH Krakowa do 10 dB i częściowo obszaru priorytetowego 10% POŚpH dla dróg na terenie Krakowa. Program przewiduje w tym obszarze działanie miękkie KR_KM_02, które ma docelowo rozwiązać problem ponadnormatywnego oddziaływania akustycznego na wskazanym odcinku.	Program przewiduje w tym obszarze działanie miękkie KR_KM_02, które ma docelowo rozwiązać problem ponadnormatywnego oddziaływania akustycznego na wskazanym odcinku.

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
			Mając powyższe na uwadze bardzo proszę, aby w przygotowywanym przez dokumencie znalazły się zapisy obligujące Gminę Miejską Kraków do zabezpieczenia przedmiotowego obszaru przed hałasem w formie ekranów akustycznych. Powinny one zostać zamontowane na pozostałej (tj. niezabezpieczonej w ten sposób) długości estakady tramwajowej od strony osiedla Kabel oraz wzdłuż torowiska i ulicy Wielickiej, aż do skrzyżowania z ul. Dworcową. Mając nadzieję na pozytywne rozpatrzenie mojego wniosku pozostaję z wyrazami szacunku.		
66	25.04.2024		Ekran akustyczny jest szkodliwy z urbanistycznego i społecznego powodu, stawia się ich za dużo zamiast uspokoić ruch przy arteriach w rodzaju ul. Wielickiej w Krakowie. Powolna i cicha jazda - TAK, Drzewa i żywopłoty - TAK, ekrany akustyczne - NIE	Należy zgodzić się ze zgłaszanym wnioskiem. Z tego względu w działaniu KR_KM_02, pozostawiono możliwość wypracowania optymalnych rozwiązań, w oparciu o planowane analizy.	
69	25.04.2024		Popieram zgłoszenie strony społecznej nr 26 Ul. Dworcowa, Kraków. Jestem mieszkanką bloku Dworcowa 3. Hałas jest bardzo dokuczliwy nawet przy zamkniętych oknach. Popieram budowę ekranów i wszelkie inne działania jak smarownice. Może warto by rozważyć też szlifowanie skrętu na Estakadę Kraków-Płaszów.	Zgłaszane źródło ul. Dworcowa. Zgłoszenie z terenu objętego Programem, spoza obszaru przekroczeń SMH Krakowa i obszaru priorytetowego 10% POŚpH dla dróg na terenie Krakowa.	
72	25.04.2024		W nawiązaniu do art. 378 ust. 2a pkt. 4 ustawy POŚ (Prawo Ochrony Środowiska) wnoszę o montaż ekranów akustycznych chroniących mieszkańców ul. Wielicka, Dworcowa i Prokocimska w związku z znaczącym przekroczeniem norm dyrektywy 2002/49/WE hałasu drogowego w parametrach LDWN o 6,9dB i LN o 5,9 dB. Dotyczy administracyjnie: 126104_9.0052.49/2, 126104_9.0052.48/14, 126104_9.0052.50/13, 126104_9.0052.50/9, 126104_9.0052.50/12, 126104_9.0052.227, 126104_9.0052.229, 126104_9.0052.230, 126104_9.0052.232 Dotyczy opisowo: Po północnej stronie Wielickiej: zamiast barierki siatkowej grodzącej torowisko na odcinku Prokocimska-ściana budynku Wielicka 76 na całej długości z 1 przejściem dla pieszych + zakładka Po południowej stronie Wielickiej: odcinek A między chodnikiem a ulicą w prześwicie między Wielicką 83b a Wielicką 87, odcinek B między chodnikiem a ulicą w prześwicie między Wielicką 87 a Wielicką 87a, odcinek C między chodnikiem a ulicą od końca budynku Wielicka 87a a końcem budynku Wielicka 91 + zakładka Proszę o rozpatrzenie mojego wniosku pozytywnie lub o przekazanie do opiniowania - do GIOŚ, do ZDMK Kraków, do rady Dzielnicy XIII oraz do SM Kabel, w których to instytucjach powyższy wniosek był już poruszany, a te zgodnie odesłały do Pańskiej osoby jako właściwej do podjęcia działań w zakresie ochrony przed hałasem.	Zgłaszane źródło ul. Wielicka. Zgłoszenie z terenu objętego Programem, z obszaru przekroczeń SMH Krakowa do 10 dB i częściowo obszaru priorytetowego 10% POŚpH dla dróg na terenie Krakowa. Program przewiduje w tym obszarze działanie miękkie KR_KM_02, które ma docelowo rozwiązać problem ponadnormatywnego oddziaływania akustycznego na skazanym odcinku.	
9	11.04.2024	Rejon ul. Bunscha	W programie warto zainteresować się również hałasami spowodowanymi powstałymi przedsiębiorstwami (galeriami handlowymi, magazynami). przykładem takiego jest ten, przy ul. Bunscha 19, na którego jest już prawie 100 zgłoszeń na mapie zagrożeń, liczne skargi do SM oraz Policji a także bezpośrednio do zarządzających Leory Merlin oraz Atut2. Wszystkie prośby i uwagi są lekceważone. Immisja z tego terenu nie daje żyć mieszkańcom, wpływa niekorzystnie na zdrowie fizyczne oraz psychiczne.	Wg. ustaleń SMH Krakowa w zgłaszanym rejonie brak jest przekroczeń w zakresie hałasu przemysłowego. Ponadto na chwilę obecną obowiązująca metodyka opracowania POŚpH nie pozwala na obliczenie wskaźników zdrowotnych	Brak podstaw do podjęcia działań w ramach POŚpH. Przekazanie zgłoszenia zarządcy do analizy pod kątem objęcia działaniami poza POŚpH.

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
				dla hałasu przemysłowego, a więc i wyznaczenia obszarów priorytetowych Programu.	
10	11.04.2024	Miejscowość Bogoniowice	Chciałbym zgłosić przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu w miejscowość Bogoniowice spowodowany ruchem na drodze wojewódzkiej nr 977. Proszę o przeprowadzenie odpowiednich badań natężenie hałasu oraz podjęcia skutecznych działań typu uspokojenie ruchu (ronda, zwężenie jezdni itp.) lub zbudowania ekranów akustycznych.	Zgłoszenie spoza obszaru objętego POŚpH.	Brak podstaw do podjęcia działań w ramach POŚpH. Przekazanie zgłoszenia zarządcy do analizy pod kątem objęcia działaniami poza POŚpH.
11	11.04.2024	Obszar oddziaływania Energylandii	Nie do końca wiem czy to dobre miejsce na moje uwagi, ale dotyczy coraz większej uciążliwości Energylandii dla okolicznych mieszkańców, a w szczególności chodzi HAŁAS. Niestety nikt nie chce dostrzec problemu, który się nasila w spokojnych okolicach.	Zgłoszenie spoza obszaru objętego POŚpH. Ponadto na chwilę obecną obowiązująca metodyka opracowania POŚpH nie pozwala na obliczenie wskaźników zdrowotnych dla hałasu przemysłowego, a więc i wyznaczenia obszarów priorytetowych Programu.	Brak podstaw do podjęcia działań w ramach POŚpH. Przekazanie zgłoszenia zarządcy do analizy pod kątem objęcia działaniami poza POŚpH.
18	15.04.2024	Rejon ul Armii Krajowej i ul. Szlacheckiej	1. ul Armii Krajowej/ul. Piastowska (Kraków, gm. Kraków) - potrzebne jest spowolnienie ruchu do 30 km/h i fotoradar lub zwężenie jezdni, aby ograniczyć hałas pojazdów ruszających spod świateł w ulicę Armii Krajowej. Dotyczy to szczególnie motocykli, ale również innych pojazdów traktujących ul. Armii Krajowej jak tor rajdowy. 2. ul. Szlachecka - DP2128K (Brzezie, gm. Zabierzów) - potrzebne jest skuteczne spowolnienie ruchu (np. zwężenie ruchu lub szykana), aby ograniczyć prędkość pojazdów do 30 km/h w celu ograniczenia hałasu oddziałującego na zabudowę jednorodziną.	Zgłaszane źródło ul Armii Krajowej/ul. Piastowska. Zgłoszenie z terenu objętego Programem, z obszaru przekroczeń SMH Krakowa do 10 dB i obszaru priorytetowego 10% POŚpH dla dróg na terenie Krakowa (HA 377,8). W tym rejonie planowane jest wdrożenie stref tempo w obrębie ulic sąsiadujących (KR_KM_01). Możliwość objęcia strefą wskazanych ulic do konsultacji z zarządcą. Zgłaszane źródło ul. Szlachecka - DP2128K (Brzezie, gm. Zabierzów) Zgłoszenie spoza terenu objętego Programem.	W Programie uwzględniono działanie miękkie KR_KM_25 polegające na analizie możliwości wprowadzenia ograniczenia dozwolonej prędkości przejazdu w rejonie zgłaszanych ulic.
19	16.04.2024	-	Brak ekranów akustycznych w miejscach zamieszkałych przez ludzi.	Uwaga niejasna, nie wiadomo jakiego obszaru się tyczy.	Uwaga niejasna, nie wiadomo jakiego obszaru się tyczy.

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
21	18.04.2024	-	Chciałabym zaznaczyć się na co zostało konkretnie wydany budżet na ten "projekt"? W jakiś sposób to coś ma przyciągać pszczoły i korzystnie wpływać na środowisko? Jaki był zamysł tego projektu? Nie wiem, gdzie dokładnie powinnam się zgłosić z moim zapytaniem, ale bardzo mnie ten "projekt" zaniepokoił. Chciałabym wiedzieć w jaki sposób zostały wydane środki publiczne i w jakim kształcie ma to wpłynąć na środowisko? Albo na co to miało pozytywnie wpłynąć, jeśli nie na środowisko?	Uwaga skierowana do innego projektu	-
33	23.04.2024	Obszar oddziaływania autostrady A4 między Balicami a ul. Kąpielową	Na obszarze autostrady A4 między Balicami a ul Kąpielową w Krakowie należy zastosować cichy asfalt wraz z ekranami akustycznymi.	Zgłaszane źródło autostrada A4 Zgłoszenie z terenu objętego Programem, częściowo z obszaru przekroczeń SMH Krakowa do 10 dB, lecz poza obszarem priorytetowym 10% POŚpH dla dróg na terenie Krakowa.	Na wskazanym odcinku, w ramach Programu projektowane są działania naprawcze zarządcy w perspektywie długoterminowej, w ramach jej planowanej rozbudowy o trzeci pas (GDDKIA_DI_11)
37	24.04.2024	-	Najbardziej dokuczliwe są niby sportowe tłumiki, które terroryzują hałasem w zasięgu nawet 500 metrów.	Zgodnie z obowiązującym prawem samochody powinny spełniać dopuszczalne normy emisji hałasu.	-
38	24.04.2024	Rejon ul. Pilotów	Jestem mieszkańcem bloku przy Pilotów 2A w Krakowie znajdującego się w odległości około 50 m od torów. Od wielu lat borykamy się z problemem ogromnego hałasu, szczególnie w nocy, pochodzącego od ciężkich składów towarowych poruszających się po tym odcinku linii kolejowej. Hałas jest ogromny, w budynku trzęsą się okna, hałas wdziera się bez trudu do wnętrza mimo zamkniętych okien i wybudza nas ze snu. Ruch od kilku lat na tym odcinku jest coraz większy – normalne życie jest bardzo utrudnione w takim hałasie. Pociągi poruszające się po linii to ciężkie pociągi towarowe, bardzo długie, poruszające się wolno z ogromnym hałasem. Dotyczy on nie tylko mojego bloku, ale także wszystkich mieszkańców ul Brogi, ul. Mariana Raciborskiego, ul. Ptasiej. Na tym odcinku powinny być zamontowane ekrany dźwiękochłonne tak, żeby uchronić okolicznych mieszkańców przed negatywnymi skutkami hałasu. Zwracam się z wnioskiem o uwzględnienie tego problemu w Programie ochrony środowiska przed hałasem dla województwa małopolskiego.	Zgłaszane źródło linia kolejowa w rejonie ul. Pilotów. Zgłoszenie z terenu objętego Programem, spoza obszaru przekroczeń SMH Krakowa hałasu kolejowego i obszaru priorytetowego 10% POŚpH dla hałasu szynowego.	W ramach planowanych w Programie działań zarządca przewidział działanie PKP_KI_02 zakładające modernizację taboru kolejowego, które w perspektywie krótko i długoterminowej zminimalizuje oddziaływanie linii na tym odcinku.
81	25.04.2024		Mam uwagi do ochrony środowiska przed hałasem przy ulicy Pilotów (Olsza). Narastający hałas spowodowany narastającą liczbą przejazdów taborów kolejowych powoduje zarówno wybudzenie z nocnego snu dzieci i dorosłych. Generowane wibracje wpływają negatywnie na ściany bloku i mieszkań.	Zgłaszane źródło linia kolejowa w rejonie ul. Pilotów. Zgłoszenie z terenu objętego Programem, spoza obszaru przekroczeń SMH Krakowa dla hałasu szynowego i obszaru priorytetowego 10% POŚpH dla hałasu szynowego na terenie Krakowa.	
39	24.04.2024	-	Proszę o przygotowanie map do wszystkich planowanych działań (efekty działań naprawczych POŚpH).	Mapy zostaną uzupełnione.	Uwzględnienie przez uzupełnienie załącznika graficznego POŚpH

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
46	24.04.2024	Rejon Łaskwiewicza ul.	Zgłaszam Kraków Łaskwiewicza 4 (róg ul. Mogiłskiej i Łaskwiewicza) nocne hałas (po 22.00 a przed 6.00 rano) przeładunki towaru z tirów - Lidl, oraz działanie myjni bezdymkowej MEXOL w tych godzinach. Za chwilę w lecie będziemy chcieli otworzyć okno, a przy tym hałasie przez całą noc komfortowo nie będzie.	Wg. ustaleń SMH Krakowa w zgłaszanym rejonie brak jest przekroczeń w zakresie hałasu przemysłowego. Ponadto na chwilę obecną obowiązująca metodyka opracowania POŚpH nie pozwala na obliczenie wskaźników zdrowotnych dla hałasu przemysłowego, a więc i wyznaczenia obszarów priorytetowych Programu.	Brak podstaw do podjęcia działań w ramach POŚpH. Przekazanie zgłoszenia zarządcy do analizy pod kątem objęcia działaniami poza POŚpH.
48	24.04.2024	Rejon Powstańców, Reduta i Strzelców ulic:	Do programu ochrony środowiska przed hałasem chciałabym zgłosić obszar w Mieście Krakowie, a konkretnie rejon skrzyżowań ulic: Powstańców, ul. Reduta i ul. Strzelców. Bardzo duży ruch samochodowy z północy kieruje się tym fragmentem do centrum miasta. W przyszłości pojawi się tu osiedle mieszkaniowe, które w znaczący sposób będzie narażone na hałas.	Zgłaszane źródło ul. Strzelców, Powstańców i Reduta. Zgłoszenie z terenu objętego Programem, spoza obszaru przekroczeń SMH Krakowa i obszaru priorytetowego 10% POŚpH dla dróg na terenie Krakowa.	Brak podstaw do planowania działań w ramach POŚpH.
50	24.04.2024	-	Mieszkam w Krakowie, w wielu miejscach hałas komunikacyjny jest nie do zniesienia. Zauważam brak działań policji dot. nocnych wyścigów samochodowych i motocyklowych. Takie głośne pojazdy nie powinny być dopuszczone do ruchu. Druga sprawa to ograniczenia prędkości, które nie są przestrzegane a wiadomo że hałas rośnie z prędkością.	-	W Programie dla terenu Krakowa zapisano działania związane z egzekwowaniem ograniczeń prędkości przez Policję (PL_KM_01)
68	25.04.2024	Rejon Herlinga-Grudzińskiego i ul. Klimeckiego ulicy	Mieszkańcy krakowskiego Zabłocia postulują o uwzględnienie działań zmierzających do zmniejszenia hałasu drogowego w tej okolicy, których źródłem są samochody poruszające się mostem Kotlarskim, ul. Herlinga-Grudzińskiego i ul. Klimeckiego. Ten ciąg powstał w czasach, gdy Zabłocie było okolica Przemysłowa. Na przestrzeni ostatnich 10 lat w okolicy powstało wiele inwestycji z liczbą mieszkań przekraczającą kilka tysięcy. Postuluje się o zmniejszenie maksymalnej dopuszczalnej prędkości z 70 km/h na 50 km/h, o zastosowanie rozwiązań zmniejszających hałas torowiska na Moście Kotlarskim oraz o posadzenie szpaleru drzew. Jednocześnie prosimy o niestawianie ekranów dźwiękoszczelnych, gdyż niszczą one tkankę miejską.	Zgłaszane źródło ul. Herlinga-Grudzińskiego i ul. Klimeckiego. Zgłoszenie z terenu objętego Programem, z obszaru przekroczeń SMH Krakowa do 15 dB i obszaru priorytetowego 10% POŚpH dla dróg na terenie Krakowa. W otoczeniu wskazanych ulic zaplanowano wprowadzenie elementów stref tempo 20 i tempo 30, które w pewnym stopniu wpłyną na redukcję emisji hałasu.	W Programie zaproponowano działanie miękkie KR_KM_24 polegające na wykonaniu analizy akustycznej wraz z koncepcją rozwiązań w zakresie ochrony akustycznej dla zgłaszanych ulic, w ramach której przeanalizowane zostaną również możliwości ograniczenia dozwolonej prędkości przejazdu.
70	25.04.2024	Rejon Nowohuckiej ulicy	Zauważyłem, że hałas spowodowany ruchem samochodów na wysokości bloku przy ulicy Nowohuckiej 46 jest duży i przekracza dopuszczalne normy hałasu dla terenów zabudowy wielorodzinnej. Według informacji dostępnych na stronie Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska, w porze dnia norma wynosi 55	Zgłaszane źródło ul. Nowohucka. Zgłoszenie z terenu objętego	Obszar zgłoszenia objęty jest działaniem

