

RAPORT DIAGNOSTYCZNO-REKOMENDACYJNY DOTYCZĄCY OGRANICZENIA HAŁASU ULICZNEGO W GDYNI

Dokument został opracowany przez:

Zespół Roboczy powołany **Zarządzeniem nr 2094/26/IX/L Prezydenta Miasta Gdyni z dnia 7 stycznia 2026 r.**, w ramach ogólnomiejskich konsultacji społecznych dotyczących rozwiązania problemu hałasu ulicznego, w tym hałasu generowanego przez pojazdy z modyfikowanymi układami wydechowymi.

Przy współpracy z:

- Urzędem Miasta Gdyni - Wydziałem Inwestycji,
- Urzędem Miasta Gdyni - Biurem Planowania Przestrzennego,
- Urzędem Miasta Gdyni - Wydziałem Ochrony Środowiska,
- Urzędem Miasta Gdyni - Koordynatorem Radców Prawnych,
- Laboratorium Innowacji Społecznych,
- Zarządem Dróg w Gdyni,
- Komendą Miejską Policji w Gdyni – Wydziałem Ruchu Drogowego.

Spis treści

I.	Diagnoza stanu istniejącego.....	3
I.1.	Wprowadzenie.....	3
I.2.	Podstawa formalna opracowania	3
I.3.	Ramy pojęciowe i analityczne	5
I.3.1.	Podstawowe definicje z zakresu akustyki środowiska.....	5
I.3.2.	Wskaźniki hałasu stosowane w dokumentach strategicznych.....	5
I.3.3.	Wskaźniki zdrowotne i sformułowania stosowane w dokumentach strategicznych	5
I.3.4.	Definicja hałasu drogowego – przedmiot analizy	6
I.3.5.	Obowiązujące normy i dopuszczalne poziomy hałasu	7
I.4.	Analiza przestrzenna hałasu drogowego w stanie istniejącym na podstawie aktualnych dokumentów strategicznych	9
I.4.1.	Wprowadzenie – charakterystyka miasta Gdynia	9
I.4.2.	Informacje dotyczące hałasu drogowego	10
I.4.3.	Identyfikacja obszarów o najwyższych wskaźnikach zdrowotnych hałasu w środowisku	12
I.4.4.	Charakterystyka obszarów poddanych analizie hałasu drogowego.....	13
I.5.	Wnioski z części I	26
II.	Analiza możliwości działań z zakresu obszaru prawnego	28
II.1.	Zakres możliwości zastosowania narzędzi z obszaru prawnego – opis	28
II.2.	Wnioski z części II	30
III.	Działania w obszarze infrastrukturalno-technicznym.....	31
III.1.	Cel i zakres opracowania	31
III.2.	Propozycje rozwiązań dla wytypowanych obszarów poddanych analizie hałasu drogowego	32
III.3.	Wnioski z części III	35
IV.	Działania w obszarze społeczno-organizacyjnym dot. kształtowania świadomości w zakresie wpływu hałasu komunikacyjnego (drogowego) na zdrowie ludzi i środowisko .	36
	Bibliografia	37

I. Diagnoza stanu istniejącego

I.1. Wprowadzenie

Celem opracowania jest przygotowanie podstaw merytorycznych i organizacyjnych do wypracowania społecznie akceptowalnej, kompleksowej polityki Gminy Miasta Gdyni w zakresie ograniczania hałasu ulicznego, w tym hałasu pochodzącego od pojazdów drogowych ze zmodyfikowanymi układami wydechowymi.

Opracowanie ma służyć identyfikacji kluczowych problemów związanych z nadmiernym hałasem drogowym, w szczególności na obszarach o wysokiej gęstości zaludnienia oraz w rejonach przyległych do głównych ciągów komunikacyjnych.

Dokument stanowi punkt wyjścia do przeprowadzenia konsultacji społecznych skierowanych w szczególności do mieszkańców dzielnic: Śródmieście, Kamienna Góra, Wzgórze św. Maksymiliana oraz innych dzielnic narażonych na ponadnormatywny hałas drogowy.

Zakres diagnozy obejmuje analizę lokalnej sytuacji w zakresie hałasu ulicznego na terenie Gdyni, ze szczególnym uwzględnieniem obszarów mieszkaniowych położonych w bezpośrednim sąsiedztwie głównych ciągów komunikacyjnych (ciągi tranzytowe) oraz obszaru śródmieścia. Diagnoza koncentruje się na identyfikacji źródeł nadmiernego hałasu, w tym hałasu generowanego przez ruch pojazdów drogowych, w tym pojazdów ze zmodyfikowanymi układami wydechowymi.

Wybór obszarów poddanych analizie został dokonany w oparciu o następujące kryteria:

- zapisy obowiązującej **uchwały Rady Miasta Gdyni nr XX/464/25 z dnia 25 czerwca 2025 r.** [14], stanowiącej podstawę formalną realizacji opracowania,
- występowanie przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu związanych z natężeniem ruchu drogowego, zgodnie z wynikami **Strategicznej Mapy Hałasu Miasta Gdyni** [12],
- koncentrację emisji hałasu drogowego powiązanego z natężeniem ruchu na głównych ciągach drogowych pozostających **w kompetencji Miasta Gdyni**,
- zróżnicowany charakter ruchu drogowego (ruch tranzytowy, dojazdowy, rekreacyjny),
- zgłaszane na etapie przygotowawczym (zgłoszenia mieszkańców i Rad Dzielnic) w ramach prac Zespołu roboczego - problemy porządkowe i wykroczeniowe związane z hałasem generowanym przez pojazdy ze zmodyfikowanym układem wydechowym.

I.2. Podstawa formalna opracowania

Podstawę prawną oraz merytoryczną niniejszego opracowania stanowią obowiązujące dokumenty strategiczne, planistyczne i analityczne odnoszące się do problematyki hałasu środowiskowego oraz polityki rozwoju miasta Gdyni. Dokumenty te wyznaczają ramy prawne, kierunki działań oraz zakres analiz prowadzonych w ramach opracowania.

Zakres opracowania został zrealizowany na podstawie **Uchwały Rady Miasta Gdyni z dnia 25 czerwca 2025 r. nr XX/464/25** [14].

Kluczowym dokumentem określającym kierunki działań w zakresie ochrony środowiska przed hałasem jest **Program ochrony środowiska przed hałasem dla obszaru województwa pomorskiego**, przyjęty uchwałą nr 57/VI/24 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 29 lipca 2024 r. (Dz. Urz. Woj. 2024.3680) [5]. Program ten definiuje cele, priorytety oraz instrumenty służące ograniczaniu negatywnych skutków oddziaływania hałasu na zdrowie mieszkańców i jakość życia, w tym działania dedykowane obszarom zurbanizowanym.

Istotnym źródłem informacji kontekstowych jest **Raport o stanie miasta Gdyni za 2024 r.**, opracowany przez Urząd Miasta Gdyni i opublikowany w 2025 r. [6], który przedstawia aktualną sytuację społeczno-gospodarczą miasta, w tym uwarunkowania przestrzenne, komunikacyjne oraz środowiskowe, mające wpływ na skalę i charakter problemu hałasu ulicznego.

Podstawę analityczną diagnozy akustycznej stanowi **Strategiczna Mapa Hałasu Miasta Gdyni (SMHMG)**, opracowana w 2022 r. przez BMTcom Sp. z o.o. w Gdańsku [12]. Dokument ten dostarcza danych dotyczących rozkładu przestrzennego poziomów hałasu komunikacyjnego oraz liczby mieszkańców narażonych na jego ponadnormatywne oddziaływanie.

Analiza problematyki hałasu drogowego została przeprowadzona w oparciu o przepisy prawa krajowego, w szczególności:

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz.U. 2024.502) [7],
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U. 2014.112) [10],
- Ustawę z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz.U. 2025.647) [15],
- Metodkę pomiarową ujętą w Załączniku nr 3 do Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz.U. 2023.1706 t.j.) [11],
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019.1839 ze zm.) [9],
- Rozporządzenie Ministra Klimatu z dnia 30 maja 2020 r. w sprawie sposobu ustalania wartości wskaźnika hałasu LDWN (Dz.U. 2020.1018) [8].
- Ponadto uwzględniono regulacje prawa europejskiego, w tym:
 - Dyrektywę 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. w sprawie oceny i kontroli hałasu w środowisku (Dz. Urz. UE L 189 z 2002 r., z późn. zm.) [3],
 - Dyrektywę Komisji (UE) 2015/996 z dnia 19 maja 2015 r. ustanawiającą wspólne metody oceny hałasu zgodnie z dyrektywą 2002/49/WE (Dz. Urz. UE L 168 z 2015 r. oraz Dz. Urz. UE L 5 z 10.01.2018 r.) [2].

Uzupełnieniem powyższych dokumentów są dane i materiały publikowane na oficjalnych stronach internetowych Miasta Gdyni, w szczególności serwisy prezentujące informacje dotyczące poszczególnych dzielnic i obszarów miasta, dokumenty planistyczne oraz uchwały organów miasta, w tym:

- serwis map hałasu miasta Gdyni: <https://mapahalasu.gci.gdynia.pl> [17],
- Biuletyn Informacji Publicznej Urzędu Miasta Gdyni: <https://bip.um.gdynia.pl> [18],
- portal otwartych danych miasta Gdyni: <https://otwartedane.gdynia.pl> [19]

W ramach analizy uwzględniono również zagadnienie pojazdów wyposażonych w **zmodyfikowane układy wydechowe**, których eksploatacja może prowadzić do przekroczeń dopuszczalnych poziomów dźwięku oraz zakłócania spokoju i porządku publicznego. Zjawisko to ma charakter nie tylko środowiskowy, lecz także porządkowy i podlega regulacjom Kodeksu wykroczeń oraz przepisom ustawy Prawo o ruchu drogowym.

I.3. Ramy pojęciowe i analityczne

I.3.1. Podstawowe definicje z zakresu akustyki środowiska

dB - decybel, logarytmiczna jednostka miary używana w sytuacji, gdy należy porównywać wielkości zmieniające się liniowo w bardzo szerokim zakresie, a najbardziej interesujące są zmiany względne. Za jej pomocą wyrażają się różne wielkości fizyczne lub wskaźniki statystyczne, np. decybel prędkości, decybel mocy, decybel mocy akustycznej, decybel poziomu dźwięku A, decybel równoważnego poziomu dźwięku A w porze dnia lub nocy. Porównywanie wartości wyrażonych w decybelach jest zasadne tylko w sytuacji, gdy dotyczą one tej samej wielkości fizycznej lub wskaźnika.

SEL (lub LAE) - poziom ekspozycji na dźwięk, wartość pomiarowa reprezentująca całkowitą energię akustyczną pojedynczego zdarzenia hałasowego (wystrzał, huk rury wydechowej, pojedyncze uderzenie), znormalizowana do czasu 1 sekundy.

L_{Aeq} - poziom dźwięku A, wartość pomiarowa reprezentująca chwilową energię hałasu.

L_{AeqT} - równoważny poziom dźwięku A, wartość reprezentująca skumulowaną energię hałasu o zmiennym poziomie w określonym czasie, powszechnie stosowany w większości krajów świata do oceny jakości akustycznej środowiska.

I.3.2. Wskaźniki hałasu stosowane w dokumentach strategicznych

L_{AeqD} - równoważny poziom dźwięku A dla pory dnia rozumianej jako przedział czasu od godz. 6.00 do godz. 22.00,

L_{AeqN} - równoważny poziom dźwięku A dla pory nocy rozumianej jako przedział czasu od godz. 22.00 do godz. 6.00,

L_{DWN} - długookresowy średni poziom dźwięku A, wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony zgodnie z normą ISO 1996-2: 1987 w ciągu wszystkich dób w roku (rozumianym jako dany rok kalendarzowy w odniesieniu do emisji dźwięku i średni rok w odniesieniu do warunków meteorologicznych), z uwzględnieniem pory dnia (rozumianej jako przedział czasu od godz. 6.00 do godz. 18.00), pory wieczora (rozumianej jako przedział czasu od godz. 18.00 do godz. 22.00) oraz pory nocy (rozumianej jako przedział czasu od godz. 22.00 do godz. 6.00). Wskaźnik ten służy do określenia ogólnej dokuczliwości hałasu [8],

L_N - długookresowy średni poziom dźwięku A, wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony zgodnie z normą ISO 1996-2: 1987 w ciągu wszystkich pór nocy (rozumianych jako przedział czasu od godz. 22.00 do godz. 6.00) w roku (rozumianym jako dany rok kalendarzowy w odniesieniu do emisji dźwięku i średni rok w odniesieniu do warunków meteorologicznych). Wskaźnik ten służy do określenia zaburzenia snu.

I.3.3. Wskaźniki zdrowotne i sformułowania stosowane w dokumentach strategicznych

W oparciu o aktualne badania naukowe, w dyrektywie [2] wskazano relacje pozwalające wyznaczyć miary skutków hałasu w oparciu o długookresowe wskaźniki poziomu hałasu **L_{DWN}** i **L_N**.

N_{HA} - liczba osób dotkniętych znaczną dokuczliwością hałasu, miara powiązana ze wskaźnikami **L_{DWN}** i **L_N**, obliczana dla każdego ze źródeł hałasu komunikacyjnego.

N_{HSD} - liczba osób dotkniętych znacznymi zaburzeniami snu, miara powiązana ze wskaźnikami L_{DWN} i L_N , obliczana dla każdego ze źródeł hałasu komunikacyjnego,

N_{IHD} - liczba osób dotkniętych chorobą niedokrwienną serca, miara powiązana ze wskaźnikiem L_{DWN} oraz współczynnikiem zachorowalności w skali województwa, dotyczy wyłącznie hałasu drogowego.

Smog akustyczny - to zjawisko związane z nadmiernym, trwałym hałasem w środowisku miejskim, które wpływa na jakość życia mieszkańców. Jest to rodzaj zanieczyszczenia, które powstaje w wyniku nagromadzenia dźwięków pochodzących z różnych źródeł, takich jak ruch drogowy, budowy, działalność przemysłowa oraz wydarzenia społeczne. Smog akustyczny może prowadzić do poważnych problemów zdrowotnych, takich jak stres, zaburzenia snu, choroby układu krążenia i utrata słuchu, a także obniżyć ogólny komfort życia w miastach. W celu ograniczenia negatywnych skutków smogu akustycznego, konieczne jest wdrażanie skutecznych strategii zarządzania hałasem oraz przestrzeganie norm hałasu [20].

I.3.4. Definicja hałasu drogowego – przedmiot analizy

Hałas drogowy stanowi niepożądany i uciążliwy dźwięk emitowany w wyniku eksploatacji (ruchu) pojazdów mechanicznych. Powstaje on w szczególności na skutek pracy silników pojazdów, tarcia opon o nawierzchnię jezdni oraz oddziaływania oporu powietrza podczas ruchu. Hałas ten analizowany jest w zakresie częstotliwości od 20 Hz do 20 000 Hz.

Zgodnie z ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska [15], hałas drogowy zaliczany jest do czynników szkodliwych dla środowiska oraz zdrowia człowieka, w szczególności w sytuacjach, gdy jego poziom przekracza wartości dopuszczalne określone w przepisach wykonawczych, tj. w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U. 2014.112) [10].

Na potrzeby niniejszego opracowania hałas drogowy (komunikacyjny) został rozróżniony ze względu na źródło emisji oraz charakter i intensywność oddziaływania na dwa zasadnicze typy:

1. Hałas drogowy związany z natężeniem ruchu

Jest to hałas generowany przez ogół pojazdów poruszających się po sieci drogowej, powstający głównie w wyniku pracy silników i podzespołów pojazdów, tarcia opon o nawierzchnię jezdni oraz oporu powietrza. Poziom tego rodzaju hałasu uzależniony jest przede wszystkim od natężenia i struktury ruchu, prędkości pojazdów, rodzaju nawierzchni drogowej, a także warunków przestrzennych, takich jak bliskość zabudowy, obecność ekranów akustycznych czy ukształtowanie terenu.

2. Hałas generowany przez pojazdy ze zmodyfikowanymi układami wydechowymi

Drugi typ hałasu związany jest z eksploatacją pojazdów, w których dokonano modyfikacji układów wydechowych w sposób prowadzący do zwiększenia poziomu emitowanego dźwięku. Hałas ten charakteryzuje się podwyższonym natężeniem, często przekraczającym dopuszczalne normy określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz.U. 2024.502) [7].

Ze względu na specyfikę źródła emisji hałas ten jest szczególnie uciążliwy w gęsto zabudowanych obszarach miejskich, zwłaszcza w porze wieczornej i nocnej a jego ograniczanie wymaga nie tylko działań infrastrukturalnych, lecz także rozwiązań o charakterze organizacyjnym i porządkowym.

W ramach opracowania przeanalizowano obszary miasta Gdyni z rozróżnieniem pomiędzy hałasem ogólnym związanym z natężeniem ruchu drogowego a hałasem generowanym przez pojazdy ze zmodyfikowanymi układami wydechowymi.

I.3.5. Obowiązujące normy i dopuszczalne poziomy hałasu

Art. 113 ustawa Prawo ochrony środowiska [15] definiuje dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku, różnicując je pod względem:

- przeznaczenia terenu podlegającego ochronie akustycznej – teren kwalifikuje się pod względem akustycznym w zależności od sposobu zagospodarowania tegoż terenu oraz terenów sąsiednich w oparciu o miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego lub faktyczne zagospodarowanie w przypadku obszarów nie objętych ustaleniami planów miejscowych,
- rodzaju źródła hałasu - starty, lądowania i przeloty statków powietrznych, linie elektroenergetyczne, drogi lub linie kolejowe oraz pozostałe obiekty i działalność będąca źródłem hałasu,
- zastosowania – tzw. “wskaźniki roczne” lub ‘wskaźniki długookresowe” służą do prowadzenia długookresowej polityki w zakresie ochrony przed hałasem m.in. przy tworzeniu opracowań takich, jak strategiczne mapy hałasu, programy ochrony środowiska przed hałasem oraz miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, natomiast tzw. “wskaźniki dobowe” lub “wskaźniki krótkookresowe”, stosuje się do ustalania i kontroli warunków korzystania ze środowiska, np. przy wydawaniu decyzji o wartości dopuszczalnej hałasu, decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla zamierzeń inwestycyjnych potencjalnie oddziałujących na środowisko lub interwencyjnie – do weryfikacji zgłoszeń dotyczących nadmiernego hałasu.

Tabela 1 Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku powodowanego przez poszczególne grupy źródeł hałasu, z wyłączeniem hałasu powodowanego przez starty, lądowania i przeloty statków powietrznych oraz linie elektroenergetyczne, wyrażone wskaźnikami LDWN i LN, które to wskaźniki mają zastosowanie do prowadzenia długookresowej polityki w zakresie ochrony przed hałasem (drogi lub linie kolejowe) [10]

Rodzaj terenu	LDWN przedział czasu odniesienia równy wszystkim dobom w roku	LN przedział czasu odniesienia równy wszystkim porom nocy
a) Strefa ochronna "A" uzdrowiska b) Tereny szpitali poza miastem	50	45
a) Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej b) Tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży c) Tereny domów opieki społecznej d) Tereny szpitali w miastach	64	59
a) Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego b) Tereny zabudowy zagrodowej c) Tereny rekreacyjno-wypoczynkowe ²⁾ d) Tereny mieszkaniowo-usługowe	68	59
Tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców	70	65

Tabela 2 Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku powodowanego przez poszczególne grupy źródeł hałasu, z wyłączeniem hałasu powodowanego przez starty, lądowania i przeloty statków powietrznych oraz linie elektroenergetyczne, wyrażone wskaźnikami LAeq D i LAeq N, które to wskaźniki mają zastosowanie do ustalania i kontroli warunków korzystania ze środowiska, w odniesieniu do jednej doby (drogi lub linie kolejowe) [10]

Rodzaj terenu	LAeq D przedział czasu odniesienia równy 16 godzinom	LAeq N przedział czasu odniesienia równy 8 godzinom
a) Strefa ochronna "A" uzdrowiska b) Tereny szpitali poza miastem	50	45
a) Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej b) Tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży c) Tereny domów opieki społecznej d) Tereny szpitali w miastach	61	56
a) Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego b) Tereny zabudowy zagrodowej c) Tereny rekreacyjno-wypoczynkowe ²⁾ d) Tereny mieszkaniowo-usługowe	65	56
Tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców	68	60

Na podstawie art. 66 ust. 5 ustawy Prawo o ruchu drogowym, jednym z wymagań dotyczących pojazdów poruszających się po drogach jest dotrzymanie **dopuszczalnego poziomu dźwięku w zależności od rodzaju pojazdu oraz rodzaju zapłonu**. Poziom hałasu zewnętrznego, mierzony podczas postoju motoroweru z odległości 0,5 m, nie może przekraczać 90 dB. Dla motocykli z silnikami o pojemności powyżej 125 cm³ norma jest wyższa i wynosi 96 dB.

Tabela 3 Poziom hałasu zewnętrznego dla pojazdów drogowych - Załącznik nr 1 [7]

Pojazd	Poziom dźwięku przy zapłonie iskrowym [dB]	Poziom dźwięku przy zapłonie samoczynnym [dB]
Motocykl z silnikiem o pojemności skokowej:		
- nieprzekraczającej 125 cm ³	94	-
- większej niż 125 cm ³	96	-
Samochód osobowy	93	96
Pojazd samochodowy o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, z wyjątkiem samochodu osobowego	93	102
Inny pojazd samochodowy	98	108

Poziomy dopuszczalne mają zastosowanie podczas kontroli drogowych przeprowadzanych przez Policję, Straż Graniczną, Inspekcję Transportu Drogowego.

I.4. Analiza przestrzenna hałasu drogowego w stanie istniejącym na podstawie aktualnych dokumentów strategicznych

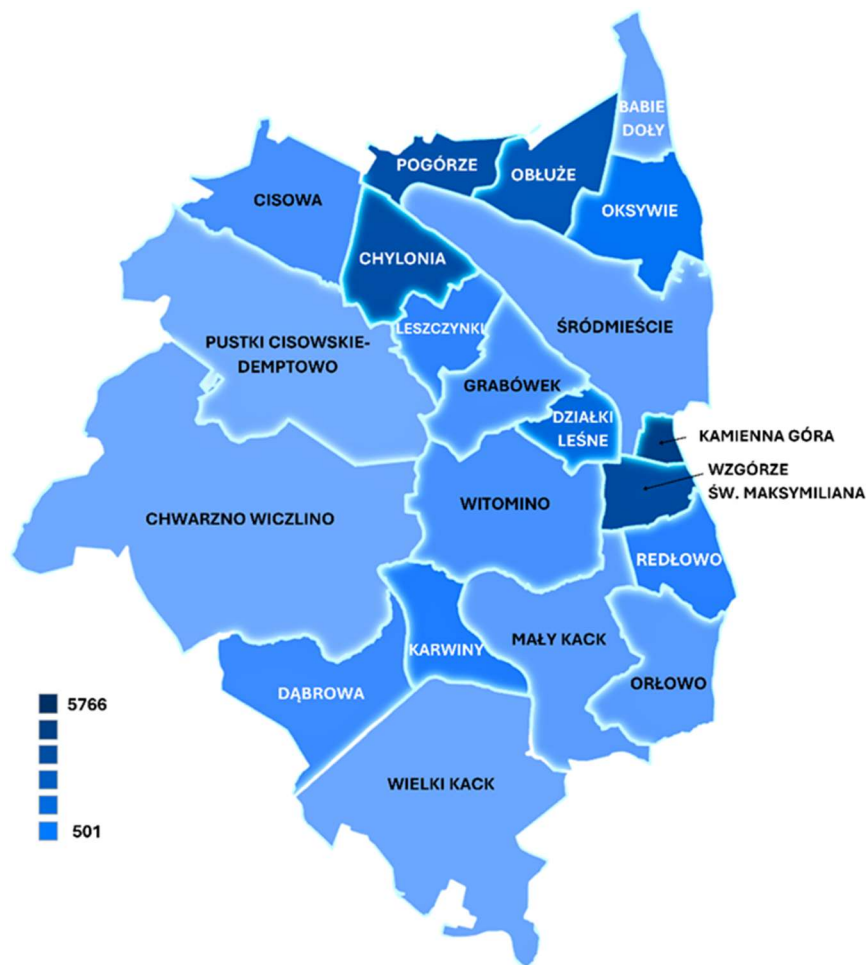
I.4.1. Wprowadzenie – charakterystyka miasta Gdynia

Miasto Gdynia zajmuje łączną powierzchnię 39 151 ha, z czego 2 797,76 ha stanowią grunty będące własnością Miasta Gdyni. Poza granicami administracyjnymi miasta znajduje się 11,11 ha gruntów miejskich. Grunty Skarbu Państwa oddane w użytkowanie wieczyste obejmują powierzchnię 14,87 ha. Niniejsze dane pochodzą z Wydziału Gospodarki Nieruchomościami i Geodezji Urzędu Miasta Gdyni oraz Wydziału Budżetu (Sprawozdanie z wykonania budżetu za 2024 r.).

Gdynia jest podzielona administracyjnie na 21 dzielnic. W tabeli 4 przedstawiono zestawienie liczby mieszkańców poszczególnych dzielnic w odniesieniu do ich powierzchni oraz wskaźnika gęstości zaludnienia.