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
			dB, a w porze nocnej 45 dB. Nawet okna trzyszybowe nie zdają egzaminu, gdyż hałas nie pozwala w nocy spać. Zwracam się z uprzejmą prośbą o sprawdzenie, czy istnieje możliwość zbudowania ekranu akustycznego przez miasto, aby zmniejszyć hałas dochodzący do mieszkań. Ekran akustyczny znacząco poprawiłby komfort życia mieszkańców oraz przyczynił się do ochrony ich zdrowia przed szkodliwym wpływem hałasu. Obszar ul. Nowohuckiej 46 (na wysokości bloku Imperial Citi Yes) prężnie się rozwija, co wiąże się ze wzmożonym ruchem samochodowym. To zaś powoduje wzmożony hałas, przed którym ochronić może jedynie ekran akustyczny.	Programem, spoza obszaru przekroczeń SMH Krakowa i obszaru priorytetowego 10% POŚpH dla dróg na terenie Krakowa. Budynek wg SMH nie jest objęty ochroną (obiekt usługowy). Normy hałasu krótkookresowego dla hałasu komunikacyjnego w przypadku zabudowy wielorodzinnej lub mieszkaniowo usługowej wynoszą odpowiednio 65 i 56 dB.	KR_DI_02 (Budowa Trasy Ciepłowniczej), które w długim terminie zminimalizuje oddziaływanie na ul. Nowohucką.
75	25.04.2024	-	Wnoszę o zakaz używania tuningu w samochodach.	Tuning jako taki nie może zostać całkowicie zakazany, gdyż może on dotyczyć różnych elementów danego pojazdu. Niemniej dopuszczone do poruszania po drogach pojazdy muszą spełniać obowiązujące normy, w tym w zakresie dopuszczalnej mocy akustycznej.	Brak możliwości uwzględnienia tego typu zakazów w POŚpH.
77	25.04.2024	Rejon Przewóz ulicy	Jako mieszkanka ul. Przewóz 44 w Krakowie, uprzejmie proszę o wcześniejsze wykonanie działania KR_KM_10 ul. Lipska na odcinku od skrzyżowania z ul. Rzebika do pętli tramwajowej Mały Płaszów. Według projektu analiza akustyczna zaplanowana jest na 2026 r., natomiast mieszkańcom hałas przeszkadza i jest uciążliwy. Korzystanie z chodnika czy ścieżki rowerowej jest nieprzyjemne, ilość przejeżdżających aut bardzo się zwiększyła. Korzystanie z terenów zielonych również jest afektowane hałasem. Okolica jest ciągle zabudowywana i to również wzmacnia poziom hałasu. W związku z powyższym proszę o przyspieszenie prac nad analizą akustyczną oraz zaplanowanie działań przeciwdziałania hałasom w naszej okolicy, tj. montażu ekranów akustycznych.	Zgłoszenie z sugestią przyspieszenia realizacji działania KR_KM_10 zostanie przekazane zarządcy	Brak jest możliwości przyspieszenia działania, ze względu na procedury związane z trybem udzielania zamówień publicznych oraz procesem projektowym.
78	25.04.2024		Proszę o przyspieszenie wykonania działania KR_KM_10. W projekcie jest zapisane do wykonania dopiero na 2026, natomiast jako mieszkaniec ul. Przewóz 44/44a codziennie odczuwam uciążliwy hałas od ruchliwej ul. Lipskiej. Ruch jest co raz większy, co znacznie utrudnia korzystanie z terenów ziemnych, chodników czy ścieżek rowerowych. Dodatkowo okolica jest mocno zabudowywana, co wzmacnia hałas. Jako mieszkańcy prosimy o przyspieszenie prac nad analizą akustyczną i zaplanowanie konkretnych działań, najlepiej montaż ekranów akustycznych.	Zgłoszenie z sugestią przyspieszenia realizacji działania KR_KM_10 zostanie przekazane zarządcy	
101	18.04.2024	-	W odpowiedzi na Pana pismo z dnia 2 kwietnia 2024 r., znak: SR-V.7013.2.35.2024, przesłane do tut. Inspektoratu drogą elektroniczną (data wpływu 03.04.2024 r.), w sprawie informacji o rozpoczęciu konsultacji społecznych projektu Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa małopolskiego wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko, informuję co następuje; W Wojewódzkim Inspektoracie Ochrony Środowiska w Krakowie w ostatnich latach rozpatrywane były wnioski i interwencje mieszkańców dot. uciążliwości hałasu komunikacyjnego i kolejowego pochodzącego z następujących dróg i linii kolejowych oraz hałasu lotniczego z MPL Kraków-Balice: I. autostrada A4 na odcinku od km ok. 406+150 do km ok. 406+300 (m. Krysinów),	Zgłoszenia powielają się ze zgłoszonymi już do przeanalizowania w Programie zgłoszeniami na etapie przystąpienia do opracowania POŚpH.	Analiza wniosków, wraz z identyfikacją podejmowanych działań znajduje się w załączniku 1 do POŚpH.

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
			<p>II. autostrada A4 w rejonie ul. Wyżynnej w Krakowie, III. autostrada A4 na odcinku Kraków-Targowisko w miejscowości Gruszki, IV. autostrada A4 w rejonie węzła Byczyna, V. droga ekspresowa S7 na odcinku Lubień – Rabka Zdrój od km 713+940, VI. droga ekspresowa S7 w rejonie budynku mieszkalnego zlokalizowanego przy ul. Henryka i Karola Czeczów 36 w Krakowie, VII. droga ekspresowa S7 w miejscowości Krzeczów, VIII. droga ekspresowa S7 w rejonie ul. Wrobela w Krakowie, IX. droga ekspresowa S7 w miejscowości Stróża, X. droga ekspresowa S52 w rejonie ul. Poziomkowej w Rzasce, XI. droga ekspresowa S7 w rejonie ul. Spacerowej w Miechowie, XII. droga ekspresowa S7 w rejonie ul. Pod Wierzbami w Krakowie, XIII. droga krajowa DK28 przebiegająca przez miejscowości Chełmiec i Biczycze Dolne (tzw. obwodnica Chełmca), XIV. droga krajowa DK44 (obwodnica Oświęcimia), XV. droga krajowa DK7 w miejscowości Gaj, XVI. droga krajowa DK7 w rejonie skrzyżowania z ul. Zakopiańską w Mogilanach, XVII. droga krajowa DK7 w miejscowości Lubień, XVIII. droga krajowa DK94 w rejonie ul. Wielickiej w Krakowie, XIX. droga krajowa DK94 w rejonie ul. Kurczaba w Krakowie, XX. droga wojewódzka DW964 w miejscowości Wiśniowa, XXI. droga wojewódzka DW933 w rejonie ul. Kroczyńskich 10 w Chrzanowie, XXII. ul. Turowicza w Krakowie w rejonie bloku mieszkalnego B2 zlokalizowanego przy ulicy Przyjaźni Polsko Węgierskiej 6, XXIII. ul. Reduta w Krakowie, w rejonie skrzyżowania z ulicą Jana Sabały, XXIV. ul. Petrażyckiego w Krakowie, XXV. ul. Żywiecka w Krakowie, XXVI. linia tramwajowa przy zajezdni tramwajowej Kraków – Podgórze, XXVII. linia tramwajowa w rejonie skrzyżowania ul. Królewskiej i Smoluchowskiego w Krakowie, XXVIII. linia tramwajowa w rejonie Górki Narodowej w Krakowie, XXIX. linia kolejowa w rejonie ul. Naukowców w Krakowie, XXX. linia kolejowa w rejonie wiaduktu przy ul. Pilotów w Krakowie, XXXI. linia kolejowa nr 93 relacji Trzebinia – Zebrzydowice, odcinek Chrzanów-Oświęcim, w rejonie stacji Libiąż, XXXII. linia kolejowa w rejonie ul. Naukowców w Krakowie, XXXIII. linia kolejowa nr 65 Most na rzece Bug – Sławków Południowy, w rejonie wsi Zarzecze, XXXIV. linia kolejowa nr 118 relacji Kraków Główny – Kraków Lotnisko, odcinek w rejonie stacji Kraków – Mydlniki (okolice ul. Wierzyńskiego), XXXV. linia kolejowa nr 138 w rejonie ul. Tyskiej w Babicach XXXVI. linia kolejowa w rejonie ul. Kąpielowej w Krakowie, XXXVII. linia kolejowa 100 – okolice al. 29 Listopada, Kraków, XXXVIII. Międzynarodowy Port Lotniczy Kraków-Balice w rejonie miejscowości Mników, Rząska, Szczyglice, Balice.</p> <p>W związku z powyższym Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Krakowie zwraca się z prośbą o uwzględnienie przedmiotowych rejonów podczas opracowywania projektu Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa małopolskiego.</p>		
102	25.04.2024	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i	<p>1. str. 8 Program Ochrony Środowiska przed Hałasem Województwa Małopolskiego obejmuje cały obszar Małopolski, w związku z tym zasadne byłoby objęciem również miejscowości z innej lokalizacji np. Małopolski Zachodniej Proponujemy przeanalizować objęciem badań również miast/a z innego obszaru Małopolski</p>	Ad: 1. Zgodnie z Rozporządzeniem wykonawczym i wytycznymi	W zgłoszonych uwag dokonano w wyniku zmian

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
		Gospodarki Wodnej w Krakowie	<p>2. str. 59 Z uwagi na realizowany ruch pasażerski oraz funkcjonującą w obrębie Portu jednostkę wojskową w 2022 na lotnisku Kraków – Balice operowały w sumie 152 typy statków powietrznych generując łącznie 61 207 operacji lotniczych. Proponujemy przeredagować. Ruch lotniczy jest prowadzony od roku 1964</p> <p>3. str. 59 samoloty wojskowe:</p> <ul style="list-style-type: none"> •turbośmigłowe samoloty transportowe i pasażersko-transportowe: np. CASA C-295M, Lockheed C-130 Hercules, PZL Mielec M-28B/PT Bryza, •śmigłowce Mi-8. <p>W tym przypadku zarówno polski samolot z Mielca jak i hiszpańska CASA mają różne wersje</p> <p>4. str. 65 W dn. 11.01.2024 r. Wojewódzki Sąd Administracyjny w Krakowie unieważnił dotychczasową uchwałę o SCT, zatem na chwilę obecną SCT na terenie Miasta Kraków nie została przyjęta</p> <p>Należy doprecyzować, że na chwilę obecną uchwała została unieważniona</p> <p>5. str.67 W części zrealizowano 32 działania, 192 działania nie zostały zrealizowane. Spośród zaraportowanych w sprawozdaniu 198 działań, dotychczas niezrealizowanych i zrealizowanych częściowo, zaplanowano je do realizacji w opracowywanym POŚpH.</p> <p>Proponujemy przeredagować zapis</p> <p>6. str. 68 Za część zadań wskazanych w Programie przyjętym uchwałą Nr VII/63/19 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 25.03.2019 r. odpowiedzialne były Komenda Wojewódzka Policji oraz Główny Inspektorat Transportu Drogowego. Dotyczyły one kontroli przestrzegania przepisów w zakresie ograniczania prędkości oraz stanu technicznego pojazdów, która ma istotny wpływ na poziom oddziaływania akustycznego dróg.</p> <p>Stan silnika oraz układu wydechowego pojazdu ma znaczący wpływ na generowanie poziomu hałasu</p> <p>7. str. 72 Na wniosek o udzielenie informacji o działaniach podjętych w celu ograniczenia ich wpływu na klimat akustyczny, zarządca - PKP PLK S.A przedstawił następujące wyjaśnienia: Literówka, należy poprawić na "wpływu"</p> <p>8. str. 135 Poniżej w Tab. 94 przedstawiono szczegółowe informacje na temat ujętych w POŚpH działań naprawczych. Wszystkie z nich dotyczą całości obszaru oddziaływania portu lotniczego objętego mapowaniem strategicznym, nie lokalizowano więc ich zasięgu na mapie Zapis Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania proponuje usunąć lub zmienić zapis na prawidłowy odnoszący się do poprawnej nazwy dokumentu</p> <p>9. str. 144 Zarządcy infrastruktury wskazani w Tab. 89 odpowiedzialni są za realizację zadań inwestycyjnych i części zadań miękkich ujętych w POŚpH. Zapis Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołani proponuje usunąć lub zmienić zapis na prawidłowy odnoszący się do poprawnej nazwy dokumentu</p> <p>10. proponujemy w treści dokumentu stwierdzenie "cichsza nawierzchnia" zastąpić "nawierzchnią o obniżonej hałaśliwości " czy też "nawierzchnią o obniżonym poziomie hałasu" Proponujemy przeredagować zapisy</p> <p>11. str. 144 Przy ocenie możliwości wykonania konkretnych zadań należy uwzględnić zarówno warunki techniczne, technologiczne, jak i finansowe zarządców źródeł hałasu. Do realizacji zadań</p>	<p>GIOŚ, POŚpH opracowuje się w granicach objętych mapowaniem strategicznym hałasu.</p> <p>2. Przywołany fragment to cytata z części opisowej SMH Portu Lotniczego Kraków – Balice i odnosi się do danych za konkretny rok – 2022.</p> <p>3. Przywołany fragment to cytata z części opisowej SMH Portu Lotniczego Kraków – Balice.</p> <p>4. Przywołany fragment to podsumowanie działań zrealizowanych ze sprawozdania UM Krakowa z realizacji poprzedniego POŚpH.</p> <p>5. Zapis przeredagowano.</p> <p>6. Brak potrzeby modyfikacji zapisu.</p> <p>7. Poprawiono.</p> <p>8. Poprawiono.</p> <p>9. Poprawiono.</p> <p>10. W Programie konsekwentnie używany jest jedynie termin „nawierzchnia o obniżonej hałaśliwości”.</p> <p>11. W opinii autorów zapis nie wymaga modyfikacji, gdyż i jedno, i drugie, to wymogi prawa, przy czym te pierwsze prawa miejscowego.</p> <p>12. Przyjęty termin nowych działań odnosi się do źródeł</p>	niektórych zapisów POŚpH.