Tabela 4 Charakterystyka dzielnic w odniesieniu do liczby mieszkańców oraz powierzchni i gęstości zaludnienia w 2025 r. [18]

Nazwa dzielnicy	Liczba mieszkańców	Powierzchnia [km ²]	Gęstość
Babie Doły	1740	2,20	791
Chwarzno-Wiczlino	15 965	25,53	625
Chylonia	18 919	3,84	4 927
Cisowa	10 333	5,76	1 794
Dąbrowa	13 163	6,22	2 116
Działki Leśne	7 130	1,95	3 656
Grabówek	771	4,38	1 774
Kamienna Góra	3 637	0,65	5 595
Karwiny	9 207	3,39	2 716
Leszczyńki	6 559	2,76	2 376
Mały Kack	9 935	7,94	1 251
Obtuże	16 529	3,65	4 528
Oksywie	13 808	4,38	3 153
Orłowo	6 548	5,03	1 302
Pogórze	11 397	2,36	4 829
Pustki Cisowskie-Demptowo	7 493	15,20	493
Redłowo	7 630	2,97	2 569
Śródmieście	10 839	11,49	943
Wielki Kack	10 555	15,03	702
Witomino	15 133	8,50	1 780
Wzgórze św. Maksymiliana	9 839	1,95	5 046



Rys. 1. Gęstość zaludnienia w poszczególnych dzielnicach-stan na 2024 r. [19]

Zestawienie liczby mieszkańców w odniesieniu do powierzchni poszczególnych dzielnic wskazuje na znaczne zróżnicowanie przestrzenne miasta (rys. 1). Najwyższą średnią gęstością zaludnienia charakteryzują się dzielnice śródmiejskie, takie jak Kamienna Góra (5595), Wzgórze św. Maksymiliana (5046), dzielnice centralne – Chylonia (4927) oraz Pogórze (4829) i Obłuże (4528). Dzielnicę o dużej powierzchni takiej jak: Chwarzno-Wiczlino (25,53 km²), Pustki Cisowskie-Demptowo (15,20 km²) oraz Wielki Kack (15,03 km²), cechują się znacznie niższą gęstością zaludnienia, co wynika z przewagi w nich terenów niezabudowanych, przede wszystkim terenów zieleni, a zwłaszcza lasów. W przypadku dzielnicy Śródmieście (10 839 mieszkańców na 11,49 km²) jej średnią gęstość zaludnienia (943) zaniża przewaga w dzielnicy terenów portowo-przemysłowych o znikomym udziale funkcji mieszkaniowych.

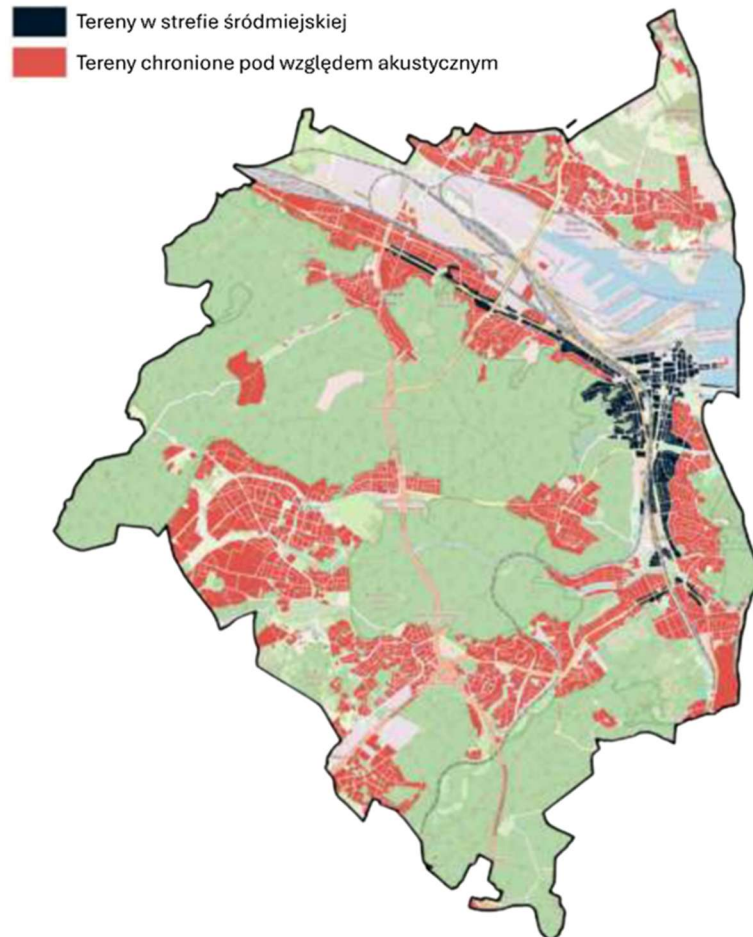
Układ dzielnic potwierdza wyraźny podział Gdyni na obszary zwartej zabudowy miejskiej oraz dzielnice o charakterze bardziej peryferyjnym.

I.4.2. Informacje dotyczące hałasu drogowego

Na etapie opracowywania Strategicznej Mapy Hałasu Miasta Gdyni [12] przeprowadzono akustyczną klasyfikację całego obszaru miasta. Klasyfikacja została wykonana w oparciu o analizę ustaleń obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. W przypadku terenów faktycznie zagospodarowanych, dla których nie obowiązywały miejscowe

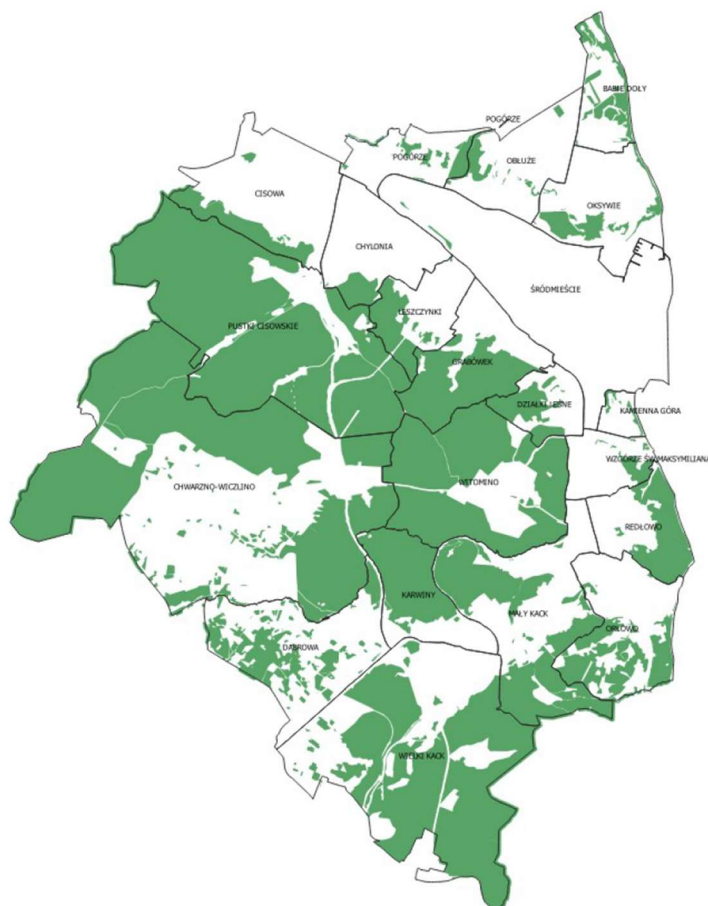
plany zagospodarowania przestrzennego, przypisanie kategorii akustycznych zostało dokonane przez właściwe organy administracyjne.

Na dzień sporządzenia mapy hałas, tj. 30 czerwca 2022 r., na terenie Gdyni obowiązywało **125 miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego**, które wyznaczały tereny chronione akustycznie. Łączna powierzchnia terenów chronionych akustycznie wynosiła 24,5 km², co stanowiło 18,1% całkowitej powierzchni miasta (rys. 2) [12].



Rys. 2. Tereny podlegające ochronie akustycznej na terenie miasta Gdyni [12]

W myśl Art. 118b. "Wyznaczenie obszarów cichych w aglomeracji lub poza aglomeracją" pkt. 1. [15] rada powiatu może, w drodze uchwały, wyznaczyć obszary ciche w aglomeracji lub obszary ciche poza aglomeracją, uwzględniając szczególne potrzeby ochrony przed hałasem tych obszarów i podając wymagania zapewniające utrzymanie poziomu hałasu co najmniej na istniejącym poziomie. Zgodnie z art. 3 pkt 10a [15] obszarem cichym w aglomeracji jest obszar, na którym nie występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wyrażonych wskaźnikiem hałasu LDWN, natomiast stosownie do art. 3 pkt 10b [15] obszar cichy poza aglomeracją to obszar, który nie jest narażony na oddziaływanie hałasu komunikacyjnego, przemysłowego lub pochodzącego z działalności rekreacyjno-wypoczynkowej.



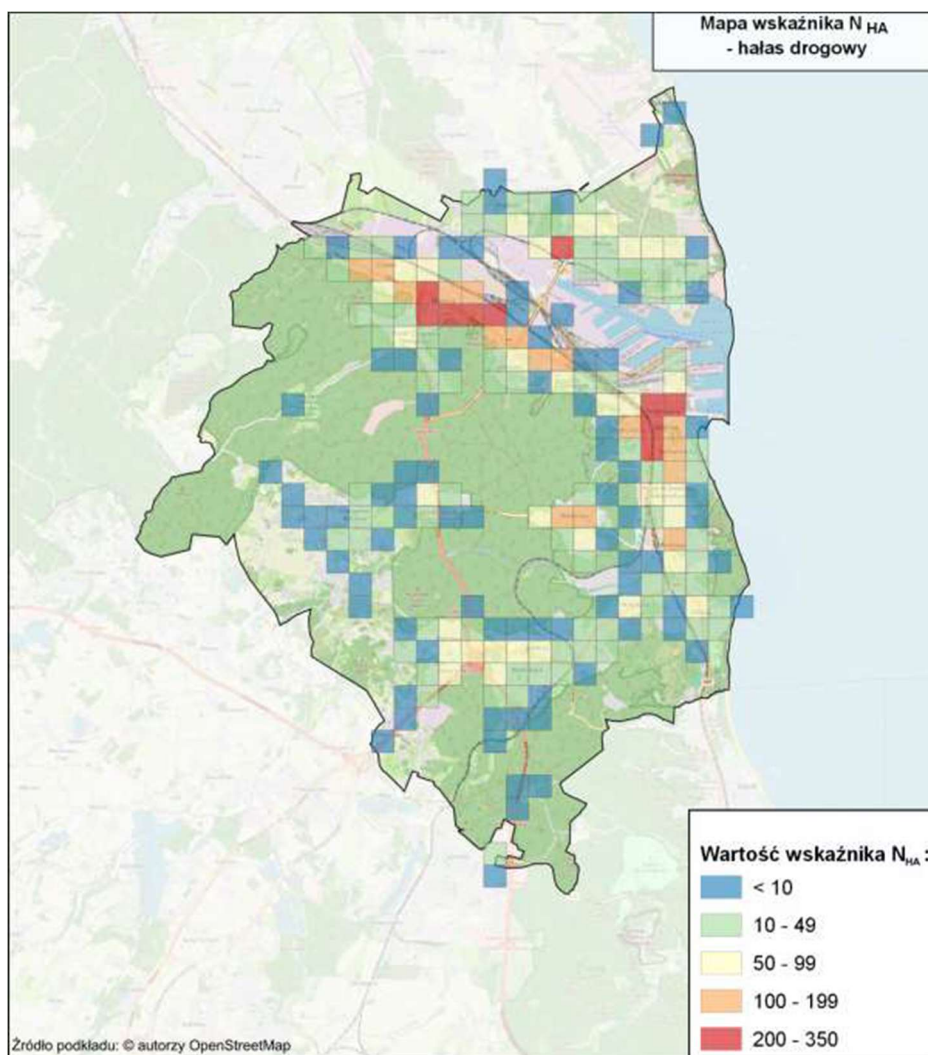
Rys. 3. Potencjalne obszary ciche w Gdyni [12]

Podczas prac nad sporządzeniem Strategicznej Mapy Hałasu Miasta Gdyni w jej granicach wytypowano obszary aktualnie spełniające warunki obszaru cichego. W większości są to jednak tereny zielone, zwłaszcza zielone naturalnej i mniej lub bardziej rozległe tereny leśne. W [12] wskazano je jako potencjalne obszary ciche (rys. 3). Do dnia dzisiejszego na terenie miasta Gdyni obszary ciche nie zostały ustanowione.

I.4.3. Identyfikacja obszarów o najwyższych wskaźnikach zdrowotnych hałasu w środowisku

Dyrektywa Komisji (UE) 2020/367 z dnia 4 marca 2020 r. wprowadziła zmiany w załączniku III do Dyrektywy 2002/49/WE w odniesieniu do ustalania metod oceny szkodliwych skutków hałasu w środowisku, definiując zbiór szkodliwych skutków hałasu w postaci wskaźników zdrowotnych N_{HA} , N_{HSD} oraz N_{IHD} . Każdy z nich dotyczy hałasu drogowego i jest obliczany na podstawie rozkładu przestrzennego ilości osób ekspozowanych na hałas powiązany z wartościami wskaźników LDWN od 55 dB lub wskaźnika LN w przedziałach od 50 dB. Wyznaczenie NIHD oprócz znajomości powyższych wymaga uwzględnienia danych statystycznych nt. ogólnej zachorowalności na choroby niedokrwienne serca. Należy zwrócić uwagę, że wskaźniki zdrowotne nie zależą od poziomów dopuszczalnych hałasu obowiązujących w Polsce. Jednocześnie ze względu na silną zależność od rozkładu przestrzennego źródeł hałasu, zabudowy mieszkaniowej i gęstości zaludnienia – cech unikalnych dla każdej aglomeracji nie są wartościami znormalizowanymi,

a tym samym nie należy porównywać ich wartości w Gdyni z wartościami w innych miastach (rys. 4).



Rys. 4. Wartości wskaźnika N_{HA} , w odniesieniu do hałasu drogowego na terenie miasta Gdyni [5]

Wskaźniki zdrowotne są przedmiotem analizy w programach ochrony środowiska przed hałasem, gdzie działania naprawcze określa się w oparciu o ich wartości w obrębie pojedynczego obszaru jednostkowego o wymiarze 500 x 500 m (siatka kwadratów jest ściśle zdefiniowana na obszarze całego kraju i jest stała dla wszystkich źródeł hałasu komunikacyjnego).

I.4.4. Charakterystyka obszarów poddanych analizie hałasu drogowego

Wprowadzenie

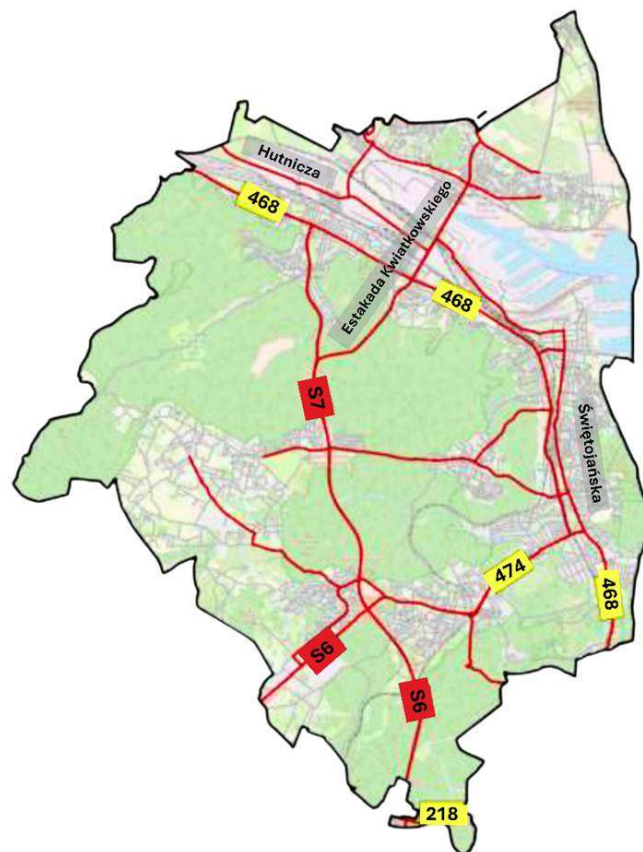
Sieć drogowa w Gdyni składa się z dróg ekspresowych S6 i S7 w zarządzie GDDKiA oraz 386,9 km dróg w zarządzie Gminy Miasta Gdynia: drogi wojewódzkie nr 468 i nr 474 (20,8 km), 39 dróg gminnych (260,9 km) i 677 dróg powiatowych (105,2 km).

Do analizy hałasu w Gdyni w ramach eksploatacji dróg kołowych w [12] wytypowano następujące ciągi komunikacyjne o kategorii dróg krajowych i wojewódzkich (rys. 5 - numeracja po uruchomieniu drogi ekspresowej S6 od węzła Karwiny):

- **Drogę krajową nr 6** (Szczecin – Koszalin – Słupsk – Gdynia – Gdańsk), przebiegającą przez miasto od węzła Chwaszczyno przez Węzeł Wielki Kack, łączącą się dalej z drogą krajową nr 1 (Gdańsk – Łódź – Katowice – Cieszyn). Trasa stanowi VI korytarz transportowy północ – południe i jest częścią międzynarodowej trasy „Via Hanzeatica”.
- **Drogę krajową nr 7** (Chyżne – Kraków – Warszawa – Gdańsk – Gdynia), przebiegającą przez miasto od węzła Chwaszczyno przez węzeł Wielki Kack, łączącą się dalej z ul. Morską.
- **Drogę wojewódzką nr 468** (Gdańsk – Sopot – Gdynia – Rumia – Reda – Wejherowo – węzeł Bożepole Wielkie), prowadzącą do drogi ekspresowej S6.
- **Drogę wojewódzką nr 218** (Krokowa – Wejherowo – Koleczkowo – Chwaszczyno – Gdańsk), obejmującą na terenie miasta fragment ulicy Spacerowej przy węźle z drogą ekspresową S6.
- **Drogę wojewódzką nr 474** łączącą al. Zwycięstwa w Gdyni z Obwodnicą Trójmiasta.

Dodatkowo, przeanalizowano następujące obszary:

- **Estakadę Kwiatkowskiego oraz ulicę Hutniczą**, które pełnią rolę głównych arterii miejskich o znaczeniu strategicznym, stanowiących kluczowe połączenie między portem, centrum miasta i drogami wojewódzkimi oraz krajowymi.
- **Ulicę Świętojańską**, która stanowi ścisłe centrum Śródmieścia i pełni funkcję głównej osi komunikacyjnej dla ruchu lokalnego, pieszych oraz transportu zbiorowego, będąc jednocześnie ważnym obszarem koncentracji działalności handlowej i usługowej.



Rys. 5. Analizowana sieć drogowa miasta Gdynia [opracowanie własne na podstawie: 12]

Śródmieście

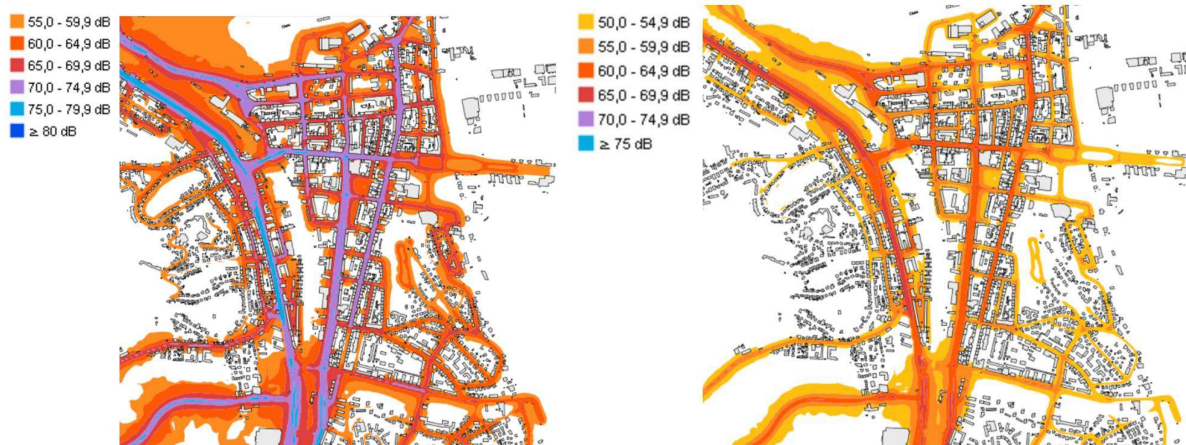
Dzielnica Gdyni Śródmieście jest obszarem o dwojakim charakterze, tak pod względem dominującej funkcji, jak rodzaju i sposobu zabudowy. Część północna i północno-zachodnia obejmuje tereny portowe i przemysłowe położone na zachód od portu, część południowo-

wschodnia reprezentuje pierwszy etap rozwoju miasta na gruntach dawnej wsi, po jego powstaniu w połowie lat 20. XX w. W części południowej dominują funkcje mieszkaniowo-usługowe, zlokalizowane są też najważniejsze przestrzenie publiczne miasta. Przeważa tu zwarta, kwartałowa zabudowa w regularnym układzie, opartym na biegnących po linii prostej, wytyczonych na kierunku wschód-zachód i północ-południe ulicach, o 5-6 kondygnacjach, tworząca pierzeje wydzielające światła ulic. Jej rdzeń stanowi historyczna zabudowa z okresu międzywojennego, w 2007 r. wpisana do rejestru zabytków a w 2015 r. uznana za Pomnik Historii. Dzielnica Śródmieście, zgodnie z danymi na koniec 2025 r. [11] liczy 10 839 mieszkańców (ludności zameldowanej). Z tego 35% stanowią osoby starsze, w wieku poprodukcyjnym i jest to jeden z wyższych wskaźników spośród wszystkich dzielnic Gdyni.

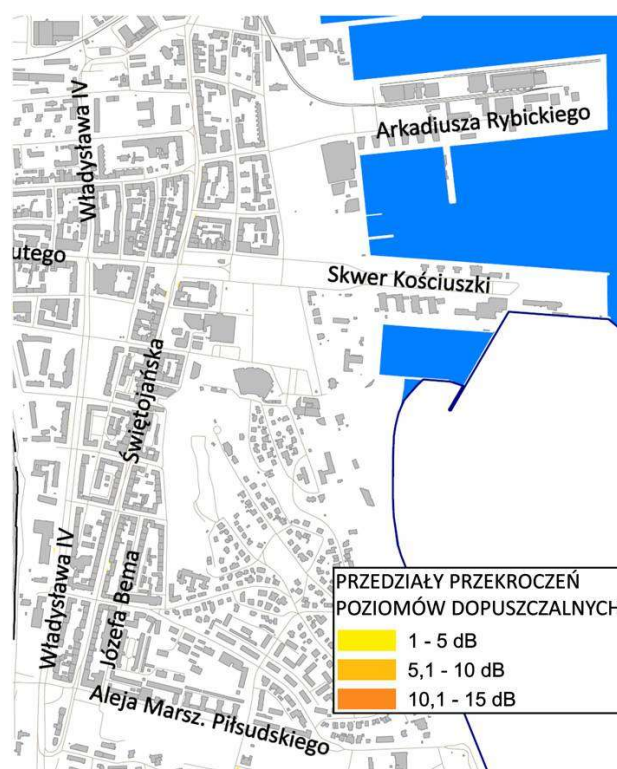
Pod względem poziomu ochrony akustycznej i obowiązującego dopuszczalnego poziomu hałasu długookresowego zabudowa południowej części dzielnicy zaliczona została do terenów w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców o najniższym reżimie ochronnym [10]. Jedynie na wschodnim krańcu ul. Macieja Płazyńskiego i ul. Arkadiusza Rybickiego - zakończeniu tzw. mola Dalmoru – planowana tam zabudowa ujęta została jako teren zabudowy mieszkaniowo-usługowej o wyższym poziomie ochrony. Na obszarze portowo-przemysłowym, przy ul. Energetyków w miejscu lokalizacji Zespołu Placówek Oświatowych nr 1 wyznaczono teren zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży o jeszcze silniejszej ochronie przed hałasem.

Układ komunikacyjny południowej części dzielnicy Śródmieście - historycznego centrum miasta Gdyni – oparty jest o siatkę w przybliżeniu prostopadłych do siebie ulic o przebiegu północ-południe (m.in. ul. Władysława IV, ul. Świętojańska, ul. 3 maja, ul. Dworcowa) i wschód-zachód (m.in. ul. Jana z Kolna, ul. Wójta Radtkego, ul. 10 lutego). Największe natężenie ruchu, w tym tranzytowego, przenoszą ulice Władysława IV, 10 lutego, Dworcowa, Plac Konstytucji i Janka Wiśniewskiego, powiązane z wjazdami do opisywanego rejonu i zapewniające komunikację z zewnętrznym systemem ulicznym. Ul. Janka Wiśniewskiego prowadzi dalej ruch wzdłuż południowej granicy portowo-przemysłowej części dzielnicy Śródmieście i razem z ul. E. Kwiatkowskiego tworzy połączenie centrum miasta z dzielnicami na Kępie Oksywskiej. Do uczęszczanych, prowadzących ruch tranzytowy ulic na terenach portowych należy także ul. Polska, zapewniająca m.in. dostęp do Publicznego Terminalu Promowego oraz Muzeum Emigracji, połączona z historycznym centrum poprzez ul. B. Chrzanowskiego i ul. T. Wendy. Na obszarze portowo-przemysłowym wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych nie ma zabudowy chronionej akustycznie.

Rozkład poziomu drogowego hałasu długoterminowego dla pory dnia, wieczoru i nocy (LDWN) oraz dla pory nocy (LN) w rejonie historycznego centrum miasta, na podstawie Strategicznej Mapy Hałasu Miasta Gdyni [12] zaprezentowano na rysunku 6. Sporządzona w ramach [12] mapa terenów zagrożonych hałasem drogowym dla południowej części dzielnicy wskazuje jedynie miejscowe przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu długoterminowego dla pory dnia, wieczoru i nocy (LDWN) o wysokości do 5 dB (rys. 7). Notowane są one wzdłuż ul. Władysława IV, ciągu ulic Świętojańskiej i Portowej, ul. 3 Maja, ul. 10 Lutego, ul. Wójta Radtkego i ciągu ulic Jana z Kolna oraz Janka Wiśniewskiego.