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
			<p>opisanych w POŚpH zobowiązani są przede wszystkim zarządcy poszczególnych źródeł hałasu. Oprócz zadań wynikających z POŚpH, który został ustanowiony jako prawo miejscowe, zarządca ma obowiązek, zgodnie z przepisami ustawy POŚ, zagwarantować przestrzeganie wymogów ochrony środowiska</p> <p>Proponujemy przeredagować zapis – pierwsze zdanie sugeruje (usprawiedliwia) niewykonanie zadań, o których mowa w dalszej części tekstu, a zadania zostały przypisane zarządcom źródeł hałasu, jako ich obowiązek wynikający z przepisów prawa.</p> <p>12. Str. 150 "OGÓLNE INFORMACJE O DZIAŁANIACH UJĘTYCH W POŚpH" W ramach zapisu "o nowych działaniach" podejmowanych w walce z hałasem w Mieście strona 151 opracowania, sugeruje się uwzględnienie również zadań, które są "nowe" pod względem idei, a nie pod względem zmiany lokalizacji inwestycji (np. poprzez dodanie następnej ulicy, w której planowane będą prace). W ramach działań nisko kosztowych (zadanie w kontekście koordynacji sygnalizacji) można zastosować "zieloną falę" na odcinkach głównych dróg w Krakowie i Tarnowie przy zachowaniu właściwego ograniczenia prędkości. Zastosowanie takiego rozwiązania pozwoli na upłynnienie ruchu</p> <p>w mieście oraz ograniczenie prędkości pojazdów i zmniejszenie hałasu, ponieważ pojazdy będą poruszały się jednostajnym tempem. W ramach tego działania wsparciem okażą się działania informujące, które opiszą mechanizm całego zadania.</p> <p>Dodatkowym rozwiązaniem służącym ograniczeniu hałasu pochodzącego z samochodów mogą być liczniki odmierzające czas trwania światła zielonego i czerwonego. Liczniki takie mogą być montowane w newralgicznych punktach miast. Zadanie to usprawni ruch samochodów, bez konieczności nagłego przyspieszania przed sygnalizacją świetlną "byleby zmieścić się na zielonym". Takie przyspieszanie lub hamowanie w ostatniej chwili jest szczególnie uciążliwe w obrębie sygnalizacji świetlnych.</p> <p>13. Str. 81 „Obszary ciche” W nawiązaniu do zapisów z rozdziału pt. "Obszary ciche" POŚpH i przytoczonego w tym punkcie opracowania „Dobre praktyki tworzenia obszarów cichych”, w których zidentyfikowane zostały problemy z utworzeniem obszarów cichych, pojawia się pytanie: czy w dalszym ciągu nie ma możliwości udzielenia wsparcia finansowego i merytorycznego (innej zachęty) dla organów (starostów powiatów i prezydentów miast na</p> <p>prawach powiatów na terenie województwa), na terenach, których takie miejsca mogłyby powstać?</p> <p>14. Uwaga dot. ekranów akustycznych</p> <p>Sugeruje się, aby stosowane ekrany akustyczne przy ciągach drogowych miały możliwość "obsadzenia" roślinnością pnącą, która dodatkowo wylłumi hałas i nie będzie pogłębiała parności (duchoty) na danym odcinku drogi w okresie letnim.</p>	<p>działań wskazanych w tabelach w rozdziale 11.2.</p> <p>13. Na gruncie obowiązujących przepisów nie ma jeszcze takich mechanizmów.</p> <p>14. Uwzględniono w zapisach Programu.</p>	
104	25.04.2024	Obszar oddziaływania drogi ekspresowej S52 w rejonie Szczyglic	<p>Jako mieszkaniec miejscowości Szczyglice, moja posesja jest w bliskim sąsiedztwie obwodnicy, drogi ekspresowej s 52, jestem narażony na wielki hałas niedogodności z tym związane, nie sposób otworzyć okna, bo hałas jest ogromny, na ogrodzie nie można usłyszeć osoby stojącej kilka metrów dalej. Od 40 lat nie zostały zamontowane ekrany dźwiękochłonne, hałas emitowany przez przejeżdżające samochody przez całą dobę jest wielkim dyskomfortem, utrudnia życie w tym miejscu. Plany rozbudowy drogi są dla nas nie do przyjęcia, nikt nie liczy się z mieszkańcami, przez tyle lat nikt nie zadbał o ochronę mieszkańców przed hałasem.</p> <p>Bliskość lotniska w Balicach jest też uciążliwa, nocne starty i lądowania powinny być zabronione, Rozbudowa lotniska i zmiana przesunięcie pasa startu i lądowania bez planów ograniczenia uciążliwości hałasu jest niedopuszczalne, nie zgadzamy się z takim stanem rzeczy.</p>	<p>Zgłaszane źródło droga ekspresowa S52. Zgłoszenie z terenu objętego Programem, z obszaru przekroczeń SMH GDDKiA do 10 dB i obszaru priorytetowego 10% POŚpH dla głównych dróg.</p>	<p>Program przewiduje realizację zadania GDDKIA_DI_11, w ramach którego nastąpi rozbudowa drogi S52 od węzła Kraków Zachód do węzła Modlniczka, w ramach których kompleksowo rozwiązany zostanie</p>

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
					problem ponadnormatywnego oddziaływania wskazanego odcinka. Natomiast w przypadku oddziaływania portu lotniczego, realizacja działań MPL_KM_01 i MPL_KM_02, które zredukują jego oddziaływanie w porze nocy.
106	24.04.2024	-	<p>W związku ze zmianami na stanowiskach Wójtów i członków Rad Gminnych między innymi w Gminie Zabierzów i Liszki jako radny elekt występuję z prośbą o wydłużenie co najmniej do 17 maja 2024, a jeśli to możliwe to nawet do czerwca br., możliwości składania uwag dla tych ciał przedstawicielskich. Nowi Radni i Wójtowie nie mają możliwości wspólnego przeanalizowania problemu, wypracowania wspólnego stanowiska, określenia priorytetów mieszkańców, których reprezentują, w określonym przez Sejmik terminie zakończenia konsultacji w dniu 25 kwietnia 2024. Nowe Rady rozpoczną oficjalną pracę dopiero dnia 7 maja 2024, a pierwsze posiedzenia terminy i ich programy będą dopiero ustalane.</p> <p>W związku z rozpoczęciem konsultacji społecznych przez Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego, dotyczących projektu Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa małopolskiego wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko jako radni Gminy Zabierzów wnioskujemy o wystąpienie przez Wójta Gminy Zabierzów do Marszałka Województwa Małopolskiego o przesunięcie terminu konsultacji do końca maja 2024 roku. Z uwagi na wybory samorządowe i zmiany w składach rady gminy i województwa wydłużenie terminu konsultacji i możliwości składania uwag i wniosków przyczyni się do szerszej partycypacji społecznej w tak ważnej dla mieszkańców sprawie.</p>	Zgodnie z przepisami prawa, Program ochrony środowiska przed hałasem jest uchwalany przez Sejmik Województwa co 5 lat, w terminie do dnia 18 lipca. Jest to więc nieprzekraczalny termin, w którym Województwo musi przyjąć rzeczony dokument. W związku z napiętym harmonogramem prac związanych z przyjęciem nowego Programu, wnioskowane wydłużenie terminu składania uwag, mogłoby spowodować niespełnienie ustawowego obowiązku. To zaś wiąże się z nałożeniem kary pieniężnej w wysokości 100 000 zł (zgodnie z art. 315f. ust. 4 ustawy POŚ).	Biorąc pod uwagę terminy ustawowe informuję, że termin 25 kwietnia 2024 r. jest graniczną datą składania uwag i wniosków do projektu Programu ochrony środowiska przed hałasem. Wskazany termin jest zgodny z zapisami art. 30, 39 i 40 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.
107	24.04.2024	Obszar miejscowości Olkusz	1. Brak w opracowaniu działań naprawczych dla terenów zagrożonych hałasem dla odcinków dróg wojewódzkich w Olkuszu, tj. ul. 20-stu Straconych oraz obwodnicy — ul. Zagaje, choć jak wynika z tabeli zamieszczonej na str. 49 liczba lokali zagrożonych hałasem dla tych dróg w powiecie olkuskim wynosi 86. Z powodu braku mapy akustycznej trudno zidentyfikować o które budynki chodzi, ale należy domniemywać, że większość z nich znajduje się przy ul. 20-stu Straconych w Olkuszu. Gmina Olkusz wielokrotnie zwracała uwagę na uciążliwość przedmiotowej drogi zgłaszając uwagi do dokumentów dotyczących rozwoju i modernizacji sieci drogowej w województwie małopolskim. Jedną z propozycji przeciwdziałania uciążliwości dla ww. drogi była likwidacja tzw. „wąskiego gardła” na drodze DW791 (ul. 20-stu Straconych w Olkuszu obustronnie zainwestowana zabudową mieszkaniową — brak możliwości poszerzenia), gdzie w sezonie zimowym, ze względu na znaczne nachylenie drogi, dochodzi do zatrzymań ruchu spowodowanych transportem ciężkim. Gmina Olkusz popierała mi.in. rozwiązania przyjęte w Wielowariantowym Studium Techniczno — Ekonomiczno – Środowiskowym wykonanym przez firmę EKKOM Sp. z o.o. w 2018 r., gdzie	Ad.: 1. Zgłaszane źródła: DW791 (ul. 20-stu Straconych w Olkuszu. Zgłoszenie z terenu objętego Programem, z obszaru przekroczeń SMH dla głównych dróg do 10 dB i obszaru priorytetowego 10% POŚpH dla głównych dróg,	W POŚpH ujęto nowe działanie miękkie (ZDW_KM_02), polegające na wykonaniu analizy akustycznej a następnie wypracowania rozwiązań w zakresie wyeliminowania przekroczeń,

ID	Data	Obszar	Treść uwagi/wniosku	Analiza	Rozstrzygnięcie
			<p>zaopiniowała pozytywne przeniesienie ruchu z drogi wojewódzkiej nr791 na odcinku Olkusz — Klucze na odcinek drogi powiatowej Klucze - Hutki (1095K).</p> <p>2. Opisy dla zadania pn.: „Rozbudowa DK 94 na odcinku w Olkuszu” w opracowaniu posiada nieaktualne i rozbieżne opisy. Opis na str. 47 informuje, że planowany termin inwestycji to 2023-2025 i podaje koszt na poziomie 113 900 000 zł. W opisie na str. 128 natomiast zakończenie zadania określone jest na 2026 a szacunkowy koszt inwestycji został podany jako: 389 372 000 zł. Ponadto opisano, przy tej inwestycji, że w opracowaniu jest projekt budowlany + uzyskanie decyzji ZRiD, podczas gdy pozwolenie zostało wydane w lipcu 2023 r. i podpisano już umowę na wykonanie zadania, znane zatem są terminy i koszt inwestycji.</p> <p>3. W zakresie inwestycji kolejowych (str. 76) wymieniono budowę połączenia Kraków — Olkusz dwa razy, co chyba jest omyłką pisarską.</p> <p>4. Ponadto wnioskuję o uwzględnienie w perspektywie długoterminowej Programu – budowę obwodnicy północnej Olkusza, która jest od wielu lat ujęta w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego Gminy Olkusz i niezbędna dla ochrony Mieszkańców Olkusza przed nadmiernym hałasem drogowym. Aktualnie rozpoczynana przebudowa DK 94 w obrębie Olkusza - zważywszy na ciągle rosnące natężenie ruchu pojazdów na DK 94 /w tym pojazdów ciężarowych o dużej masie całkowitej/ powodujące pogorszenie klimatu akustycznego na terenach przyległych – nie zabezpieczy w pełni wszystkich Mieszkańców przed nadmiernym hałasem drogowym. Droga krajowa nr 94 przebiega przez centrum Miasta dzieląc je na dwie części i powodując znaczne uciążliwości dla Mieszkańców, zarówno komunikacyjne jak i związane z ponadnormatywnym hałasem i emisją niezorganizowaną, dlatego też niezbędne jest wyprowadzenie ruchu tranzytowego z centrum Olkusza, co może się dokonać tylko poprzez budowę obwodnicy Miasta.</p>	<p>DW783 (ul. Zagaje). Zgłoszenie z terenu objętego Programem, z obszaru przekroczeń SMH dla głównych dróg do 10 dB i spoza obszaru priorytetowego 10% POŚpH dla głównych dróg</p> <p>2. Tabela ze str. 47 odwołuje się do danych ujętych SMH dla dróg w zarządzie GDDKiA, uwzględniające stan projektu z etapu jej opracowania. Dane te zostały następnie zweryfikowane przez zarządcę i w tab. na str. 128 podano dane przekazane przez zarządcę, uwzględniające stan wiedzy na okres przygotowania POŚpH.</p> <p>3. Uwzględnienie przez usunięcie zdublowanej pozycji.</p> <p>4. Zarządca nie zgłosił do Programu obwodnicy Olkusza jako zaplanowanego działania inwestycyjnego. Przez okres koncesjonowanego zarządu odcinka autostrady A4 przez Stalexport AM S.A., zarządca nie mógł prowadzić działań w zakresie budowy, rozbudowy ciągów alternatywnych do A4, do których należy DK49 na tym odcinku. Zgłoszenie przekazano zarządcy do uwzględnienia w planach inwestycyjnych po wygaśnięciu koncesji w roku 2027.</p>	<p>ujmujące jako opcję wskazanie zgłaszającego.</p>

3.2. UWAGI I WNIOSKI WNIESIONE DO PROGNOZY OOŚ

ID	Data	Treść uwagi/wniosku	Analiza / uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
1	04.04.2024	Dotyczy odcinka DK-7 od km 697+326 do km 697+804 w miejscowości Myślenice: 1. Wykonać ekrany akustyczne przezroczyste. W 2023 roku na tym odcinku wykonano remont istniejącego muru oporowego, na którym można zamontować niedrogo ekrany akustyczne. 2. Utworzyć obszar ograniczonego użytkowania zgodnie z art. 135 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska z dnia 27 kwietnia 2001 r. (Dz. U. z 2021 poz. 1973)	Uwaga zdublowana - dotyczy treści projektu POŚpH, a nie Prognozy i została przeanalizowana i rozstrzygnięta w tabeli dot. uwag do projektu POŚpH.	-
2	04.04.2024	Uwagi w załączonym pliku *.doc. Pismo w nawiązaniu do już wcześniej złożonych uwag przez dziennik podawczy tj. pisma z dnia 26.03 br. dotyczącego przekroczenia poziomów hałasu szczególnie dotyczące budynku os. Akademickie 9 w Krakowie. Obecna wersja zawiera jedynie poprawki grafik Fig.1 i Fig. 2 w zakresie wskazania strzałkami budynków narażonych na przekroczone poziomy hałasu (Ldwn i Ln).	Uwaga zdublowana - dotyczy treści projektu POŚpH, a nie Prognozy i została przeanalizowana i rozstrzygnięta w tabeli dot. uwag do projektu POŚpH.	-
3	06.04.2024	Należy zaktualizować dane dotyczące hałasu na Osiedlu akademickim spowodowane wycinka zieleni oraz budowa Cogiteonu	Prognoza OOŚ nie analizuje pokrycia terenu z tak wysoką szczegółowością, dlatego brak jest konieczności aktualizacji takich danych.	Nieuwzględniono
4	10.04.2024	Hałas od ulicy dla mieszkańców bloku Kuklińskiego 7, Kraków 30-720 jest nie do zniesienia. Wszystkie inne budynki od skrzyżowania są chronione ekranami akustycznymi, tylko Kuklińskiego 7 nie. Jest tam przerwa. Proszę o dobudowanie ekranów które ograniczyłyby hałas.	Uwaga zdublowana - dotyczy treści projektu POŚpH, a nie Prognozy i została przeanalizowana i rozstrzygnięta w tabeli dot. uwag do projektu POŚpH.	-
5	11.04.2024	brak planu na likwidację immisji	Uwaga niejasna, nie wiadomo którego elementu Prognozy OOŚ się dotyczy.	Nieuwzględniono
6	11.04.2024	Nie do końca wiem czy to dobre miejsce na moje uwagi, ale dotyczy coraz większej uciążliwości Energylandii dla okolicznych mieszkańców, a w szczególności chodzi HAŁAS. Niestety nikt nie chce dostrzec problemu, który się nasila w spokojnych okolicach.	Uwaga zdublowana - dotyczy treści projektu POŚpH, a nie Prognozy i została przeanalizowana i rozstrzygnięta w tabeli dot. uwag do projektu POŚpH.	-
7	11.04.2024	U nas na osiedlu jest hałas w nocy też, bo jeżdżą wyścigi motocykli	Uwaga niejasna, nie wiadomo którego elementu prognozy się dotyczy.	Nieuwzględniono
8	12.04.2024	Prognoza jest niedoszacowana pod względem wpływu na zdrowie ludzi, jest wyłącznie dokumentem, który został sporządzony po to, aby wypełnić obowiązek unijny, ale tak aby nie zaszkodzić lotnisku.	W prognozie oparto się na wskaźnikach wyliczonych na podstawie opracowanych dla poszczególnych źródeł emisji strategicznych map hałasu, gdyż są to jedyne dane o które można	Nieuwzględniono