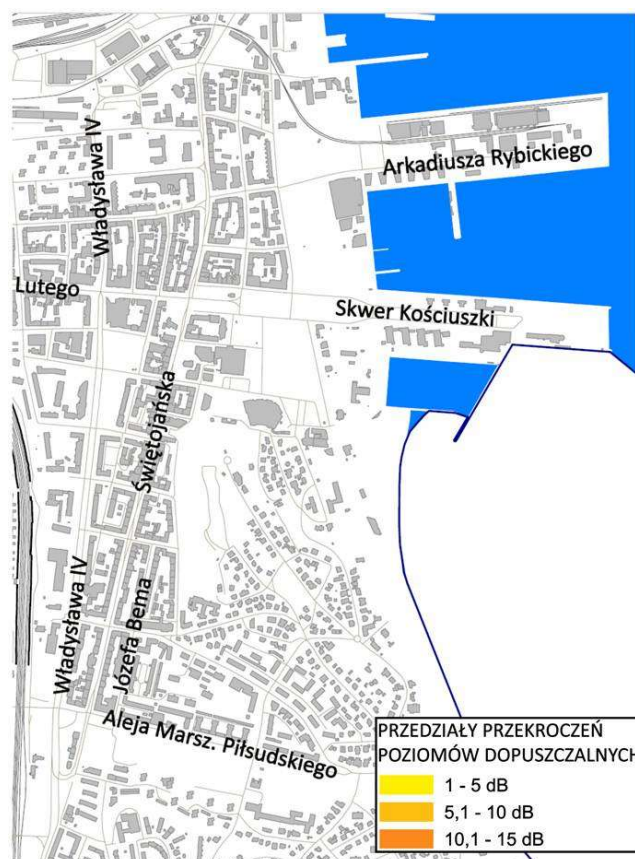


Rys. 6. LDWN (po lewej) i LN (po prawej) – dla obszaru Śródmieście [17]



Rys. 7. Mapa terenów zagrożonych LDWN – dla obszaru Śródmieście [12]

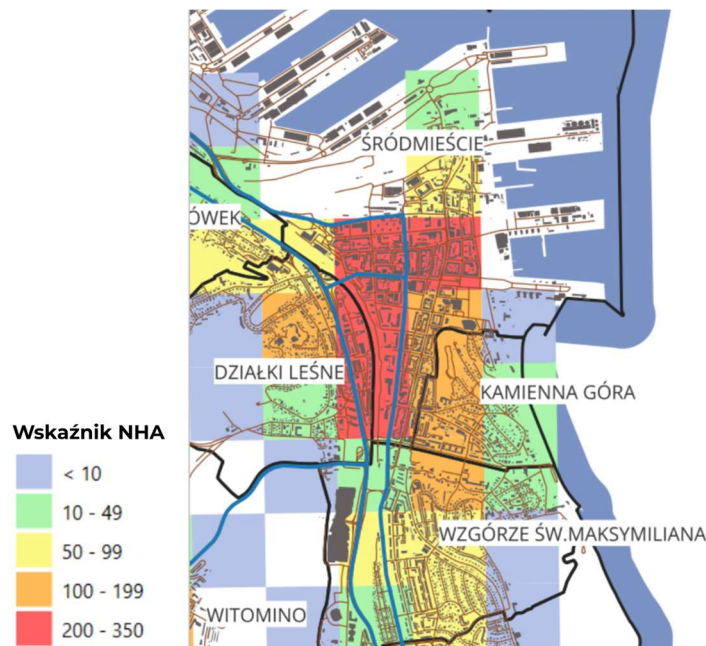
Dla pory nocy (LN) SMHMG przekroczeń dopuszczalnego poziomu nie odnotowała (rys. 8). Ze względu na przewagę zabudowy pierzejowej hałas drogowy głównie zatrzymuje się na fasadach budynków nie dochodząc do wnętrza terenów o chronionym przeznaczeniu.



Rys. 8. Mapa terenów zagrożonych LN – dla obszaru Śródmieście [12]

Program ochrony środowiska przed hałasem dla obszaru województwa pomorskiego [5], obszar Śródmieścia wskazuje jako jedną z dzielnic o najwyższych wartościach wskaźnika N_{HA} . Obszar mieszkaniowo-usługowej, południowej części dzielnicy objęty jest kwadratami reprezentującymi wartości 100-199 osób narażonych na znaczną dokuczliwość hałasu oraz - na zachodnim i północnym obrzeżu - 200-350 takich osób (rys. 9). Ustalone dla nich wartości mieszczą się w granicach 10% najwyższych wartości wskaźnika N_{HA} opracowanego dla Gdyni. Wskaźniki N_{HA} na terenach potowo-przemysłowych kształtują się na poziomie od niecałych 10 do 99 osób. Dla przecinającej wyłącznie obszar portowy części ul. E. Kwiatkowskiego nie opracowano wskaźników.

Zasady ochrony przed hałasem drogowym zabudowy w historycznym centrum miasta w znacznej części określa ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska [15], która mówi, że: *“w przypadku zabudowy mieszkaniowej, szpitali, domów pomocy społecznej lub budynków związanych ze statym 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 (...), ochrona przed hałasem polega na stosowaniu rozwiązań technicznych zapewniających właściwe warunki akustyczne w budynkach”* (Art. 114 ust. 4).



Rys. 9. Wskaźnik N_{HA} dla obszaru Śródmieście [5]

W odniesieniu do obszarów przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu oraz dotkniętych znaczną jego dokuczliwością działania naprawcze formułują: w ograniczonym stopniu Strategiczna Mapa Hałasu Miasta Gdyni [12] i znacznie szerzej Program ochrony środowiska przed hałasem dla obszaru województwa pomorskiego [3]. Strategiczna Mapa Hałasu Miasta Gdyni [12] uwzględnia lub prognozuje skutki inwestycji już realizowanych i planowanych do realizacji przez miasto Gdynia. Dla obszaru Śródmieścia jest to:

- przebudowa dróg powiatowych - przebudowa oraz poprawa systemu drogowego i układu komunikacji miejskiej planowane na lata 2014-2024:
 - działania organizacyjne: wprowadzenie organizacyjnych rozwiązań spowalniających ruch, np. Tempo30,
 - działania techniczne: poprawa stanu technicznego ulic z zastosowaniem tzw. cichych nawierzchni oraz techniczne spowolnienie ruchu, np. zwężenie ulic kosztem chodników i zieleni, wyniesione skrzyżowania i przejścia dla pieszych itp.,
- modernizacja ulic gminnych - poprawa lokalnego systemu drogowego planowane na lata 2014-2024:
 - działania organizacyjne: wprowadzenie organizacyjnych rozwiązań spowalniających ruch, np. Tempo30,
 - działania techniczne: poprawa stanu technicznego ulic z zastosowaniem tzw. cichych nawierzchni oraz techniczne spowolnienie ruchu, np. zwężenie ulic kosztem chodników i zieleni, wyniesione skrzyżowania i przejścia dla pieszych itp.,
- przebudowa ul. Starowiejskiej oraz remont odcinka ul. Abrahama planowane na lata 2022-2023:
 - działania organizacyjne: ograniczenie prędkości do 30 km/h,
 - działania techniczne: zastosowanie wyniesionych skrzyżowań z ul. 3 Maja i Władysława IV oraz wprowadzenie dróg rowerowych w obu kierunkach.

Program ochrony środowiska przed hałasem dla obszaru województwa pomorskiego [5] jako dedykowane wprost obszarowi Śródmieścia formułuje działania planowane do podjęcia w ciągu 5 lat od roku uchwalenia programu:

- HD04 przebudowa ul. Starowiejskiej oraz remont odcinka ul. Abrahama,
- HD06 przebudowa i zmiana organizacji ruchu na wybranych odcinkach ul. ul. Wójta Radtkego, Władysława IV i 3 Maja,
- HD07 przebudowa ulic: Świętojańskiej, Plac Kaszubski, Portowa wraz z odcinkami ulic: 10 Lutego i Skwer Kościuszki.

Działanie HD04 zostało zrealizowane, w ramach zadania m.in. wymieniono nawierzchnię ul. Starowiejskiej. Dla działania HD06 pozyskano finansowanie z Funduszy Europejskich na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027, a postępowanie przetargowe zaplanowano na II kwartał 2026 r. Co do zadania HD07, zrezygnowano z jego realizacji ze względu na brak oferentów w przetargu.

W wyniku przeprowadzonych analiz dokumentów strategicznych, w zakresie obszaru Śródmieście, do dalszych analiz w zakresie rozwiązań obniżających poziom hałasu wytypowano następujące ulice: Świętojańską, Władysława IV, Piłsudskiego oraz 10 Lutego.

Kamienna Góra

Dzielnica Gdyni Kamienna Góra od zachodu i północy bezpośrednio graniczy z dzielnicą Śródmieście i jednocześnie z historycznym centrum Gdyni. Od wschodu przylega do brzegu morskiego, od południa, przez Al. Marszałka Józefa Piłsudskiego, graniczy z dzielnicą Wzgórze Świętego Maksymiliana. Ma charakter przede wszystkim mieszkaniowy z niewielkim udziałem usług, w tym towarzyszących funkcji mieszkaniowej oraz publicznych (oświaty, nauki, kultury).

Charakterystyczna jest dla dzielnicy zabudowa jednorodzinna oraz niska, kilkumieszkaniowa zabudowa wielorodzinna na indywidualnych działkach z zielenią towarzyszącą. Tworzy ona zasadniczą część historycznego układu urbanistycznego willowej dzielnicy rozwijającej się od lat 20. XX w., w roku 1985 wpisanego do rejestru zabytków województwa gdańskiego. Zabudowa wielorodzinna usytuowana jest głównie w południowej i południowo-zachodniej części dzielnicy. W rejonie ul. Krasickiego i Al. Piłsudskiego są to w większości zespoły wolnostojących bloków mieszkalnych, w rejonie ul. Słowackiego, Bema i Kilińskiego jest to kwartałowa zabudowa pierzejowa, należąca do historycznej zabudowy szerszej ujętego śródmieścia. Północno-zachodnią część Kamiennej Góry zajmuje rozległy teren zieleni – Park im. Lecha i Marii Kaczyńskich. Wzdłuż brzegu morskiego biegnie główny ciąg spacerowy miasta – Bulwar Nadmorski im. Feliksa Nowowiejskiego.

Dzielnica Kamienna Góra, zgodnie z danymi na koniec 2025 r. [18] liczy 3637 mieszkańców. Z tego 33% stanowią osoby starsze, w wieku poprodukcyjnym.

Pod względem poziomu ochrony akustycznej i obowiązującego dopuszczalnego poziomu hałasu długookresowego głównie wielorodzinna zabudowa południowo-zachodniej części dzielnicy, od ul. Krasickiego i ul. Słowackiego, zaliczona została do terenów strefy śródmiejskiej [12]. Pozostałą część obszaru zabudowanego Kamiennej Góry ujęto jako tereny mieszkaniowo-usługowe, z wyłączeniem obiektów usługowych w rejonie śródmiejskiej plaży i kąpieliska (Muzeum Miasta Gdyni, Muzeum Marynarki Wojennej, Klub Marynarki Wojennej, akademiki Uniwersytetu Morskiego, Hotel Kaszubski w budowie) nie objętych ochroną akustyczną. Park im. Lecha i Marii Kaczyńskich zaliczono do terenów rekreacyjno-wypoczynkowych.

Układ komunikacyjny tworzą niemal wyłącznie ulice lokalne i dojazdowe zapewniające przede wszystkim dostęp do zabudowy mieszkaniowo-usługowej. Kategorię ulicy zbiorczej ma Al. Marsz. J. Piłsudskiego stanowiąca południową granicę dzielnicy, zapewniająca dostęp do bulwaru nadmorskiego i związanej z nim strefy rekreacyjno-turystycznej, a także dojazd, przez ul. Legionów, do dwóch dzielnic: Kamiennej Góry i Wzgórza Świętego Maksymiliana. Przez Kamienną Górę, pomimo sieci stosunkowo wąskich ulic, prowadzi objazd historycznego centrum miasta, zapewniający indywidualną komunikację z rejonem Skweru Kościuszki i Mola Południowego oraz skupionych tam obiektów kultury. W kierunku północnym poprzez ul. Legionów, Korzeniowskiego, Sienkiewicza i Sędzickiego, w kierunku południowym przez ul. Sienkiewicza, Korzeniowskiego i Krasickiego.

Rozkład poziomu drogowego hałasu długoterminowego dla pory dnia, wieczoru i nocy (LDWN) oraz dla pory nocy (LN) w rejonie historycznego centrum miasta, w tym w dzielnicy Kamienna Góra prezentują rysunki 6-8.

Strategiczna Mapa Hałasu Miasta Gdyni [12] nie wskazuje na Kamiennej Górze przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu długoterminowego.

Według Programu ochrony środowiska przed hałasem dla obszaru województwa pomorskiego [5] dzielnica Kamienna Góra, ujęta w siatce kwadratów 500x500 m, pod względem wskaźnika N_{HA} dzieli się na 2 części: zachodnią, ujmowaną razem z fragmentem Śródmieścia, gdzie wskaźnik osiąga wartość 100-199 osób oraz wschodnią, gdzie wskaźnik osiąga wartość od kilku do 49 takich osób. Wskaźnik ustalony dla południowo-zachodniej części dzielnicy mieści się w granicach 10% najwyższych wartości wskaźnika N_{HA} opracowanego dla Gdyni. Program ochrony środowiska przed hałasem dla obszaru województwa pomorskiego nie formułuje jednak działań w zakresie ochrony środowiska przed hałasem drogowym dedykowanych dzielnicy Kamienna Góra.