ID	Data	Treść uwagi/wniosku	Analiza / uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
			oprzeć kompleksową ocenę klimatu akustycznego na terenie województwa.	
9	12.04.2024	Jestem mieszkańcem Szczyglic, mamy tutaj mega hałas od autostrady, która nie ma ekranów oraz o samolotów które stoją na płycie lotniska z włączonymi silnikami oraz od tych startujących w stronę Krakowa! Teraz ma być rozbudowywana autostrada o 3 pas więc ekrany powinny być postawione razem z rozbudową. odnośnie lotniska to trzeba zwiększyć przerwę nocną i coś wymyślić z tym hałasem. - Jest za głośno nie możemy spać w nocy i od wczesnego ranka - w ciągu dnia hałas od autostrady oraz spaliny	Uwaga zdublowana - dotyczy treści projektu POŚpH, a nie Prognozy i została przeanalizowana i rozstrzygnięta w tabeli dot. uwag do projektu POŚpH.	-
10	15.04.2024	ul Armii Krajowej/ul. Piastowska (Kraków, gm. Kraków) - potrzebne jest spowolnienie ruchu do 30 km/h i fotoradar lub zwężenie jezdni, aby ograniczyć hałas pojazdów ruszających spod świateł w ulicę Armii Krajowej. Dotyczy to szczególnie motocykli, ale również innych pojazdów traktujących ul. Armii Krajowej jak tor rajdowy. ul. Szlachecka - DP2128K (Brzezcie, gm. Zabierzów) - potrzebne jest skuteczne spowolnienie ruchu (np. zwężenie ruchu lub szykana), aby ograniczyć prędkość pojazdów do 30 km/h w celu ograniczenia hałasu oddziałującego na zabudowę jednorodziną.	Uwaga zdublowana - dotyczy treści projektu POŚpH, a nie Prognozy i została przeanalizowana i rozstrzygnięta w tabeli dot. uwag do projektu POŚpH.	-
11	16.04.2024	Brak ekranów akustycznych w miejscach zamieszkałych przez ludzi.	Uwaga niejasna, nie wiadomo, którego elementu prognozy się dotyczy.	Nieuwzględniono
12	18.04.2024	Oczekuję, że nasze uwagi zostaną wzięte pod uwagę, a co będą miały wpływ na podejmowane decyzje dot. ochrony przed hałasem w naszym regionie.	Uwaga niejasna, nie wiadomo, którego elementu prognozy się dotyczy.	Nieuwzględniono
13	18.04.2024	Jak wiadomo ciągły hałas jest bardzo szkodliwy dla zdrowia, potwierdzają to dziesiątki badań. Chciałabym również odnieść się do szkodliwości spalin/zanieczyszczeń, które wraz z wiatrem przenoszą się na naszą dzielnicę (w Polsce dominują wiatry południowe). Negatywny wpływ został opisany w artykule z dnia 20.12.2022r pt. „Bliżej ruchliwej drogi, czyli bliżej alergii”. W artykule wypowiedziała się Profesor Ewa Czarnobilska, kierownik Centrum Alergologii Klinicznej i Środowiskowej Szpitala Uniwersyteckiego w Krakowie. W tym przypadku wysokie ekrany akustyczne również ograniczą rozprzestrzenianie się zanieczyszczeń. Szum jest również słyszalny przy uchylonym oknie w największym szpitalu wojewódzkim w Krakowie - Szpitalu Uniwersyteckim. W przyleganiu do szpitala ma powstać park Słona woda- w przypadku braku ekranów szum będzie uniemożliwiał odpoczynek chorych i osób przebywających w parku.	Aspekt stanu jakości powietrza na terenie objętym ustaleniami Programu oraz wpływu jego działań na ten element przeanalizowano w rozdziale 3.4 Prognozy. Uwzględnia on również przytoczony wpływ ekranów akustycznych na dyspersję zanieczyszczeń powietrza w rejonie dróg.	Nieuwzględniono
14	19.04.2024	Brak ekranów akustycznych w Krakowie - Piaski Wielkie / Wola Duchacka.	Uwaga zdublowana - dotyczy treści projektu POŚpH, a nie Prognozy i została przeanalizowana i rozstrzygnięta w tabeli dot. uwag do projektu POŚpH.	-
15	19.04.2024	Podobnie jak w uwagach odnośnie Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa małopolskiego. W imieniu mieszkańców Osiedla Złocień pragnę załączyć link do petycji o uwzględnienie w Programie ochrony środowiska przed hałasem działań naprawczych w postaci rozbudowy ekranów akustycznych wzdłuż drogi ekspresowej S7 przy ul. Henryka i Karola Czeczów, w trybie priorytetowym. Petycję w tej chwili podpisało już ponad 500 osób: https://www.petycjeonline.com/podpisz_petycj_ws_rozbudowy_ekranow_akustycznych_przy_osiedlu_zocie Ponadto załączam dwa niezależne badania hałasu w wymienionym miejscu wykonane na zlecenie 2 wspólnot mieszkaniowych.	Uwaga zdublowana - dotyczy treści projektu POŚpH, a nie Prognozy i została przeanalizowana i rozstrzygnięta w tabeli dot. uwag do projektu POŚpH.	-
16	19.04.2024	Mieszkam w Kosocicach, przy autostradzie A4, BRAK EKRAŃÓW DŹWIĘKOCHŁONNYCH NA ODCINKU A4 WĘZEL KRAKÓW LAGIEWNIKI - KRAKÓW WIELICZKA UCIAŹLIWE DLA ŻYCIA.	Uwaga zdublowana - dotyczy treści projektu POŚpH, a nie Prognozy i została przeanalizowana i rozstrzygnięta w	-

ID	Data	Treść uwagi/wniosku	Analiza / uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
			tabeli dot. uwag do projektu POŚpH.	
17	20.04.2024	Można mieszkańcom jeszcze uświadomić, że w sytuacji konfliktu zbrojnego to właśnie ten teren będzie celem wzmożonych ataków nieprzyjaciela, i o ile infrastruktura lotniska będzie chroniona o tyle okoliczne budowle cywilne niekoniecznie, wręcz mogą być trafione odłamkami zestrzelonych przez obronę przeciwlotniczą dronów, rakiet lub nieprecyzyjnie wycelowanych bomb lotniczych. Planowane działania niestety nie pozostaną bez ujemnego wpływu na działania operacyjne na Kraków Airport. Warto ponownie przypomnieć, że obecnego przedziału czasu: 1.00-5.00. wyłączone są loty nie cywilne na które mieszkańcy w żadnym przypadku wpływu nie mają i mieć nie będą. Prognoza ten aspekt pomija.	Prognoza dotyczy POŚpH, który rozpatruje aspekty wpływu na środowisko akustycznie a nie na obronność Państwa. Zapisy POŚpH nie wpływają na zwiększenie lub zmniejszenie zagrożenia w trakcie wojny.	Nieuwzględniono
18	21.04.2024	Brak ekranów akustycznych Piaski Wielkie	Uwaga zdublowana - dotyczy treści projektu POŚpH, a nie Prognozy i została przeanalizowana i rozstrzygnięta w tabeli dot. uwag do projektu POŚpH.	-
19	22.04.2024	Zgłoszenie dotyczy odcinka ul. Wielickiej w zarządzie Zarządu Dróg Miasta Krakowa: odcinek od węzła A4 Kraków Wieliczka do granicy Miasta Krakowa z Wieliczką. Odcinek ten przebiega po granicy miasta Krakowa i Wieliczki. Ulica Wielicka powoduje uciążliwości hałasu i zanieczyszczenia powietrza dla mieszkańców Wieliczki. Fakt oddziaływania hałasu z ul. Wielickiej na stronę Wieliczki pominięty został w Strategicznej Mapie Hałasu opracowanej przez Miasto Kraków. W projekcie Programu ochrony środowiska przed hałasem Zarządca ul. Wielickiej deklaruje wykonanie analizy akustycznej wraz z koncepcją i budową ochrony akustycznej odcinka ul. Wielickiej od ul. Kosocickiej do wiaduktu kolejowego (w pobliżu ul. Robotniczej). Takie zobowiązanie zostało zapisane w zaleceniach Programu. Jako mieszkańcy Wieliczki, narażeni na oddziaływanie hałasu odcinka ul. Wielickiej będącej w zarządzie Miasta Kraków, domagamy się rozszerzenia zakresu planowanej analizy akustycznej o oddziaływanie ul. Wielickiej na teren Wieliczki, zobowiązania ZDMK w Programie do wykonania planowanej analizy w zakresie zarządzanej drogi, czyli przesunięcie początku opracowania do granicy miasta Krakowa z uwzględnieniem oddziaływania na teren Wieliczki. ZDMK jako zarządca tego odcinka powinien zostać zobowiązany do wykonania zabezpieczeń akustycznych wynikających z oddziaływania hałasu również na zabudowę mieszkalną po stronie Wieliczki.	Uwaga zdublowana - dotyczy treści projektu POŚpH, a nie Prognozy i została przeanalizowana i rozstrzygnięta w tabeli dot. uwag do projektu POŚpH.	-
20	22.04.2024	Uważam, że projekt wydłużenia ciszy nocnej Kraków Airport jest niekorzystny dla miasta	Uwaga zdublowana - dotyczy treści projektu POŚpH, a nie Prognozy i została przeanalizowana i rozstrzygnięta w tabeli dot. uwag do projektu POŚpH.	-
21	23.04.2024	Planowana rozbudowa autostrady o kolejne pasy ruchu zwiększy ruch a co za tym idzie hałas oddziałujący na otoczenie. Hałas generowany przez koła na asfalcie jest najbardziej odczuwalny w pobliżu autostrady i elektromobilność tego nie zmieni.	Planowane inwestycje liniowe o określonym położeniu zostały zaimplementowane do modelu akustycznego, a wyniki analiz przedstawione w dokumentach POŚpH i Prognozy dla niego.	Nieuwzględniono
22	23.04.2024	Budynki przy Ul. Lublańska 13 w Krakowie w sporządzonej mapie hałasu Krakowa mają przekroczone normy hałasu. Prosiłbym jako mieszkaniec tych budynków o budowę ekranów akustycznych wzdłuż całej ulicy Lubańskiej i ograniczenie prędkości na tej ulicy do 50 km/h.	Uwaga zdublowana - dotyczy treści projektu POŚpH, a nie Prognozy i została przeanalizowana i rozstrzygnięta w tabeli dot. uwag do projektu POŚpH.	-
23	23.04.2024	Brak ochrony mieszkańców Kryspinowa	Uwaga zdublowana - dotyczy treści projektu POŚpH, a nie Prognozy i została przeanalizowana i rozstrzygnięta w	-

ID	Data	Treść uwagi/wniosku	Analiza / uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
			tabeli dot. uwag do projektu POŚpH.	
24	24.04.2024	Prognoza oddziaływania na środowisko powinna obejmować również odcinek torów przecinający ulicę 29 Listopada, ulicę Pilotów, ulicę Olszyny i idący wzdłuż ulic Ptasiej i Raciborskiego.	Obszar objęty ustaleniami Programu, a co za tym idzie poddany ocenie w Prognozie obejmuje cały Kraków w granicach administracyjnych, obejmuje zatem i wskazane odcinki linii kolejowych	Nieuwzględniono
25	24.04.2024	Proszę o dokonanie rzetelnych pomiarów hałasu nie w systemie dobowym, ale tygodniowym. Pomiar dobowy w sobotę ma się ni jak do pomiaru w poniedziałek bądź piątek	Analizy dotyczące klimatu akustycznego, tak w Programie jak i Prognozie, prowadzono na podstawie pomiarów wykonanych w trakcie opracowania strategicznych map hałasu. Wyniki modelowania akustycznego dla poszczególnych źródeł uwzględniają rozkład statystyczny, posługując się m. in. wartościami średniorocznego dobowego natężenia ruchu jako daną wsadową do obliczenia wartości emisji. Ponadto wytyczne w zakresie prowadzenia pomiarów hałasu dopuszczają ich wykonywania jedynie w okresach reprezentatywnych, tj. od wtorku do czwartku, poza okresem wakacyjnym.	Nieuwzględniono
26	24.04.2024	Ekrany akustyczne pilnie potrzebne w miejscowości Kryspinów A4 przy wiadukcie nad drogą 780.	Uwaga zdublowana - dotyczy treści projektu POŚpH, a nie Prognozy i została przeanalizowana i rozstrzygnięta w tabeli dot. uwag do projektu POŚpH.	-
27	24.04.2024	Zaproponowane działania naprawcze w rejonie Kryspinowa tj. poprawa stanu nawierzchni drogi wojewódzkiej nr 780 (Kraków - Kryspinów - Liszki- Przegonia Duchowna -Alwernia, Babice - Libiąż -Chelmek - Granica Woj.) nie uwzględniają niwelację głównego uciążliwego hałasu w tym rejonie generowanego przez autostradę A4. Zaproponowane działanie naprawcze będzie więc dla naszego rejonu bezskuteczne.	Uwaga zdublowana - dotyczy treści projektu POŚpH, a nie Prognozy i została przeanalizowana i rozstrzygnięta w tabeli dot. uwag do projektu POŚpH.	-
28	24.04.2024	Prosimy o ponowne dokonanie pomiaru hałasu na odcinku 405-408 na wysokości Kryspinowa ulicy Za Górą autostrady Balice-Tynec w celu wybudowania ekranów akustycznych o właściwościach pozwalających na normalne codzienne funkcjonowanie. Ekrany akustyczne powinny być dostosowane do ukształtowania terenu, obniżających uciążliwość permanentnego hałasu. Uważamy, zbudowanie ekranu tunelowego podobnego do ekranów zbudowanych na trasie Toruńskiej w Warszawie. Prosimy o weryfikację programu ochrony przed hałasem na tym odcinku	Uwaga zdublowana - dotyczy treści projektu POŚpH, a nie Prognozy i została przeanalizowana i rozstrzygnięta w tabeli dot. uwag do projektu POŚpH.	-
29	24.04.2024	Za dużo hałasu w mieście	Należy zgodzić się z zgłoszonym wnioskiem, choć nie wynika z niego nic konkretnego. W	Nieuwzględniono