Wzgórze Świętego Maksymiliana

Położona na południe od Kamiennej Góry dzielnica Wzgórze Świętego Maksymiliana rozciąga się od lasów wokół Witomina na zachodzie po Bulwar Nadmorski im. Feliksa Nowowiejskiego i linię brzegową na wschodzie. Na północy jej granica z dzielnicami Kamienna Góra i Śródmieście biegnie skrajem pasa drogowego Al. Marszałka Józefa Piłsudskiego a z dzielnicą Działki Leśne północną stroną ul. Kieleckiej. Na południu przez ul. Sportową Wzgórze Świętego Maksymiliana graniczy z dzielnicą Mały Kack a wzdłuż ul. Redłowskiej i z włączeniem ul. T. Nocznickiego oraz ul. Gen. J. Hallera z dzielnicą Redłowo. Jest obszarem mocno zróżnicowanym pod względem zagospodarowania i użytkowania terenu. Przylegająca do lasu zachodnia część, oddzielona głównym ciągiem komunikacyjnym miasta (Al. Zwycięstwa, linie kolejowe w kierunku Gdańska i Kościerzyny) zajęta jest głównie przez duże obiekty usług komercyjnych i usług publicznych (CH Riviera, hala widowiskowo-sportowa Polsat Plus Arena Gdynia, Narodowy Stadion Rugby) z niewielkim udziałem zabudowy biurowo-mieszkaniowej, w tym wysokiej. Część centralną, w obrębie Kępy Redłowskiej zajmuje głównie zabudowa mieszkaniowa, wielorodzinna i jednorodzinna z obiektami usługowymi, w tym usług edukacji i zdrowia. W północno-wschodniej części dzielnicy zabudowa mieszkaniowo-usługowa dochodzi do bulwaru nadmorskiego, część południowo-wschodnią zaś porastają lasy powiązane z terenami leśnymi rezerwatu przyrody Kępa Redłowska. Zbliżony do opisanego, strefowy układ zabudowy kontynuuje się także w kierunku południowym, w dzielnicach Mały Kack i Redłowo.

Dzielnica Wzgórze Świętego Maksymiliana, zgodnie z danymi na koniec 2025 r. [18] liczy 9839 mieszkańców. Z tego prawie 33% stanowią osoby starsze, w wieku poprodukcyjnym.

Pod względem obowiązującego dopuszczalnego poziomu hałasu długookresowego mieszkaniowo-usługowa zabudowa pomiędzy ul. Legionów a Al. Zwycięstwa, mieszkaniowo-usługowa zabudowa, w tym zabudowa mieszkalna rozwijająca się w miejscu ogrodów działkowych oraz zespoły istniejącej i planowanej zabudowy mieszkaniowo-usługowej po zachodniej stronie linii kolejowej zostały zakwalifikowane w Strategicznej Mapie Hałasu Miasta Gdyni jako tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. Mieszkańców [12]. Części dzielnicy po wschodniej stronie ul. Legionów w przewadze stanowią tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. Wśród nich, lokalnie występują tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego (rejon ul. Legionów, ul. Górnej, ul. K. Tetmajera, ul. C. Norwida, ul. J. Ejsmonda, ul. W. Pola, ul. S. Wyspiańskiego, ul. Skośnej). Na wschodnich obrzeżach dzielnicy wskazano tereny mieszkaniowo-usługowe. Tereny szkół (III Liceum Ogólnokształcące, Szkoła Podstawowa nr 23, Szkoła Podstawowa nr 53) stanowią tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży.

Zróźnicowanie charakteru zabudowy dzielnicy ma swoje odbicie również w strukturze układu komunikacyjnego. W części zachodniej wzdłuż linii kolejowej biegną drogi należące do głównych ciągów komunikacyjnych miasta: Al. Zwycięstwa i ul. Droga Gdyńska. Usługową i usługowo-mieszkaniową zabudowę obsługuje tam uboga sieć ulic lokalnych przecinająca głównie tereny nie objęte ochroną przed hałasem. Sieć drogową na Kępie Redłowskiej, po wschodniej stronie Al. Zwycięstwa, podobnie jak na Kamiennej Górze tworzy głównie sieć ulic lokalnych i dojazdowych. Komunikacyjną oś tej części dzielnicy stanowi ul. Legionów o kategorii ulicy zbiorczej, funkcjonująca również jako objazd w stosunku do odcinka Al. Zwycięstwa między Śródmieściem a Orłowem. Do uczęszczanych ciągów komunikacyjnych należy również ul. Harcerska, ul. Kopernika, łącząca Śródmieście z osiedlami na tzw. Płycie Redłowskiej oraz lokalne ulice obsługujące zabudowę w północno-wschodniej części dzielnicy: ul. K. Przerwy-Tetmajera, ul. S. Moniuszki, ul. J. Ejsmonda, ul. B. Prusa i ul. K. Ujejskiego.

Rozkład poziomu drogowego hałasu długoterminowego dla pory dnia, wieczoru i nocy (LDWN) oraz dla pory nocy (LN) od historycznego centrum miasta po Orłowo, w tym w dzielnicy Wzgórze Świętego Maksymiliana prezentują rysunki 6-8. Według Strategicznej Mapy Hałasu Miasta Gdyni [10], mapy terenów zagrożonych hałasem przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu dotyczą przede wszystkim terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oraz terenu zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży (III LO) przylegających do ul. Legionów a także ul. Redłowskiej na granicy dzielnicy (rys. 10). W największym stopniu są notowane dla pory dnia, wieczoru i nocy (LDWN), miejscami nawet przekraczając poziom 5 dB. Najbardziej obciążony pod tym względem jest rejon skrzyżowania z ul. Gen. J. Hallera. Przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu na odcinku ul. Legionów od ul. Kopernika do ul. Batalionów Chłopskich, do 5 dB, wskazane zostały również dla pory nocy (LN). Miejscowe przekroczenia poziomu drogowego hałasu długoterminowego dla pory dnia, wieczoru i nocy, nie większe niż 5 dB, [12] pokazuje także dla terenów strefy śródmiejskiej na północnym odcinku Al. Zwycięstwa oraz pomiędzy ul. Droga Gdyńska i K. Górskiego po zachodniej stronie linii kolejowej. W niewielkim stopniu również w odniesieniu do zabudowy jednorodzinnej przy ul. K. Przerwy-Tetmajera.

Z przebiegiem ul. Legionów wyraźnie skorelowane są poziomy wskaźnika N_{HA} prezentowane w Programie ochrony środowiska przed hałasem dla obszaru województwa pomorskiego [5]. W siatce kwadratów 500x500 m jego wartości kształtują się na poziomie 50-199 osób, najwyższym w północnej części dzielnicy (100-199) przy uwzględnieniu oddziaływania także Al. Marsz. J.

Piłsudskiego. W tym przedziale wartości (50-99) mieści się również rejon ul. Harcerskiej i Al. Zwycięstwa.

W zakresie działań mających za cel poprawę jakości klimatu akustycznego Strategiczna Mapa Hałasu Miasta Gdyni [12] uwzględniła jedynie skutki inwestycji już realizowanych i zaplanowanych do realizacji (w ciągu 5 lat, licząc od roku następującego po roku sporządzenia przez miasto Gdynia. Dla obszaru dzielnicy Wzgórze Świętego Maksymiliana miałyby zastosowanie:

- przebudowa dróg powiatowych (ul. Legionów, ul. Redłowska) - przebudowa oraz poprawa systemu drogowego i układu komunikacji miejskiej planowane na lata 2014-2024:
- działania organizacyjne: wprowadzenie organizacyjnych rozwiązań spowalniających ruch, np. Tempo30,
- działania techniczne: poprawa stanu technicznego ulic z zastosowaniem tzw. cichych nawierzchni oraz techniczne spowolnienie ruchu, np. zwężenie ulic kosztem chodników i zieleni, wyniesione skrzyżowania i przejścia dla pieszych itp.,
- modernizacja ulic gminnych - poprawa lokalnego systemu drogowego planowane na lata 2014-2024:
- działania organizacyjne: wprowadzenie organizacyjnych rozwiązań spowalniających ruch, np. Tempo30,
- działania techniczne: poprawa stanu technicznego ulic z zastosowaniem tzw. cichych nawierzchni oraz techniczne spowolnienie ruchu, np. zwężenie ulic kosztem chodników i zieleni, wyniesione skrzyżowania i przejścia dla pieszych itp.,

Program ochrony środowiska przed hałasem dla obszaru województwa pomorskiego [3] nie sformułował działań dedykowanych wprost obszarowi dzielnicy Wzgórze Świętego Maksymiliana. Przewiduje realizację działań zawartych już w innych dokumentach strategicznych miasta, spośród których zastosowanie w rozwiązywaniu problemów dzielnicy mogą mieć:

- uwzględnianie stref ograniczonego lub uspokojonego ruchu,
- wprowadzanie rozwiązań uspokajających ruch.

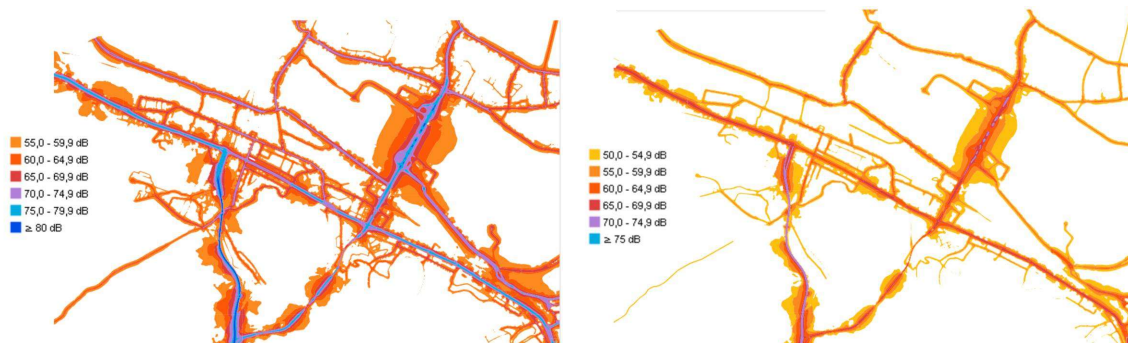
W zakresie Dzielnicy Wzgórze Świętego Maksymiliana, do dalszych analiz w zakresie rozwiązań obniżających poziom hałasu wytypowano następujące ulice:

- Legionów (skrzyżowanie z Hallera - Redłowska głównie),
- zabudowa od Legionów do Kopernika (płyta Redłowska) Nocznickiego.

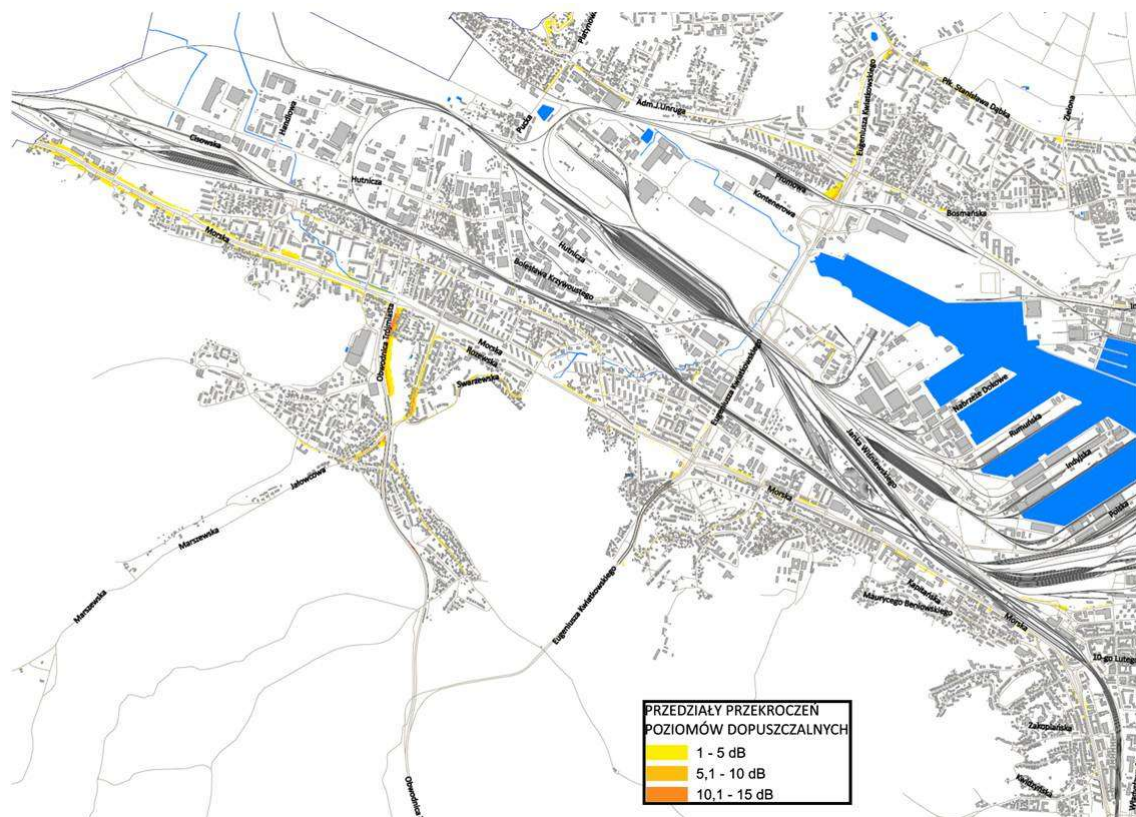
Ciągi tranzytowe - ulice Morska, Hutnicza, Estakada Kwiatkowskiego

Ulicę Morską zakwalifikowano jako ciąg komunikacyjny o wysokim natężeniu ruchu, w tym w rejonie węzła z Obwodnicą Trójmiasta, charakteryzujący się znacznym udziałem ruchu tranzytowego oraz dojazdowego z obszaru Małego Trójmiasta.