ID	Data	Treść uwagi/wniosku	Analiza / uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
			Prognozie przedstawiono aktualny stan klimatu akustycznego na terenie województwa, by zmienić ten stan rzeczy w Programie zaproponowano szereg działań naprawczych.	
30	24.04.2024	Zgłaszam Kraków Łaszkiewicza 4 (róg ul. Mogińskiej i Łaszkiewicza) nocne hałasy (po 22.00 a przed 6.00 rano) przeładunki towaru z tirów - Lidl, oraz działanie myjni bezdotykowej pana Jacka Meżyńskiego MEXOL w tych godzinach. Za chwilę w lecie będziemy chcieli otworzyć okno, a przy tym hałasie przez całą noc komfortowo nie będzie.	Uwaga zdublowana - dotyczy treści projektu POŚpH, a nie Prognozy i została przeanalizowana i rozstrzygnięta w tabeli dot. uwag do projektu POŚpH.	-
31	24.04.2024	Ograniczyć hałas z lotniska oraz autostrady.	Uwaga zdublowana - dotyczy treści projektu POŚpH, a nie Prognozy i została przeanalizowana i rozstrzygnięta w tabeli dot. uwag do projektu POŚpH.	-
32	24.04.2024	Zaproponowane działania naprawcze w rejonie Kryspinowa tj. poprawa stanu nawierzchni drogi wojewódzkiej nr 780 (Kraków - Kryspinów - Liszki- Przeginia Duchowna -Alwernia, Babice - Libiąż -Chełmek - Granica Woj.) nie uwzględniają niwelacji głównego uciążliwego hałasu w tym rejonie generowanego przez autostradę A4. Zaproponowane działanie naprawcze będzie więc dla naszego rejonu bezskuteczne.	Uwaga zdublowana - dotyczy treści projektu POŚpH, a nie Prognozy i została przeanalizowana i rozstrzygnięta w tabeli dot. uwag do projektu POŚpH.	-
33	24.04.2024	jw. w punkcie z uwagami do projektu Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa małopolskiego. (poz.51 w uwagach do PROGRAMU)	Uwaga zdublowana - dotyczy treści projektu POŚpH, a nie Prognozy i została przeanalizowana i rozstrzygnięta w tabeli dot. uwag do projektu POŚpH.	-
34	24.04.2024	Domagamy się projektu i wykonania ekranów na wysokości Kryspinowa / Bielán 405-408 km autostrady Balice-Tynec. Prosimy o ponowne dokonanie pomiarów hałasu na wysokości ulicy Za Górą w Kryspinowie i zaprojektowanie ekranów dostosowanych do ukształtowania terenu. Uważamy, że skuteczne byłby ekrany tunelowe takie jak na trasie Toruńskiej w Warszawie. Prosimy o weryfikację programu ochrony przed hałasem na tym odcinku.	Uwaga zdublowana - dotyczy treści projektu POŚpH, a nie Prognozy i została przeanalizowana i rozstrzygnięta w tabeli dot. uwag do projektu POŚpH.	-
35	24.04.2024	Poziom hałasu na odcinku autostrady A4 wymienionym w opinii będzie sukcesywnie rósł z uwagi na sukcesywny wzrost ilości przejazdu samochodów osobowych, szczególnie ciężarowych oraz motocykli na dobę. Mieszkam na działce nr 1260/10 i poziom hałasu z roku na rok zwiększa się...	Uwaga zdublowana - dotyczy treści projektu POŚpH, a nie Prognozy i została przeanalizowana i rozstrzygnięta w tabeli dot. uwag do projektu POŚpH.	-
36	25.04.2024	Jestem mieszkanką Krakowa, dzielnicy III Prądnik Czerwony, a dokładnie przy ulicy Lublańskiej. Przeglądęłam dokument Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa małopolskiego (Projekt_POŚpH.pdf) pod kątem lokalizacji, którą zamieszkuję. Niestety oprócz wzmianki na temat budowy linii tramwajowej KST IV Meissnera - Mistrzejowice (która już jest w trakcie) i tego, że będzie miała ona znaczny wpływ na klimat akustyczny, a następnie jakie są propozycje działań, które mogą być podjęte. Brakuje mi danych które bardziej określiłyby odcinki na trasie nowobudowanej trasy tramwajowej, jako, że bardzo się ona różni, jeśli chodzi o natężenie ruchu samochodowego. Mieszkańcy przy ulicy Lublańskiej wielokrotnie zgłaszali do rady Dzielnicy, Rady Miasta i prezydentowi J.	Uwaga zdublowana - dotyczy treści projektu POŚpH, a nie Prognozy i została przeanalizowana i rozstrzygnięta w tabeli dot. uwag do projektu POŚpH.	-

ID	Data	Treść uwagi/wniosku	Analiza / uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
		Majchrowskiemu, że odcinek ulicy Lublańskiej na odcinku od Ronda Barei do Ronda Polsadu jest bardzo uciążliwą drogą pod kontem hałasu. Sytuacja znacznie pogorszyła się wraz z budową wysokich szklanych biurowców, które zostały zbudowane zaraz przy Lublańskiej, po drugiej stronie ulicy (wschodniej). Niespełna rok temu prawie osób, które mieszkają w bezpośrednim sąsiedztwie tego odcinka, podpisało petycję skierowaną do Prezydenta Miasta o zapewnienie ekranów akustycznych wraz z realizacją linii tramwajowej. W najbliższym sąsiedztwie znajduje się Samorządowe przedszkole publiczne, do którego uczęszcza 130 dzieci, ogród przedszkolna, na którym bawią się codziennie dzieci wyeksponowany jest na hałaśliwą drogę. Co więcej, zaraz przy rondzie Barei znajdują się 4 domy jednorodzinne w zabudowie szeregowej, które znajdują się kilka metrów od tarczy ronda i wyeksponowane są na hałas zarówno od strony Lublańskiej i Dobrego Pasterza. Wnoskujemy o zapewnienie ekranów akustycznych na odcinku od Ronda Barei do Ronda Polsadu po stronie zachodniej ulicy Lublańskiej.		
37	25.04.2024	Brak oceny oddziaływania hałasu na budynek znajdujący się w Krakowie przy ulicy Dobrego Pasterza 120. Obecnie trwające prace przy budowie linii tramwajowej oparte na dokumentacji wykonanej w sprzeczności z prawem, normami technicznymi, logiką i zdrowym rozsądkiem. W myśl dokumentacji budowa tramwaju spowoduje obniżenie hałasu oddziaływającego na budynek. Wynika to tylko i wyłącznie z tego, że inwestor uznaje, że jeśli nie ma przebudowy układu drogowego to można uznać, że hałas pochodzący z jezdni samochodowej przestaje istnieć. Przed budową linii tramwajowej na budynek oddziaływał hałas z jezdni samochodowej, natomiast w myśl analiz przedstawionych przez inwestora po budowie linii tramwajowej na budynek ma oddziaływać tylko hałas tramwaju. Hałas samochodów przestaje istnieć w analizie podczas gdy ruch samochodowy w tej samej dokumentacji ma wzrastać. Kompletny absurd i złamanie prawa. Wnoszę o szczegółowe przeanalizowanie i ujęcie w prognozach oddziaływania na środowisko w/w obszarze zwłaszcza w sytuacji, w której w tym samym miejscu przebiegać będzie linia metra która będzie kolejnym intensyfikatorem hałasu i której budowa także powinna zostać uwzględniona.	Uwaga zdublowana - dotyczy treści projektu POŚpH, a nie Prognozy i została przeanalizowana i rozstrzygnięta w tabeli dot. uwag do projektu POŚpH.	-
38	25.04.2024	Dotyczy pilnego wskazania na realizację ekranów akustycznych po zachodniej stronie odcinka Lublańskiej między rondem Barei a rondem Polsadu. Zwiększający się ruch samochodowy jest bezpośrednim zagrożeniem przed przekroczeniami hałasu dla mieszkających tutaj osób.	Uwaga zdublowana - dotyczy treści projektu POŚpH, a nie Prognozy i została przeanalizowana i rozstrzygnięta w tabeli dot. uwag do projektu POŚpH.	-
39	25.04.2024	Proszę o objęcie w projekcie Programu ochrony środowiska opisywany przeze mnie odcinek. Domy mieszkalne na ul. Ludwika Nabelaka o nr 2,4,6,8,10 położone bezpośrednio przy ul. Lublańskiej od wielu lat narażone są na ogromny hałas i wstrząsy. Sytuacja jest tragiczna, odkąd powstał fotoradar z pomiarem prędkości na ul. Lublańskiej. Nasze domy usytuowane są w miejscu zaraz po odcinku pomiarowym, gdzie większość pojazdów mijając go zaczyna nagle przyspieszać co powoduje dodatkowo znaczne spotęgowanie hałasu.	Uwaga zdublowana - dotyczy treści projektu POŚpH, a nie Prognozy i została przeanalizowana i rozstrzygnięta w tabeli dot. uwag do projektu POŚpH.	-
40	25.04.2024	Do tej pory informowaliśmy o naszej sytuacji, ale efekt był żaden. Prosimy o szybką interwencję, bo obija się to też na naszym zdrowiu i na stanie naszych domów. (poz. 63 w uwagach do PROGRAMU)	Uwaga zdublowana - dotyczy treści projektu POŚpH, a nie Prognozy i została przeanalizowana i rozstrzygnięta w tabeli dot. uwag do projektu POŚpH.	-
41	25.04.2024	Uwagi ujęte w załączniku	Uwaga zdublowana - dotyczy treści projektu POŚpH, a nie Prognozy i została przeanalizowana i rozstrzygnięta w tabeli dot. uwag do projektu POŚpH.	-
42	25.04.2024	1.Rada Dzielnicy wnioskuję o przewidzenie w Programie zabezpieczenia przed hałasem mieszkańców osiedla Kabel w Krakowie (ul. Wielicka, ul. Dworcowa, ul. Prokocimska) w formie ekranów akustycznych, ze względu na znaczące przekroczenie norm dyrektywy 2002/49/WE hałasu drogowego w parametrach LDWN o 6,9dB i LN o 5,9 dB.	Uwaga zdublowana - dotyczy treści projektu POŚpH, a nie Prognozy i została	-

ID	Data	Treść uwagi/wniosku	Analiza / uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
		<p>Przekroczenia norm w tym miejscu mają dwa źródła. Jedno stanowi ruch dobiegający z ulicy Wielickiej, który jest bardzo uciążliwy przede wszystkim dla budynków znajdujących się w pierwszej linii przy ul. Wielickiej, zarówno w dzień jak i w nocy. Drugim są tramwaje, głównie te skręcające z i na estakadę tramwajową Wielicka - Lipska. Każdorazowy skręt tramwaju powoduje piski, które czasami dosłownie powodują zgrzyt zębów. Jednak nie tylko moment skrętu jest problematyczny. Od czasu powstania tej przeprawy hałas spotęgował się niemal na obszarze całego osiedla. Mieszkańcy jeszcze przed budową estakady wnioskowali o to, aby zostali odpowiednio zabezpieczeni przed hałasem. Niestety Urząd Miasta Krakowa i projektanci przewidzieli ekrany akustyczne przede wszystkim na wysokości budynku Poczty Polskiej, Dworca Płaszów oraz części ulicy Prokocimskiej. Są to miejsca w których estakada wznosi się najwyżej, i co za tym idzie hałas ma najmniejsze oddziaływanie na teren poniżej. W miejscach, w których hałas wydobywa się w sposób najbardziej uciążliwy dla okolicznych bloków (na wysokości okien, gruntu oraz neuralgiczny skręt) ekranów już nie przewidziano. Kolejne wnioski mieszkańców były odrzucane. Miasto argumentowało, że wystarczające będzie utrzymanie torowiska w odpowiednim stanie. Jednak jak pokazuje praktyka w żaden sposób to nie pomogło. Należy podkreślić, że w miejscu najbardziej narażonym na hałas, zarówno od strony ul. Wielickiej, jak i linii tramwajowej, znajduje się Przedszkole Samorządowe nr 129 z zewnętrznym ogródkiem. Oznacza to, że na przekroczone normy hałasu są narażeni najmłodszy mieszkańcy tego obszaru przez wiele godzin, niemal każdego dnia. Mając powyższe na uwadze Rada Dzielnicy zwraca się z prośbą, aby w przygotowywanym przez dokumentację znalazły się zapisy obligujące Gminę Miejską Kraków do zabezpieczenia przedmiotowego obszaru przed hałasem w formie ekranów akustycznych. Powinny one zostać zamontowane na pozostałej (tj. niezabezpieczonej w ten sposób) długości estakady tramwajowej od strony osiedla Kabel oraz wzdłuż torowiska i ulicy Wielickiej, aż do skrzyżowania z ul. Dworcową.</p> <p>2. Rada Dzielnicy wnioskuje o ustawienie ekranów akustycznych wzdłuż wschodniej obwodnicy Krakowa na wysokości osiedla Przewóz. Po wybudowaniu obwodnicy, w spokojnym i cichym wcześniej miejscu wszechobecny jest hałas dobiegający z obwodnicy, co utrudnia codzienne życie, funkcjonowanie pobliskiej szkoły i domu kultury.</p>	<p>przeanalizowana i rozstrzygnięta w tabeli dot. uwag do projektu POŚpH.</p>	
43	25.04.2024	<p>Hałas jest bardzo wysoki. Ponad normy, na Błoniach w Krysinowie jest ciężko normalnie żyć</p>	<p>Uwaga zdublowana - dotyczy treści projektu POŚpH, a nie Prognozy i została przeanalizowana i rozstrzygnięta w tabeli dot. uwag do projektu POŚpH.</p>	-
44	25.04.2024	<p>Treść wniosku do Marszałka województwa w załączeniu (poz.72 w uwagach do Programu)</p>	<p>Uwaga zdublowana - dotyczy treści projektu POŚpH, a nie Prognozy i została przeanalizowana i rozstrzygnięta w tabeli dot. uwag do projektu POŚpH.</p>	-
45	25.04.2024	<p>Pragniemy wnioskować o zapewnienie ekranów dźwiękowych w Krakowie przy ulicy Lublańskiej na odcinku od Ronda Barei do Ronda Polsadu, które chroniłyby mieszkańców od ciągłego hałasu, który już aktualnie jest uciążliwy i przekracza dopuszczalne normy. Pomimo zapewnień władz miasta, że drzewa znajdujące się wzdłuż ulicy zostaną w większości zachowane, ostatecznie zostały wycięte. Te prawie 100 drzew stanowiło naturalną, zieloną i jedyną barierę przed hałasem i zanieczyszczeniami komunikacyjnymi z ulicy. W tym momencie mieszkańcy oraz około 500 dzieci przedszkolnych i szkolnych (placówki oświatowe przy ulicy Kazimierza Odnowiciela), są bezpośrednio narażeni na negatywne konsekwencje zdrowotne wywołane przekroczonym, dopuszczalnym poziomem natężenia hałasu. Decyzja środowiskowa z 2017 roku zaleciła zainstalowanie ekranów akustycznych na tym odcinku, gdyż wykonane pomiary wykazały przekroczenie norm hałasu. Na tej podstawie ekrany zostały rozplanowane na ulicy Lublańskiej, jak i innych odcinkach planowanej inwestycji budowy linii tramwajowej KST etap IV. Mieszkańcy odcinka Meissnera oprostowali ekrany, które były zaprojektowane wzdłuż ich ulicy, gdyż nie widzieli zasadności postawienia ich u nich, jako że bloki stoją stosunkowo daleko i jest tam cicho.</p> <p>W następstwie tych działań w 2022 roku wydano nową decyzję środowiskową mówiącą, że ekrany nie są potrzebne. Decyzja ta jest oparta na symulacjach, wykonanych w taki sposób, aby wykazać, że ekrany nie są potrzebne. Symulacje te są bardzo niespójne, zawierają wiele błędów i zaniżonych szacunków natężenia ruchu samochodowego. Na tej</p>	<p>Uwaga zdublowana - dotyczy treści projektu POŚpH, a nie Prognozy i została przeanalizowana i rozstrzygnięta w tabeli dot. uwag do projektu POŚpH.</p>	-


ID	Data	Treść uwagi/wniosku	Analiza / uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
		<p>podstawie miasto zleciło usunięcie z ekranów na całej długości projektowanej linii, również na odcinku po zachodniej stronie ulicy Lublańskiej pomiędzy Rondem Barei i Polsadu.</p> <p>Po interwencjach mieszkańców rejonu ulicy Lublańskiej, jak i dyrekcji Samorządowego Przedszkola nr.162 oraz Zespołu Szkół Ogólnokształcących nr 13, władze miasta przyznały, że ekrany są potrzebne na naszym odcinku. Powiedziano nam również, że pomimo chęci miasto nie może już przywrócić budowy ekranów podczas trwania inwestycji i jedyną szansą, aby to zrobić jest decyzja Wojewody jako organu nadrzędnego.</p>		
46	25.04.2024	<p>Pragniemy wnioskować o zapewnienie ekranów dźwiękowych w Krakowie przy ulicy Lublańskiej na odcinku od Ronda Barei do Ronda Polsadu, które chroniłyby mieszkańców od ciągłego hałasu, który już aktualnie jest uciążliwy i przekracza dopuszczalne normy. Pomimo zapewnień władz miasta, że drzewa znajdujące się wzdłuż ulicy zostaną w większości zachowane, ostatecznie zostały wycięte. Te prawie 100 drzew stanowiło naturalną, zieloną i jedyną barierę przed hałasem i zanieczyszczeniami komunikacyjnymi z ulicy. W tym momencie mieszkańcy oraz około 500 dzieci przedszkolnych i szkolnych (placówki oświatowe przy ulicy Kazimierza Odnowiciela), są bezpośrednio narażeni na negatywne konsekwencje zdrowotne wywołane przekroczonym, dopuszczalnym poziomem natężenia hałasu.</p> <p>Decyzja środowiskowa z 2017 roku zaleciła zainstalowanie ekranów akustycznych na tym odcinku, gdyż wykonane pomiary wykazały przekroczenie norm hałasu. Na tej podstawie ekrany zostały rozplanowane na ulicy Lublańskiej, jak i innych odcinkach planowanej inwestycji budowy linii tramwajowej KST etap IV. Mieszkańcy odcinka Meissnera oprotestowali ekrany, które były zaprojektowane wzdłuż ich ulicy, gdyż nie widzieli zasadności postawienia ich u nich, jako że bloki stoją stosunkowo daleko i jest tam cicho.</p> <p>W następstwie tych działań w 2022 roku wydano nową decyzję środowiskową mówiącą, że ekrany nie są potrzebne. Decyzja ta jest oparta na symulacjach, wykonanych w taki sposób, aby wykazać, że ekrany nie są potrzebne. Symulacje te są bardzo niespójne, zawierają wiele błędów i zaniżonych szacunków natężenia ruchu samochodowego. Na tej podstawie miasto zleciło usunięcie z ekranów na całej długości projektowanej linii, również na odcinku po zachodniej stronie ulicy Lublańskiej pomiędzy Rondem Barei i Polsadu.</p> <p>Po interwencjach mieszkańców rejonu ulicy Lublańskiej, jak i dyrekcji Samorządowego Przedszkola nr.162 oraz Zespołu Szkół Ogólnokształcących nr 13, władze miasta przyznały, że ekrany są potrzebne na naszym odcinku. Powiedziano nam również, że pomimo chęci miasto nie może już przywrócić budowy ekranów podczas trwania inwestycji i jedyną szansą, aby to zrobić jest decyzja Wojewody jako organu nadrzędnego.</p>	<p>Uwaga zdublowana - dotyczy treści projektu POŚpH, a nie Prognozy i została przeanalizowana i rozstrzygnięta w tabeli dot. uwag do projektu POŚpH.</p>	-
47	25.04.2024	<p>a. cisza nocna zdefiniowana od 22-6 rano nie dotyczy lotniska b. lotnisko nie ponosi żadnych konsekwencji z tytułu niespełnienia co najmniej 3 najważniejszych punktów z programu uchwalonego 24.02.2020 c. GDDKiA nie realizuje wniosków mieszkańców a nawet badań d. Organy Sejmiku nie prowadziły własnych pomiarów, weryfikacji w terenie, opierali się tylko na wykonanych przez emitentów hałasu. e. Poziom hałasu na obwodnicy liczy się jako średni od poniedziałku 22.00 do piątku 8.00.</p>	<p>Uwaga zdublowana - dotyczy treści projektu POŚpH, a nie Prognozy i została przeanalizowana i rozstrzygnięta w tabeli dot. uwag do projektu POŚpH.</p>	-
48	25.04.2024	<p>Zgodnie z art. 119a Ustawy o ochronie środowiska „Na podstawie strategicznych map hałasu marszałek województwa opracowuje dla obszaru województwa projekt uchwały w sprawie programu ochrony środowiska przed hałasem.”</p> <p>Konsultowany projekt uchwały w sprawie programu ochrony środowiska przed hałasem w zakresie oddziaływania lotniska Balice został sporządzony w oparciu o dokument „Strategiczna mapa hałasu lotniska Kraków – Balice 2023” przygotowany na zamówienia spółki Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków Balice Sp. z o.o. dalej „Lotnisko”.</p> <p>Dokument ten stanowi aktualizację uprzednio wykonanego opracowania – „Mapa akustyczna lotniska Kraków-Balice” z 2018 roku i obejmuje stan akustyczny wokół lotniska na rok 2022 r.</p> <p>Wskazuję, że konsultowany projekt uchwały w sprawie programu ochrony środowiska przed hałasem w zakresie oddziaływania lotniska Balice jest oparty o dokument (dostępny w formie streszczenia i załączników graficznych), który nie spełnia wymagań określonych Ustawą i Rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska w sprawie szczegółowego zakresu danych ujętych na strategicznych mapach hałasu, sposobu ich prezentacji i formy ich przekazywania z dnia 1 lipca 2021 r. (dz.u. z 2021 r. poz. 1325) tj. z dnia 4 lutego 2024 r. (dz.u. z 2024 r. poz. 255) z następujących przyczyn: naruszenie art. 116 ust. 6 pkt 6,7,8,9,10,10 Ustawy a poprzez wadliwe zestawienie wyników pomiarów wykonanych na potrzeby sporządzenia mapy; wskazanie terenów zagrożonych hałasem; wskazanie danych liczbowych dotyczących</p>	<p>Uwaga zdublowana - dotyczy treści projektu POŚpH, a nie Prognozy i została przeanalizowana i rozstrzygnięta w tabeli dot. uwag do projektu POŚpH.</p>	-

ID	Data	Treść uwagi/wniosku	Analiza / uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
		<p>ludności narażonej na hałas; sporządzenie analizy kierunków zmian stanu akustycznego środowiska; wyniki analiz rozkładu hałasu; ocenę szkodliwych skutków hałasu;</p> <p>wynikające z wadliwego ustalenia stan faktycznego będącego podstawą na właściwego zaplanowania i wykonania dokumentu „Mapa akustyczna lotniska Kraków-Balice” tj.</p> <p>a) brak uwzględnienia zmian dokonanych ok. 2020 r. tras odlotu z lotniska Balice w zakresie operacji lotniczych startu od strony zachodniej na stronę wschodnią,</p> <p>b) brak wykonania pomiarów hałasu na ścieżkach odlotu z lotniska Balice od strony zachodniej na stronę wschodnią – w zakresie korytarza odejścia ze ścieżki na północ i na południe w punktach wejścia na linię lotu na północny zachód lub południowy zachód,</p> <p>c) wykonywanie pomiarów na punkcie SP nr 51 – oddalonym o ok. 700 m o linii nalotu i odlotu na lotnisko Balice,</p> <p>d) brak wskazania w dokumencie terenów rzeczywiście zagrożonych hałasem lotniczym,</p> <p>e) wadliwą ocenę szkodliwych skutków hałasu mimo ustalenia w dokumencie, że: wzrost liczby lokali mieszkalnych objętych oddziaływaniem zwłaszcza w odniesieniu do wskaźnika LN (z 1,3 na 1,9 tys.) tj. wzrost wyniósł 46 % (!!!!)</p> <p>wzrost liczby mieszkańców eksponowanych na hałas powyżej w zakresie wartości wskaźnika LN powyżej 50 dB (z 30,2 na 39,8 tys.) - słownie trzydzieści dziewięć tysięcy osiemset mieszkańców samego miasta Krakowa w obszarze objętym badaniem !!! tj. wzrost wyniósł 31 % (!!)</p> <p>dokument zawiera absurdalny wynik analiz !!! tj. „Biorąc pod uwagę wzrost liczby samolotów obsługiwanych na lotnisku w 2022 r. (względem roku 2018), przedstawione wyniki w SMH 2023 wskazują na brak istotnego wzrostu zasięgów hałasu.!!!</p> <p>f) brak oceny wpływu na zdrowie mieszkańców miasta Krakowa i powiatu krakowskiego oddziaływań wskazanych w lit. e) i oceny kosztów badań i procedur medycznych jakie ponosi w związku z ww. oddziaływaniem samorząd terytorialny verus zyski właścicieli „Lotniska” z lotów w porze nocnej. (zestawienie przychody minus koszty operacyjne z obsługi lotów w porze nocnej (rocznie) oraz zestawienie przychody minus koszty operacyjne z obsługi lotów w porze nocnej w rozbiu na jednostkową operację lotniczą versus dane z systemu NFZ – koszty procedury medycznych w oparciu o statystyczne odchylenia wynikające z oddziaływania wskazanego w lit. e).</p> <p>Mając powyższe na uwadze wnoszę o:</p> <p>1) uzupełnienie zgromadzonej dokumentacji w sprawie dodatkowymi pomiarami hałasu wykonanymi przez Inspektorów Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska w Krakowie w punktach – na rzeczywistej ścieżce dolotu i odlotu z i do Lotniska w ok. ul. Siewnej, ul. Piaszczystej, Ronda Mogińskiego, Bibic w układzie</p> <ul style="list-style-type: none"> - pomiary dzienne - pomiary nocne – 22 -23, 23 – 24, 24 – 05, 05 – 06 - pomiary jak wyżej w układzie starty w kierunku wschodnim - pomiary jak wyżej w układzie starty w kierunku zachodnim. <p>2) uzupełnienie zgromadzonej dokumentacji oceną wpływu na zdrowie mieszkańców miasta Krakowa i powiatu krakowskiego oddziaływań wskazanych w lit. e) i oceną kosztów badań i procedur medycznych jakie ponosi w związku z ww. oddziaływaniem samorząd terytorialny verus zyski właścicieli „Lotniska” z lotów w porze nocnej i załączenie dokumentów źródłowych w formie załącznika do dokumentu</p> <p>a) (zestawienie przychody minus koszty operacyjne z obsługi lotów w porze nocnej (rocznie) oraz zestawienie przychody minus koszty operacyjne z obsługi lotów w porze nocnej w rozbiu na jednostkową operację lotniczą,</p> <p>b) dane z systemu NFZ – koszty procedury medycznych w oparciu o statystyczne odchylenia wynikające z oddziaływania wskazanego w lit. e).</p> <p>3) Wprowadzenie do konsultowanego dokumentu rekomendacji wyłączenia ruchu lotniczego w obrębie Lotniska Balice w godzinach 22.00- 6.00</p>		
49	23.04.2024	<p>Tereny osiedla Akademickiego w Krakowie znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie alei Bora-Komorowskiego - drogi głównej, wchodzącej w skład trzeciej obwodnicy Krakowa, będącej częścią drogi krajowej nr 79. Wobec powyższego mieszkańcy osiedla są bezpośrednio narażeni na uciążliwości związane z obecnością ponadnormatywnego hałasu drogowego. Wobec powyższego zwracam się z prośbą o wprowadzenie w Programie ochrony środowiska przed hałasem dla województwa małopolskiego zapisów mających chronić mieszkańców ww. osiedla. Skutecznym sposobem rozwiązania tego problemu byłaby budowa ekranów akustycznych wzdłuż południowej krawędzi alei Bora-</p>	<p>Uwaga zdublowana - dotyczy treści projektu POŚpH, a nie Prognozy i została przeanalizowana i rozstrzygnięta w tabeli dot. uwag do projektu POŚpH.</p>	-

ID	Data	Treść uwagi/wniosku	Analiza / uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
		<p>Komorowskiego na odcinku od zjazdu z ul. Dobrego Pasterza do ww. alei aż do ul. Stella-Sawickiego. Zgodnie z art. 119a ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska na podstawie strategicznej mapy hałasu marszałek województwa opracowuje dla obszaru województwa projekt uchwały w sprawie programu ochrony środowiska przed hałasem. Podstawowym źródłem danych wykorzystywanych w tworzeniu Programu stanowią mapy akustyczne, które są opracowywane przez zarządzających, w tym Strategiczną mapę hałasu Miasta Krakowa. Zgodnie z tą mapą na części osiedla Akademickiego przekroczone są normy dopuszczalnego poziomu hałasu drogowego, określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. W Programie ochrony środowiska przed hałasem dla Miasta Krakowa na lata 2019-2023 były przewidziane działania naprawcze polegające właśnie na budowie ekranów akustycznych w tej lokalizacji. Program ochrony środowiska przed hałasem powinien wskazywać działania mające na celu poprawę warunków akustycznych w sąsiedztwie dróg i ulic zlokalizowanych w obszarze miasta, dla których hałas drogowy jest sporą uciążliwością. Ochrona przed hałasem polega na utrzymaniu poziomu hałasu poniżej dopuszczalnego oraz na podjęciu działań polegających na jego obniżeniu i tym samym niwelowaniu jego szkodliwych skutków. Warto zaznaczyć, że prawo do życia w środowisku wolnym od uciążliwości akustycznych jest jednym z podstawowych praw człowieka, do którego zagwarantowania są zobowiązane wszystkie państwa, które ratyfikowały postanowienia Konwencji o ochronie praw człowieka i podstawowych wolności.</p> <p>Przekroczenie norm zostało również zapisane w projekcie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „CZYŻYNY ZACHÓD”: „Największe zasięgi oddziaływań hałasem drogowym w zakresie izofony 68 dB dla pory dnia, a także izofony 59 dB dla pory nocy występują w rejonie skrzyżowania ul. I. Stella –Sawickiego z al. gen. T. Bora Komorowskiego (pow. 100 m) (...) Oddziaływanie akustyczne od al. gen. Tadeusza Bora Komorowskiego jest również stosunkowo duże. Izofony 68 dB i 59 dB sięgają ponad 5m w głąb terenu. W granicach obszaru największy zasięg ma izofona LDWN=68, sięga ona najdalej w głąb terenu. Obejmuje zarówno budynki usługowe, jak i mieszkaniowe wielorodzinne.”. Wobec powyższego lokalizacja ekranów akustycznych jest uzasadniona.</p>		
50	23.04.2024	<p>Postulowane działania:</p> <ol style="list-style-type: none"> Przywrócenie właściwej dla wszystkich lotnisk pory nocnej 23.00-6.00 Powinien obowiązywać całkowity zakaz startów samolotów po godzinie 23.00. Sytuacje, takie jak opisane w piśmie MPL/PI/IPO/45-2/5/24 z dnia 27.02.2024, kiedy to samolot wystartował o 1.45 z powodu opóźnienia, a lotnisko uznało to za akceptowalne, są niedopuszczalne. Pismo to podpisał prezes R. Włoszek. To skandaliczne. Natychmiastowe wprowadzenie identycznych przepisów regulujących ruch w porze nocnej jak na lotnisku Okęcie, dokument o nazwie „Zasada lokalna EPWA1 Procedury pozyskania slotów dla operacji planowanych na porę nocy, opóźnionych, przyspieszonych oraz w okresach wolnych od pracy koordynatora”, w którym obowiązuje zasada: operacje, które mają zostać wykonane w porze nocy nie mogą zostać zaplanowane na porę Core Night oraz intencjonalne łamanie zasady core-night może skutkować odebraniem slotu przewoźnikowi. <p>Ad 2 Hałas od autostrady i obwodnicy na odcinkach przebiegających przez sołectwa Aleksandrowice, Balice, Szczyglice i Rząska przekracza dopuszczalne normy, co można łatwo zweryfikować za pomocą dowolnego urządzenia pomiarowego.</p> <p>Na stronie 95 Raportu znajduje się mapa z ponadnormatywnymi poziomami hałasu od autostrad, które zagrażają zdrowiu. Te nadmierne poziomy hałasu występują zarówno w obszarach najbliższych dróg, jak i w większej odległości, przy czym ich natężenie zależy od kierunku wiatru, wilgotności, ciśnienia atmosferycznego, temperatury i okresowego natężenia ruchu. Mieszkańcy przekazali uwagi do tego Raportu, które zostały zignorowane i odrzucone, odłożone na nieokreśloną przyszłość. Nie zgadzamy się na takie lekceważące traktowanie problemu. Raport nie został stworzony po to, aby ignorować zgłaszane kwestie.</p> <p>Postulowane działania:</p> <ol style="list-style-type: none"> Brak ekranów na wielu odcinkach w wymienionych sołectwach – istnieje pilna potrzeba ich budowy, biorąc pod uwagę wysokie natężenie ruchu prawie przez całą dobę. Obniżenie dopuszczalnej prędkości, zwłaszcza w porze nocnej, co jest powszechnie stosowaną metodą w Europie. Przykładowo, na drodze krajowej nr 86 / 1 w Tychach obowiązuje ograniczenie do 70 km/h. Wymiana nakładki na tzw. "cichą nawierzchnię" która jest pozwala ograniczyć hałas o 3-5 decybeli. Mieszkańcy są świadomi planowanej przebudowy autostrady i obwodnicy, ale data rozpoczęcia prac po 2030 roku i zakończenia około 2035 roku nie jest satysfakcjonująca. Niezrozumiałe jest, dlaczego skuteczne ekrany mają być 	<p>Uwaga zdublowana - dotyczy treści projektu POŚpH, a nie Prognozy i została przeanalizowana i rozstrzygnięta w tabeli dot. uwag do projektu POŚpH.</p>	-