Na rysunkach 10-13 przedstawiono wyniki rozkładu poziomu drogowego hałasu długoterminowego dla pory dnia, wieczoru i nocy (LDWN) oraz dla pory nocy (LN), mapę terenów zagrożonych oraz wyniki wskaźnika N_{HA} .



Rys. 10. LDWN (po lewej) i LN (po prawej) dla ulic Morska, Hutnicza oraz Estakada Kwiatkowskiego [17]

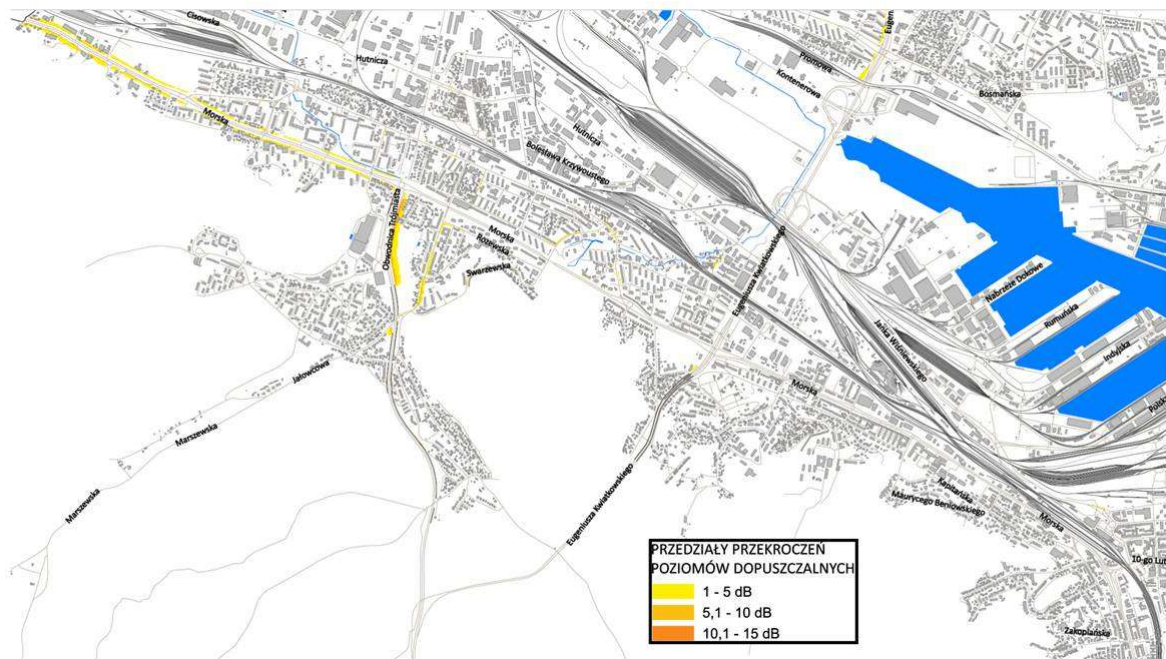


Rys. 11. Mapa terenów zagrożonych LDWN – dla ulic Morska, Hutnicza oraz Estakada Kwiatkowskiego [12]

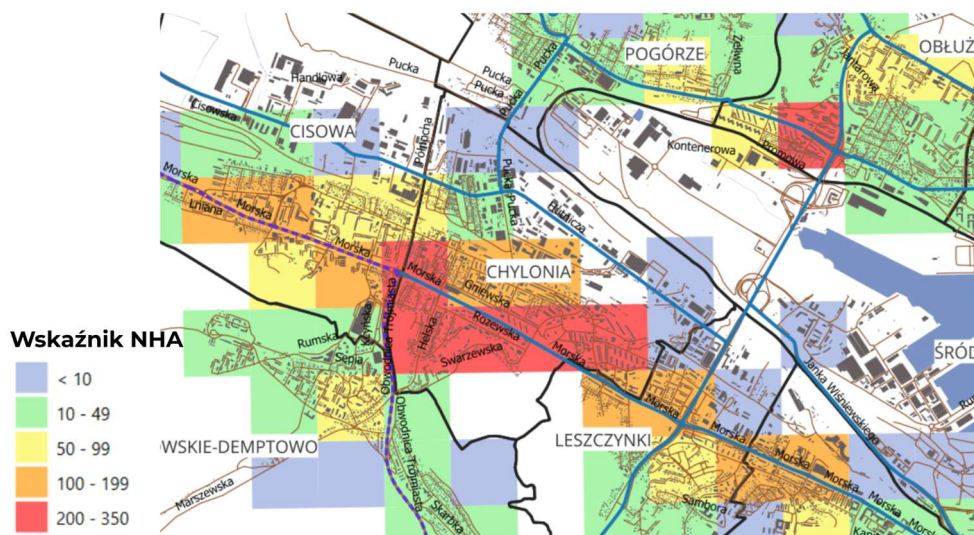
W zakresie głównych ciągów tranzytowych, do dalszych analiz dotyczących rozwiązań obniżających poziom hałasu, wytypowano następujące obszary:

- odcinek: ul. Morska / Estakada Kwiatkowskiego - węzeł Obwodnicy Trójmiasta,
- dzielnica Leszczynki - obszar w rejonie ul. Morskiej / Estakady (przejazdy przez dylatacje, ruch tranzytowy) oraz ul. Dantyszka (stwierdzone przekroczenie poziomu hałasu w porze nocnej o ok. 5,5 dB),
- rejon zakończenia Estakady Kwiatkowskiego - ul. Boisko, ul. Unruğa oraz ciąg ul. Kwiatkowskiego – ul. Podgórska.

Do dalszych analiz nie przyjęto rejonu węzła ul. Morska - Obwodnica Trójmiasta (droga ekspresowa S6). Jest to obszar pozostający poza kompetencjami Gminy Miasta Gdyni a zarządca jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.



Rys. 12. Mapa terenów zagrożonych LN – dla ulic Morska, Hutnicza oraz Estakada Kwiatkowskiego [12]

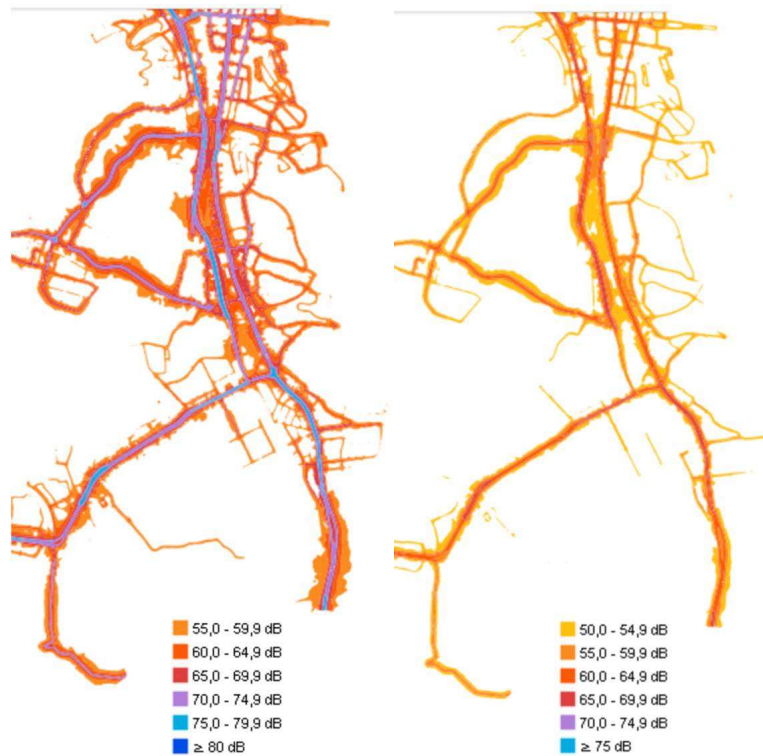


Rys. 13. Wskaźnik N_{HA} dla dzielnic Cisowa, Chylonia, Leszczynki [5]

Aleja Zwycięstwa

Aleję Zwycięstwa analizowano jako odcinek drogi o charakterze prostym i przelotowym, na którym obserwowane są przejazdy pojazdów ze zmodyfikowanymi układami wydechowymi, w szczególności w godzinach wieczornych i nocnych, związane z dojazdem w kierunku plaż oraz śródmieścia.

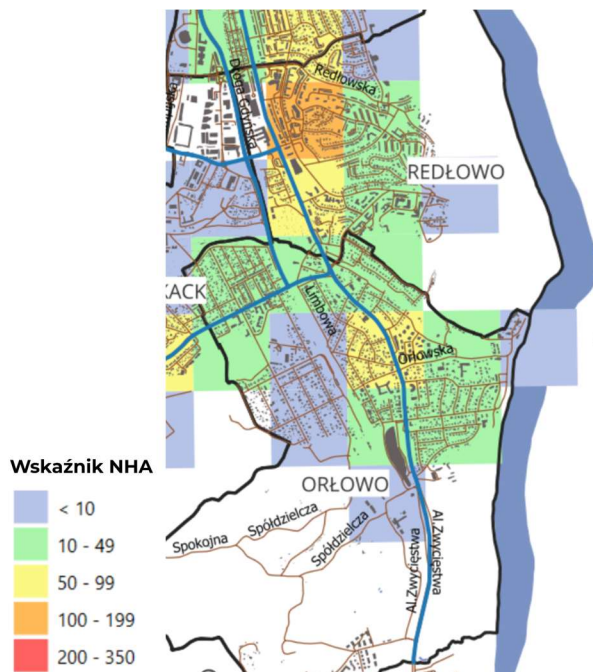
Na rysunkach 14-16 przedstawiono wyniki rozkładu poziomu drogowego hałasu długoterminowego dla pory dnia, wieczoru i nocy (LDWN) oraz dla pory nocy (LN), mapę terenów zagrożonych oraz wyniki wskaźnika N_{HA}.



Rys. 14. LDWN (po lewej) i LN (po prawej) – dla Al. Zwycięstwa [17]



Rys. 15. Mapa terenów zagrożonych LDWN (po lewej) i LN (po prawej) – dla Al. Zwycięstwa [12]



Rys. 16. Wskaźnik N_{HA} dla dzielnic Redłowo i Orłowo [5]

W zakresie głównych ciągów tranzytowych (al. Zwycięstwa), do dalszych analiz dotyczących rozwiązań obniżających poziom hałasu wytypowano cały odcinek al. Zwycięstwa, głównie ze względu na wzmożony ruch motocykli, związany m.in. z przejazdami tranzytowymi z Sopotu w kierunku plaż.

I.5. Wnioski z części I

Hałas drogowy stanowi istotny problem środowiskowy i społeczny w Gdyni, szczególnie w obszarach o zwartej zabudowie mieszkaniowej oraz w sąsiedztwie głównych ciągów komunikacyjnych.

Między innymi na podstawie Strategicznej Mapy Hałasu Miasta Gdyni [10] oraz Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa pomorskiego [3] zidentyfikowano obszary o najwyższych wskaźnikach oddziaływania hałasu na mieszkańców, w tym w szczególności dzielnice śródmiejskie.

Największe obciążenie hałasem związane jest z ruchem tranzytowym, koncentracją ruchu pojazdów ciężkich oraz intensywnym ruchem w godzinach wieczornych i nocnych. Szczególną uciążliwość dla mieszkańców stanowi **hałas impulsowy** rozumiany jako pojedyncze zdarzenia/huk (np. strzały z wydechu) oraz **hałas pulsacyjny** rozumiany jako hamowanie i ruszanie w ruchu drogowym (wybryki chuligańskie).

Rekomendacje z Programu ochrony środowiska przed hałasem [5] wskazują na:

- uwzględnianie stref ograniczonego lub uspokojonego ruchu,
- zmniejszanie uciążliwości spowodowanych emisją hałasu i spalin ze środków transportu,
- wprowadzanie rozwiązań uspokajających ruch.

Wyniki diagnozy wskazują, że ograniczenie hałasu wymaga działań wielotorowych, obejmujących rozwiązania prawne (**rozdział II**), infrastrukturalno-techniczne (**rozdział III**) oraz społeczno-organizacyjne (**rozdział IV**), w tym ukierunkowane na egzekwowanie przepisów i zmianę zachowań uczestników ruchu.

Wyniki diagnozy posłużą do opracowania katalogu działań zarządczych oraz propozycji rozwiązań ograniczających hałas drogowy, które zostaną przedstawione mieszkańcom na kolejnym etapie, w ramach konsultacji społecznych.