ID	Data	Treść uwagi/wniosku	Analiza / uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
		<p>instalowane dopiero po przebudowie, zwłaszcza że w podmiejskich obszarach mieszkalnych brakuje ich, podczas gdy w terenach leśnych są dostępne. Ponadto, ekrany te można by wykorzystać ponownie, co nie generuje utraconych kosztów. e. W załącznikach mapy – brakuje mapy z obszaru węzła autostradowego Balice, wraz z rozjazdami w kierunku południowym obwodnicy i przedłużeniem autostrady w kierunku węzła Modlica. Ten brak jest istotny, ponieważ w raporcie lotniskowym do RDOŚ Kielce obszar ten jest oznaczony jako jeden z najbardziej obciążonych hałasem i spalinami na całej obwodnicy. Brak mapy, pokazującej aktualny stan i potrzebę działań naprawczych, można uznać za celową dezinformację.</p> <p>Podsumowując, zwracamy się z pytaniem do nowo wybranych Radnych Sejmiku – kogo Państwo reprezentujecie? Czy działacie w interesie mieszkańców Małopolski, czy międzynarodowych przewoźników lotniczych, którzy nie płacą podatków w Polsce? Dlaczego samorząd nie wywiera presji na organach państwowych, aby przestrzegały standardów określonych w polskich i europejskich przepisach?</p>		
51	24.04.2024	w załączonym piśmie	Uwaga zdublowana - dotyczy treści projektu POŚpH, a nie Prognozy i została przeanalizowana i rozstrzygnięta w tabeli dot. uwag do projektu POŚpH.	-
52	17.04.2024	<p>Należy uwzględnić zielone tereny rekreacyjne - Lasy Tynieckie, obszar nabrzeża Wisły - jako miejsca wypoczynku krakowian i okolicznych mieszkańców.</p> <p>Zwrócić szczególną uwagę na niesienie hałasu po wodzie Wisły. Intensywność hałas uwarunkowane od wiatru i wilgotności powietrza - co należy uwzględnić w pomiarach.</p>	Uwaga zdublowana - dotyczy treści projektu POŚpH, a nie Prognozy i została przeanalizowana i rozstrzygnięta w tabeli dot. uwag do projektu POŚpH.	-
53	24.04.2024	Vide - załącznik	Uwaga zdublowana - dotyczy treści projektu POŚpH, a nie Prognozy i została przeanalizowana i rozstrzygnięta w tabeli dot. uwag do projektu POŚpH.	-

3.3. ZAGADNIENIA DYSKUTOWANE NA SPOTKANIU INFORMACYJNO – KONSULTACYJNYM

ID	Uczestnik	Treść zagadnienia / uwagi / wniosku	Dyskusja / odpowiedź	Rozstrzygnięcie i uzasadnienie
1	Przedstawicielka grupy mieszkańców miejscowości Stróża, gmina Pcim, powiat myślenicki	<p>Grupa mieszkańców, których domy są blisko Zakopianki, zgłasza wzrost hałasu po przebudowie drogi. Pomimo prób zmniejszenia hałasu, skierowanych do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, działania nie zostały podjęte. Pomiar hałasu potwierdził wysoki poziom, a mieszkańcy uważają, że układ terenu dodatkowo wzmacnia hałas. Proszą o analizę i działania w celu zmniejszenia jego wpływu.</p> <p>Niniejszym uzupełniam informację złożoną w czasie konsultacji społecznych z dnia 23.04.2024r. w sprawie programu ochrony przed nadmiernym hałasem.</p> <p>W załączeniu przesyłam fragment mapki Googla obejmujący odcinek drogi E7, tzw. zakopianki oraz usytuowanie budynków jednorodzinnych, których nasza sprawa dotyczy.</p> <p>Prosimy o pozytywne rozpatrzenie naszego wniosku oraz doprowadzenie do ujęcia w aktualizowanym programie wykonania bądź zmiany zamontowanych tam ekranów celem ograniczenia nadmiernego hałasu komunikacyjnego, czego domagamy się od GDDKiA od wielu lat.</p> 	<p>Na spotkaniu nie pojawił się przedstawiciel GDDKiA odpowiedzialnej za zarządzanie tym konkretnym odcinkiem drogi. Informacje, które zostały przedstawione, zostały uwzględnione jako uwaga z konsultacji.</p> <p>Uwaga powiela się z wnioskiem gminy Pcim zgłoszonym na etapie Przystąpienia do opracowani Programu. Zgłoszenie w granicach obszaru objętego POŚpH, w obrębie obszaru przekroczeń SMH GDDKiA do 5dB i 10% obszarów priorytetowych POŚpH dla głównych dróg.</p>	<p>W programie uwzględniono działanie miękkie GDDKIA_KM_04, w postaci obowiązku wykonania przez zarządcę analizy akustycznej i wdrożenia na jej podstawie działania naprawczego np. w postaci ograniczenia prędkości.</p>
2	Przedstawiciel strony społecznej z miejscowości Gaj	<p>Problem dotyczący hałasu generowanego przez drogę krajową nr 7 w Gaju. Mieszkańcy złożyli petycję do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w 2020 roku w celu budowy ekranów akustycznych w trakcie planowanej inwestycji budowy węzła w Gaju. Pomimo braku zgody na budowę ekranów, zaplanowano rezerwę pod ich ewentualną budowę w przyszłości. Mieszkańcy wnioskowali także o interwencję do Wydziału Ochrony Środowiska, jednak odpowiedź wskazała na brak możliwości interwencji w kwestiach hałasu dróg krajowych. W obecnym programie ochrony środowiska przed hałasem uwzględniono działania naprawcze, w tym wymianę nawierzchni i analizę oddziaływania akustycznego, jednak nie uznali budowy ekranów za konieczne. Mieszkańcy pytają o sposób wykonania tych</p>	<p>Urząd Marszałkowski zauważa, że nie otrzymał żadnych pism w tej sprawie, jedynie odnotowano rozmowy telefoniczne. Przebudowa wiaduktu nie była uzgadniana z Urzędem, który nie uczestniczył w postępowaniu inwestycyjnym. WIOŚ odstąpił od oceny oddziaływania na środowisko, co uniemożliwia analizę administracyjną. Urząd prosi o szczegółowe przedstawienie zgłaszanych uwag w ramach konsultacji społecznych, zapewniając indywidualne rozpatrzenie każdej z nich.</p>	<p>Program uwzględnia już działanie GDDKIA_KM_02 – „Analiza akustyczna wraz z koncepcją rozwiązania w zakresie ochrony akustycznej na odcinku DK 7 w miejscowości Gaj”</p> <p>Działanie nałożone w wyniku weryfikacji skuteczności działania GDDKIA_KI_23.</p>

ID	Uczestnik	Treść zagadnienia / uwagi / wniosku	Dyskusja / odpowiedź	Rozstrzygnięcie i uzasadnienie
		działań, możliwość dołączenia ekranów do obecnej inwestycji oraz źródła finansowania i termin realizacji.		
3	Stowarzyszenie Przyjazne Lotniska. Aktualnie wybrany radny z Gminy Zabierzów reprezentujący miejscowości Rząska, Szczyglice, Balice	<p>W kolejności zostały poruszone kwestie formalne dotyczące Programu. W dokumencie zostały przedstawione podstawowe definicje, w tym pierwsze ustalenie godzin pory nocy. Zadano pytanie o minimalną liczbę mieszkańców wymaganą do podjęcia działań naprawczych, gdy przekroczone zostały normy hałasu. Omówiono również konsekwencje prawne i finansowe dla osób nieprzestrzegających postanowień dokumentu. Ponadto, poproszono o udostępnienie wszystkich map pomiarów, w tym tych dotyczących lotniska, węzła autostradowego i skrzyżowania z obwodnicą oraz zjazdu na bramkach Wielickiej.</p> <p>Stwierdzona także, że aktualność map oraz pomiarów wykorzystanych do opracowywania Programu ma zasadnicze znaczenie. Lotnisko było zamknięte przez trzy do sześciu miesięcy w 2022 roku, co sprawia, że wyniki całoroczne są nieadekwatne. Ostatnio, każdego miesiąca mieszkańcy słyszą o rekordowych wynikach lotniska w roku 2023, co czyni dane z 2022 roku bezwartościowymi. W październiku zeszłego roku do RDOŚ Kielce został dostarczony obszerny dokument dotyczący hałasu z lotniska, który nie został uwzględniony w dokumentacji, co jest uznawane za poważne przeoczenie.</p>	<p>W odpowiedzi wskazano, że na pora nocy trwa od 22:00 do 6:00 i jest zdefiniowana w Ustawie Prawo Ochrony Środowiska, natomiast nie należy jej utożsamiać z „ciszą nocną”, gdyż jest to inne zagadnienie i w żadnej polskiej ustawie nie znajdziemy pojęcia „ciszy nocnej”. Co za tym idzie, samo pojęcie „ciszy nocnej” należy do tzw. prawa zwyczajowego i ustalane jest indywidualnie przez organy stosujące prawo na danym obszarze. Z tego też powodu otoczenie Portu lotniczego posiada obszar ograniczonego użytkowania.</p> <p>Autorzy wskazali, że pomiarów nie prowadzono podczas opracowywania Programu, a korzystano z wcześniej opracowanych danych. Program ochrony środowiska został opracowany na podstawie Strategicznej Mapy Hałasu. W dyskusji z Portem Lotniczym uwzględniono dodatkowe działania mające poprawić komfort akustyczny w rejonie lotniska, ale niemożliwe jest całkowite wyeliminowanie hałasu. Liczba osób i przekroczenie poziomu hałasu, które muszą wystąpić, aby wniosek nie został odrzucony, zostały wyjaśnione na podstawie obszarów priorytetowych programu. Obszary te, stanowiące górną 10% ilości ogólnej dla danego źródła hałasu, są objęte działaniami w programie. Obszar lotniska jest objęty działaniami zmniejszającymi uciążliwość akustyczną, ale całkowite wyeliminowanie hałasu jest niemożliwe. Z tego względu posiada ustalony Obszar Ograniczonego Oddziaływania.</p> <p>Autorzy wyjaśnili także, że niestety, jeśli zarządca nie zrealizuje zobowiązań wynikających z programu, obecnie w Prawie Ochrony Środowiska brak jest wprost przewidzianych za to sankcji. Wskazano również, że prowadzone są starania legislacyjne nad zmianą tego stanu rzeczy.</p> <p>Wyjaśniono też ostatnią kwestię tyżącą się procedury uzyskania decyzji środowiskowej dla rozbudowy Portu o nową drogę startową. Jest ona uwzględniona w Programie w Perspektywie długoterminowej i polegać będzie na weryfikacji granic OOU na podstawie analizy porealizacyjnej po jej wybudowaniu.</p>	<p>W Programie przewidziane są działania mające na celu ograniczenie hałasu z lotniska, szczególnie w porze nocnej MPL_KM_01, MPL_KM_02. Weryfikacja zasięgu OOU po rozbudowie portu prowadzona będzie w perspektywie długoterminowej, na podstawie stosownych decyzji administracyjnych właściwych organów administracji publicznej.</p> <p>W kwestii oddziaływania autostrady A4 na wskazanym odcinku, projektowane są działania naprawcze zarządcy w perspektywie długoterminowej, w ramach jej planowanej rozbudowy o trzeci pas (GDDKIA_DI_26, GDDKIA_DI_11).</p>

ID	Uczestnik	Treść zagadnienia / uwagi / wniosku	Dyskusja / odpowiedź	Rozstrzygnięcie i uzasadnienie
4	Przedstawiciel mieszkańców dzielnic Podgórze, Płaszów, Rybitwy	<p>Mieszkańcy dzielnic Podgórze, Płaszów, Rybitwy pisali różne pisma dotyczące przekroczenia hałasu na drodze S7 Do Marszałka i Generalnej Dyrekcji. Mieszkańcy Złocień również skarżyli się na uciążliwość hałasu. Zostało skierowane pytanie do osoby przeprowadzającej wyliczenia, dotyczące miejsca i metody pomiarów. Autor wątpił w dokładność pomiarów, zauważając, że przekroczenia hałasu zarejestrowane były nawet na połowie budynku. Mimo powszechnej świadomości problemu, oficjalnie nie przekroczono norm hałasu, co sugeruje, że nawet niewielkie przekroczenia nie skutkują działaniami naprawczymi. Jedyną ewentualną reakcją mogłoby być zmniejszenie klasyfikacji drogi na autostradę, co wymusiłoby instalację ekranów dźwiękochłonnych.</p>	<p>Wyjaśniono, iż autorzy Programu nie byli wykonawcami pomiarów ani map hałasu. Pomiary na etapie opracowania SMH prowadzone były zgodnie z przepisami prawa. Prowadzone były w punktach referencyjnych, a następnie wprowadzone do modelu obliczeniowego w celu jego kalibracji. Prędkości wykorzystywane w obliczeniach różnią się od rzeczywistych, co może prowadzić do różnic w analizach. Analizy w Programie opierały się na Strategicznej Mapie Hałasu i działaniach uzgodnionych z zarządcami. Ekranowanie było możliwe tylko tam, gdzie zarządcy wskazali konkretne działania. Odpowiedzi udzielili także przedstawiciele Prezydenta Miasta. Strategiczna mapa hałasu została wykonana przez firmę EKKOM. Wszystkie dane, włączając w to sprawozdania z pomiarów i samą mapę, są dostępne na stronie magicznego Krakowa, www.krakow.pl, oraz na portalu MCP. Pomiarowy model został kalibrowany za pomocą danych dotyczących natężenia ruchu i prędkości pojazdów, z 150 punktami pomiarowymi obejmującymi cały Kraków. Istnieje błąd obliczeniowy szacowany na 1-3 decybele zależny od jakości danych wejściowych. W przypadku przekroczeń norm hałasu, działania opierają się na konkretnych wartościach z strategicznych map hałasu. Te mapy są aktualizowane zgodnie z przepisami prawa, a ich publikacja jest obowiązkowa na stronach zarządców i Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Marszałkowskiego.</p>	<p>Ponowne pomiary akustyczne wykonane będą w ramach V etapu mapowania strategicznego, który rozpoczął się już w tym roku i potrwa do roku 2027.</p>
5	Przedstawiciel mieszkańców doświadczonych przez obwodnicę Krakowa.	<p>Wypowiedź przedstawiciela mieszkańców doświadczających uciążliwości spowodowanych przez obwodnicę Krakowa. Mieszkańcy od 2000 roku walczyli o instalację ekranów akustycznych na zachodniej części. Pomimo niewielkich działań podjętych w przeszłości, większość tego odcinka nie posiada ekranów akustycznych, a Generalna Dyrekcja nie przewiduje ich instalacji. Pomimo prób, program ochrony przed hałasem dla tego obszaru pozostaje niedokończony, a mieszkańcy cierpią na uciążliwość hałasu, szczególnie w nocy. Pomimo powszechnej świadomości problemu, formalnie przekroczenia norm hałasu nie są znaczące, co uniemożliwia podjęcie działań naprawczych. Zauważono, że pomimo wpływu hałasu na zdrowie psychiczne i fizyczne mieszkańców, zarządzający drogą nie wykazują zainteresowania realizacją programu ochrony przed hałasem, co budzi niezadowolenie w społeczności.</p>	<p>Odpowiedziano, że program nie jest tworzony pod dyktando zarządców. Przyjmowane są pewne elementy, które zarządcy planują zrealizować. Nacisk kładziono na otwarcie dialogu, identyfikację problemowych obszarów zgodnie z metodyką GIOŚ, oraz planowanie działań, które mają szansę na realizację. Działania zawarte w programie wychodzą daleko poza to, co można nazwać "standardowymi" działaniami. Nie można naprawić wszystkiego za jednym razem, ale zgłaszając ponownie problemy, będą one analizowane i rozmawiano o ich implementacji z zarządcą.</p>	<p>Wskazany odcinek autostrady, znajdujący się w zarządzie GDDKiA w ramach działania GDDKiA_DI_11 i GDDKiA_DI_12 zostanie rozbudowany o trzeci pas, podczas inwestycji kompleksowo rozwiązany będzie problem ponadnormatywnej emisji hałasu.</p>
6	Przedstawiciel branży turystycznej	<p>Osoba wypowiadająca się pyta o liczbę jednorodzinnych domów dotkniętych negatywnym oddziaływaniem hałasu, przekraczającego dopuszczalne wartości decybeli. Interesuje ją również, czy budowane są obiekty dzisiaj czy też zostały one wbudowane dziesięć lat temu, poza obszarem określonym na mapie lotniska.</p>	<p>Rezultatem działań, które w programie są, będzie redukcja o około 20% liczby narażonych na oddziaływanie hałasu i spadnie z 3700 obecnie do 2900.</p>	-

ID	Uczestnik	Treść zagadnienia / uwagi / wniosku	Dyskusja / odpowiedź	Rozstrzygnięcie i uzasadnienie
7	Przedstawiciel mieszkańców osiedla Złocień	<p>Podczas wypowiedzi, wyraża zaniepokojenie propozycją ograniczenia lotów, argumentując, że istnienie lotniska w mieście powinno umożliwiać loty całodobowe, jak to ma miejsce na przykład w Londynie. Zauważa również, że mieszkańcy żyją z lotniska i zadaje pytanie, dlaczego otrzymali zgody na budowę w tym obszarze.</p> <p>Przedstawiciel mieszkańców dzielnicy Złocień zapytał do kogo może przedłożyć petycję, którą podpisało już ponad pięćset mieszkańców, dotyczącą uwzględnienia odcinka ulicy Henryka i Karola Czechów w programie ochrony środowiska. Posiada petycję z podpisami oraz dwa protokoły z badań wykonanych na zlecenie dwóch wspólnot mieszkaniowych. Protokoły wykazały przekroczenia norm hałasu zgodnie z rozporządzeniem Ministra Ochrony Środowiska. Zauważa, że choć ekran dźwiękochłonny już istnieje na osiedlu, nowa część nie jest objęta ochroną. Wskazuje na brak działań naprawczych odnośnie tego odcinka w programie, co uważa za istotne z punktu widzenia zgłaszanej petycji.</p> <p>Podpisz petycja ws. rozbudowy ekranów akustycznych przy Osiedlu Złocień Do Marszałka i Sejmiku Województwa Małopolskiego,</p> <p>My, mieszkańcy Osiedla Złocień (Dzielnica XII Bieżanów-Prokocim Miasta Krakowa), w związku z konsultacjami społecznymi prowadzonymi w ramach aktualizacji "Programu ochrony środowiska przed hałasem" dla województwa małopolskiego, zwracamy się do Pana Marszałka WM o uwzględnienie w wymienionym programie działań naprawczych w postaci rozbudowy ekranów akustycznych wzdłuż: drogi ekspresowej S7 przy ul. Henryka i Karola Czechów, w trybie priorytetowym.</p> <p>Na Osiedlu Złocień znajduje się ponad 30 budynków mieszkalnych, a z uwagi na dalsze plany rozbudowy jest to jedno z najdynamiczniej rozwijających się osiedli mieszkaniowych w Krakowie. Przez bliskość drogi ekspresowej S7 i brak kontynuacji rozbudowy ekranów znaczna część Osiedla jest zanieczyszczona hałasem przekraczającym normy przewidziane w rozporządzeniu Ministra Klimatu i Środowiska.</p> <p>Badanie poziomu hałasu przeprowadzone na zlecenie wspólnoty mieszkaniowej z bloku 36 przy ul. Henryka i Karola Czechów wykazało przekroczenie normy w porze dziennej o 3,2 i 8,2 dB w zależności od punktu pomiaru. Blok 38 przy tej ulicy jest w jeszcze gorszej sytuacji. Nawet orientacyjne mapy hałasu opublikowane przez Urząd Miasta Krakowa wskazując w całości znajduje się: on w obszarze stałego oddziaływania hałasu powyżej 70 dB.</p> <p>Hałas ma wpływ nie tylko na ludzi mieszkających najbliżej drogi S7 (co najmniej 150 mieszkań, z czego połowa w najgłośniejszej strefie). Dotyka dzieci i rodziców korzystających ze znajdującego się nieopodal placu zabaw, przedszkola, pacjentów przychodni lekarskiej i wszystkich pojawiających się w obszarze jego oddziaływania, co ma wpływ na nasze zdrowie fizyczne i psychiczne.</p> <p>Jako obywatele płacący podatki mamy prawo oczekiwać, że na osiedlu mieszkalnym, którego rozbudowa odbywa się na skutek legalnych zezwoleń, władze centralne i samorządowe będą utrzymywać standardy przewidziane przez prawo, jak Ustawa Prawo ochrony środowiska.</p> <p>Uważamy również, że sytuacja, w której każdego dnia tysiące kierowców mijają bloki położone przy drodze ekspresowej, niechronione przez ekrany akustyczne nie przystoi miastu takiemu jak Kraków.</p>	<p>W odpowiedzi na pytanie przedstawiciele Departamentu Środowiska udzielili informacji o właściwym podmiocie i trybie złożenia petycji.</p>	

ID	Uczestnik	Treść zagadnienia / uwagi / wniosku	Dyskusja / odpowiedź	Rozstrzygnięcie i uzasadnienie
		Z uwagi na powyższą sytuację domagamy się uwzględnienia ochrony Osiedla Złocien w "Programie ochrony środowiska przed hałasem" dla województwa małopolskiego.		
8	Reprezentant wsi Szczyglice	Osoba reprezentująca wieś Szczyglice podsumowała wspólną debatę dotyczącą autostrady, lotniska i hałasu generowanego przez magazyny firmy M7, w rejonie których mieszkają. Zauważa, że mieszkańcy cierpią na intensywny hałas, który nie jest w pełni rozumiany przez władze. Wyraża walkę o ekran dźwiękochłonny przy autostradzie od węzła Balice przez ponad 30 lat. Osobiście mieszka w pobliżu autostrady A4 przez około 40 lat i doświadczyła trudności związanych z hałasem. Wspomina o wnioskach mieszkańców dotyczących ekranów dźwiękochłonnych, które nie zostały zrealizowane, co pogłębia problem hałasu, powodując problemy zdrowotne. Prosi o uwzględnienie propozycji ekranów także w kontekście lotniska argumentując, że hałas jest tam równie uciążliwy. Dodaje, że brakuje ograniczeń prędkości oraz innych środków zapobiegawczych na drogach, co powoduje dodatkowe zagrożenia dla mieszkańców. Oczekuje działań ze strony władz w celu poprawy sytuacji w ich miejscowości.	W przeszłości opracowano badania, które jasno stwierdza, że ekrany akustyczne nie są skutecznym rozwiązaniem na lotniskach. Nie sposób uniknąć hałasu lotniczego bez ograniczania ruchu lotniczego. Jeśli chodzi o uruchamianie silników o wcześniejszej godzinie, aby ograniczyć hałas, zasada działania ekranu akustycznego wyraźnie pokazuje, że musiałby on być zlokalizowany bezpośrednio przy źródle hałasu, czyli za samolotem lub bezpośrednio przy domu osoby dotkniętej hałasem.	W Programie przewidziane są działania mające na celu ograniczenie hałasu z lotniska, szczególnie w porze nocnej MPL_KM_01, MPL_KM_02. W kwestii oddziaływania autostrady A4 na wskazanym odcinku, projektowane są działania naprawcze zarządcy w perspektywie długoterminowej, w ramach jej planowanej rozbudowy o trzeci pas (GDDKIA_DI_26, GDDKIA_DI_11).
9	Mieszkaniec osiedla Przewóz	Mieszkańcy, których dotyczy wybudowanie drogi wzdłuż ulicy Wrobela na osiedlu Przewóz, wyrażają zaniepokojenie hałasem. Przypominają o konieczności przestrzegania przepisów dotyczących hałasu, szczególnie po wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z kwietnia 2023 roku, który dotyczył nieprzestrzegania przez Polskę wymogów dotyczących hałasu na głównych drogach i liniach kolejowych. Podkreślają, że teoretyczne formuły nie zawsze odzwierciedlają rzeczywistość, a hałas związany z drogą i lotniskiem ma negatywny wpływ na ich codzienne życie. Apelują o uwzględnienie tego problemu i podjęcie konkretnych działań w celu jego rozwiązania.	Zgłoszenie z terenu objętego Programem, z obszaru przekroczeń SMH Krakowa do 5 dB i spoza obszaru priorytetowego 10% POŚpH dla hałasu drogowego. Wg. zarządcy wykonana w 10.2018 roku analiza porealizacyjna nie wykazała przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.	Dane z SMH wskazują na brak podstaw do podjęcia działań w ramach POŚpH. Przekazanie zgłoszenia zarządcy do analizy pod kątem objęcia działaniami poza POŚpH.
10	Mieszkaniec osiedla przy ulicy Henryka i Karola Czaczków	Podkreślono problem hałasu na ulicy Henryka i Karola Czaczków, gdzie mieszkańcy zauważają przekroczenie norm hałasu, szczególnie przed otwarciem północnej obwodnicy Krakowa. Mieszkańcy zwracają uwagę na konieczność wcześniejszego zainstalowania akustycznych paneli ochronnych przed wzmożonym ruchem pojazdów. Wyrażają zdziwienie, że Generalny Zarząd Dróg Krajowych i Autostrad nie podejmuje działań w tej sprawie.	Zgłoszenie z terenu objętego Programem, z obszaru przekroczeń SMH Krakowa do 5 dB i spoza obszaru priorytetowego 10% POŚpH dla hałasu drogowego. Wg. zarządcy wykonana w 10.2018 roku analiza porealizacyjna nie wykazała przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.	Dane z SMH wskazują na brak podstaw do podjęcia działań w ramach POŚpH. Przekazanie zgłoszenia zarządcy do analizy pod kątem objęcia działaniami poza POŚpH.
11	Przedstawiciel mieszkańców Tyńca	Mieszkaniec Tyńca wyraża zainteresowanie ewentualną przebudową autostrady i prosi o porady dotyczące działań, które mogą podjąć jako mieszkańcy w celu ograniczenia skutków tej rozbudowy. Pyta czy istnieje ktoś, kto może doradzić, w jaki sposób prowadzić działania mające na celu zapobieganie dalszej degradacji środowiska hałasu, na przykład poprzez instalację ekranów dźwiękochłonnych w miejscach, gdzie wcześniej ich nie było.	Wyjaśniono, iż podczas prac projektowych nad rozbudową autostrady, w toku Procedury uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach prowadzone będą pomiary i modelowanie propagacji hałasu mające na celu wypracowanie odpowiednich rozwiązań w zakresie ochrony akustycznej przyległych terenów. Dlatego na etapie Procedury OOS należy bezwzględnie brać udział w procesie konsultacji społecznych.	-

IV. PROPOZYCJE DOTYCZĄCE METOD I CZĘSTOTLIWOŚCI PRZEPROWADZANIA MONITORINGU SKUTKÓW REALIZACJI POSTANOWIEŃ DOKUMENTU

Organ opracowujący POŚpH będzie corocznie monitorował stopień realizacji Programu przez podmioty i organy w nim wskazane. Do nadzorowania wyznaczonych w Programie działań będą służyć raporty z postępu ich realizacji.

Zarządzający źródłami hałasu oraz wskazane w POŚpH podmioty uprawnione do prowadzenia działań kontrolnych są zobowiązani do sporządzania i przedkładania w terminie do 31 marca każdego roku Marszałkowi Województwa Małopolskiego raportu z postępu realizacji POŚpH za ubiegły rok. Raport powinien zawierać:

- opisy zadań zrealizowanych i będących w realizacji, jednostkę realizującą,
- decyzje administracyjne lub dokonane zgłoszenia budowlane,
- harmonogram realizacji zadania, jego koszty i źródła finansowania,
- weryfikację skuteczności zadania (pomiary weryfikacyjne),
- informacje o ewentualnych zagrożeniach wykonania zadań Programu,
- informacje o wydanych aktach prawa miejscowego, mających wpływ na klimat akustyczny otoczenia dróg (m.in.: plany zagospodarowania, obszary ograniczonego użytkowania, obszary ciche).

Przekazywane do Marszałka Województwa raporty stanowiąc będą podstawę do oceny stopnia realizacji działań przy sporządzaniu kolejnego POŚpH.

V. UZASADNIENIE WYBORU WARIANTU OSTATECZNEJ WERSJI DOKUMENTU

Przeprowadzone w ramach opracowania Prognozy OOŚ pogłębione analizy i oceny dowiodły, że wdrażanie działań POŚpH nie będzie wiązało się z wystąpieniem ryzyka znaczącego negatywnego oddziaływania, którego nie można byłoby zminimalizować poprzez prawidłowe, uwzględniające lokalne uwarunkowania i możliwości zastosowania, rozwiązania służące ochronie przyrody i środowiska.

Wykonane oceny potwierdzają, że w POŚpH nie ma zapisów, które mogą bezpośrednio spowodować znaczące negatywne oddziaływanie na obszary Natura 2000 oraz obszary mające znaczenie dla Wspólnoty.

Ponadto generalne wnioski z Prognozy wskazują, że realizacja celu głównego Programu (organizacji działań naprawczych zmierzających do ograniczenia ponadnormatywnego oddziaływania hałasu oraz zachowanie korzystnych warunków akustycznych środowiska na obszarach, gdzie poziomy dźwięku nie wykraczają poza poziomy dopuszczalne) będzie miała pozytywne oddziaływanie na większość ocenianych komponentów środowiska.

W związku z powyższym należy uznać, iż zostały spełnione wszystkie wymogi Ustawy OOŚ i dokument może zostać przyjęty w ostatecznym kształcie, wynikającym z uwzględnionych w ramach przeprowadzonego postępowania w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko uwag, wniosków z konsultacji, opinii organów i ustaleń Prognozy OOŚ.