II. Analiza możliwości działań z zakresu obszaru prawnego

II.1. Zakres możliwości zastosowania narzędzi z obszaru prawnego – opis

Spełnienie norm hałasu przez inwestycje drogowe względem sąsiadujących terenów wrażliwych akustycznie nie zawsze podlega ocenie wyłącznie przez pryzmat ustaleń obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli teren chroniony figuruje w planie, ale w stanie faktycznym nie jest jeszcze zagospodarowany, np. jako teren przeznaczony pod zabudowę mieszkaniową, na którym budynki jeszcze nie powstały. Podobnie, jeżeli projektant inwestycji deklaruje brak negatywnego oddziaływania na istniejące sąsiedztwo lub projektuje rozwiązania ograniczające oddziaływanie o niewłaściwych parametrach, faktyczne oddziaływanie na etapie użytkowania może wykazywać przekroczenia wartości dopuszczalnych. Podstawą stwierdzenia takich przekroczeń są pomiary hałasu wykonane w toku sporządzania analiz porealizacyjnych lub pomiary wskazane jako obowiązki zarządców infrastruktury w art. 175–177 Prawa ochrony środowiska [15]. W sytuacji, gdy pomiary wykażą przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu, zarządca drogi powinien podjąć działania przewidziane w art. 173 pkt 1 lit. a i pkt 2 Poś, a gdy tego nie zrobi, właściwy organ ochrony środowiska może nałożyć na niego, w drodze decyzji administracyjnej, obowiązek ograniczenia oddziaływania na środowisko lub przywrócenia środowiska do stanu właściwego, na podstawie art. 362 w związku z art. 378 Poś. Procedury te mają charakter sformalizowany, są czasochłonne i mogą podlegać kontroli instancyjnej.

Hałas ruchu ulicznego stanowi bardzo wąski wycinek ogólnej problematyki hałasu komunikacyjnego. Ustawa Prawo ochrony środowiska [15] przewiduje instrumenty prawne umożliwiające ustanawianie ograniczeń związanych z hałasem, w tym uchwały podejmowane na podstawie art. 157 ust. 1 oraz wyznaczanie obszarów cichych, o których mowa w art. 118b ust. 1. W odniesieniu do hałasu pochodzącego od ruchu drogowego ich zastosowanie jest jednak w praktyce ograniczone. Uchwały podejmowane na podstawie art. 157 ust. 1 Poś [15] muszą odnosić się do realnie zidentyfikowanych i udokumentowanych problemów środowiskowych, a nie do jednostkowych zgłoszeń czy incydentalnych sytuacji. W przypadku hałasu drogowego istotne znaczenie ma także to, że przepis ten odnosi się do instalacji lub urządzeń, z których emitowany hałas może negatywnie oddziaływać na środowisko. Z kolei przepisy dotyczące obszarów cichych służą ochronie terenów, na których poziom hałasu powinien zostać utrzymany co najmniej na istniejącym poziomie, a nie stanowią podstawowego instrumentu reagowania w miejscach już dotkniętych utrwalonym problemem hałasu komunikacyjnego.

Obowiązujące przepisy, w tym Kodeks wykroczeń, w szczególności art. 51, oraz normy dopuszczalnych poziomów hałasu określone w aktach wykonawczych do ustawy Prawo ochrony środowiska, wyznaczają granice, poza którymi gmina nie może samodzielnie i dowolnie ingerować poprzez akty prawa miejscowego. Przepisy dotyczące obszarów cichych (art. 118b Poś) chronią obszary, na których poziom hałasu powinien zostać zachowany co najmniej na dotychczasowym poziomie, co ogranicza ich przydatność jako instrumentu naprawczego wobec miejsc

już dotkniętych problemem. Wytypowanie obszarów kwalifikujących się jako obszary ciche wymaga przy tym uprzedniego formalnego zidentyfikowania i odpowiedniego uzasadnienia.

W związku z powyższym podstawowym, najbardziej realnym i prawnie dopuszczalnym obszarem działań miasta w odniesieniu do hałasu ruchu drogowego pozostają działania

w zakresie organizacji ruchu drogowego. Prezydent miasta dysponuje kompetencjami umożliwiającymi m.in. wprowadzanie ograniczeń ruchu na wybranych ulicach lub obszarach, ustanawianie stref

z ograniczonym wjazdem określonych kategorii pojazdów, w tym np. motocykli, oraz różnicowanie zasad ruchu w zależności od pory dnia lub okresu. Zmiany organizacji ruchu wymagają uzgodnienia z właściwymi organami i powinny być odpowiednio uzasadnione, przy czym przepisy wprost wskazują właściwą organizację ruchu jako jeden ze środków ochrony przed zanieczyszczeniami związanymi z eksploatacją dróg.

W ramach prac przedmiotu Zespołu uwzględniono również sytuację mieszkańców obszarów objętych ograniczeniami. Standardowym rozwiązaniem jest stosowanie oznakowania z wyłączeniami dla mieszkańców, służb i dostaw. Całkowite wyłączenie możliwości wjazdu dla mieszkańców mogłoby być oceniane jako środek nieproporcjonalny i stanowić podstawę do kwestionowania przyjętej organizacji ruchu. Z tego względu rozwiązania tego rodzaju powinny być stosowane ze szczególną ostrożnością.

Zwrócono również uwagę na możliwość klasyfikacji typów pojazdów pod względem emisji akustycznej. Poszczególne kategorie pojazdów w sposób nierównomierny przyczyniają się do przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu. Motocykle są jednym z najbardziej uciążliwych źródeł hałasu, dlatego ograniczanie ich udziału w ruchu drogowym może prowadzić do istotnej redukcji poziomów hałasu. Działania ukierunkowane na konkretne kategorie pojazdów muszą być jednak merytorycznie uzasadnione i proporcjonalne do skali problemu. Należy przy tym zauważyć, że na gruncie ustawy Prawo o ruchu drogowym motocykl jest kwalifikowany jako pojazd samochodowy.

Uzupełniająco należy wskazać, że od 29 stycznia 2026 r. obowiązują nowe przepisy regulujące spotkania i zloty motoryzacyjne. Zgodnie z art. 65ja ustawy Prawo o ruchu drogowym spotkanie właścicieli, posiadaczy lub użytkowników pojazdów samochodowych na otwartej lub ogólnodostępnej przestrzeni, którego celem jest prezentacja pojazdów samochodowych w liczbie większej niż 10, w szczególności wprowadzonych w nich modyfikacji, wymaga wcześniejszego zawiadomienia organu gminy, do którego odpowiednio stosuje się przepisy rozdziału 2 ustawy – Prawo o zgromadzeniach. Regulacja ta może mieć znaczenie praktyczne także w odniesieniu do spotkań motocyklistów, skoro motocykl na gruncie ustawy również stanowi pojazd samochodowy. Dodatkowo Kodeks wykroczeń przewiduje sankcje za organizowanie takiego spotkania bez wymaganego zawiadomienia, przewodniczenie mu, a także za umyślne uczestnictwo w nim lub przebywanie na nim w charakterze widza. Nowe przepisy nie zastępują klasycznych narzędzi organizacji ruchu, ale mogą stanowić instrument uzupełniający, pozwalający wcześniej identyfikować planowane wydarzenia tego rodzaju i reagować na nie w sposób skoordynowany.

Dokuczliwość hałasu jest zjawiskiem częściowo subiektywnym, zależnym od kontekstu przestrzennego, funkcji obszaru oraz przyzwyczajień mieszkańców. Szczególnie uciążliwe są pojedyncze, impulsywne zdarzenia hałasowe generowane przez indywidualne pojazdy, które nie zawsze odzwierciedlają się w danych ilościowych. Część zgłoszeń mieszkańców może mieć charakter konfliktów sąsiedzkich albo dotyczyć jednostkowych naruszeń porządku publicznego, które nie zawsze mogą być skutecznie rozwiązywane przy użyciu narzędzi administracyjnych o charakterze generalnym.

II.2. Wnioski z części II

Podsumowując, podstawowym kierunkiem działań miasta w zakresie ograniczania hałasu drogowego pozostaje reorganizacja ruchu, uwzględniająca ograniczenie najbardziej uciążliwych źródeł hałasu oraz aspekty społeczne i bezpieczeństwo użytkowników dróg. Rozwiązanie to może być uzupełniane wykorzystaniem nowych przepisów dotyczących spotkań i zlotów motoryzacyjnych, jednak nie eliminuje potrzeby każdorazowego wykazania, że przyjmowane środki są adekwatne, proporcjonalne i należyście uzasadnione.

III. Działania w obszarze infrastrukturalno-technicznym

III.1. Cel i zakres opracowania

Analiza obejmuje rozwiązania infrastrukturalno-techniczne służące ograniczeniu hałasu komunikacyjnego w Gdyni, w szczególności hałasu drogowego oraz hałasu wynikającego z eksploatacji pojazdów o zmodyfikowanych układach wydechowych. Uwzględniono rozwiązania możliwe do zastosowania na poziomie miejskim i lokalnym, wymagające ingerencji w infrastrukturę drogową lub jej otoczenie, jak również działania wspierające poprawę zarządzania ruchem i egzekwowanie przepisów.

W ramach opracowania przyjęto, że działania ograniczające hałas komunikacyjny można rozpatrywać na trzech uzupełniających się poziomach:

Poziom strategiczno-projektowy (inwestycyjny)

Obejmuje rozwiązania o charakterze planistycznym i projektowym, realizowane w skali obszarów, a nie pojedynczych ulic, takie jak m.in. wprowadzanie stref uspokojonego ruchu (Tempo 30/40), wyznaczanie ciągów z priorytetem transportu publicznego czy zmiany układu drogowego w celu ograniczenia natężenia ruchu. Poziom ten wiąże się z przygotowaniem dokumentacji projektowej oraz realizacją inwestycji i jest ukierunkowany głównie na ograniczenie hałasu środowiskowego poprzez redukcję natężenia ruchu.

Dodatkowo na tym poziomie należy uwzględnić działania dla lokalizacji, w których ograniczenie natężenia ruchu jest trudne lub niemożliwe (np. ciągi tranzytowe, takie jak ul. Kwiatkowskiego czy Obwodnica Trójmiasta), gdzie zasadne może być stosowanie rozwiązań ochrony biernej, takich jak ekrany akustyczne lub inne zabezpieczenia infrastrukturalne.

Poziom zarządczy (organizacja i płynność ruchu)

Dotyczy rozwiązań związanych ze zmianą organizacji ruchu, których celem jest ograniczenie hałasu impulsywnego powstającego w wyniku hamowania i ruszania, a także poprawa płynności ruchu. Obejmuje m.in. korekty geometrii skrzyżowań, optymalizację sygnalizacji świetlnej czy wprowadzanie rozwiązań minimalizujących gwałtowne manewry.

Poziom prewencyjno-edukacyjny (egzekwowanie i działania SMART) - opisane w pkt. IV

Skoncentrowany na ograniczaniu hałasu incydentalnego, wynikającego z zachowań kierowców (np. wyścigi uliczne, „pokazowe” przejazdy, tuning układów wydechowych). Obejmuje rozwiązania w zakresie prewencji i egzekwowania przepisów, w tym zastosowanie narzędzi typu SMART a także działania edukacyjne i wzmożone patrole policyjne w godzinach nocnych.

III.2. Propozycje rozwiązań dla wytypowanych obszarów poddanych analizie hałasu drogowego

Obszar (ulica, dzielnica, skrzyżowanie) – wytypowany ze stanu istniejącego/konsultacji z mieszkańcami	Proponowane rozwiązanie/nia	Krótki opis rozwiązania
Dzielnica Śródmieście		
Świętojańska	1. Egzekwowanie istniejącego zakazu wjazdu motocykli	System monitoringu przesyłający informacje do KMP: a) zdjęcia motocykli z widoczną tablicą rejestracyjną (zdjęcie znaku zakazu w tle), b) nagranie przejazdu
	2. Zmiana organizacji ruchu	a) Całkowite zamknięcie ulicy dla ruchu prywatnego, z pozostawieniem ruchu komunikacji miejskiej. b) Sezonowe zamknięcie w miesiącach czerwiec–wrzesień. c) Sezonowe zamknięcie w godzinach nocnych, np. 22:00–6:00. W każdym przypadku a), b), c) następuje ograniczenie ruchu z dopuszczeniem: - komunikacji miejskiej, - wjazdu mieszkańców na podstawie karty mieszkańca (dojazd do posesji), - obowiązujące dostawy w określonych godzinach) 5-10; 19-21 (obsługa lokali gastronomicznych).
	3. Zieleń - nowe nasadzenia	Wprowadzenie nowych nasadzeń drzew i krzewów w pasie między drogą a chodnikiem. Zastosowanie zielonych elewacji oraz nasadzeń przy fasadach budynków.
Władysława IV	1. Zieleń - nowe nasadzenia (odcinek Piłsudskiego – 10 Lutego)	Do wykorzystania pas zieleni między jezdniami i na zewnątrz jezdniach-chodnik- budynek Pasy zieleni wysokiej wzdłuż pierzei.

	2. Wymiana nawierzchni na cichą	Do wdrożenia przy planowaniu prac remontowych [4].
Odcinek Piłsudskiego - Legionów do plaży	1. Wyniesienie skrzyżowania z ul. Prusa	
Kamienna Góra		
ul. Sienkiewicza i ul. Korzeniowskiego	1. Zmiana organizacji ruchu	Występuje tu ruch rekreacyjny przechodzący z ul. Piłsudskiego.
Wzgórze św. Maksymiliana		
Legionów (szczególnie okolice skrzyżowania z Hallera)	1. Zmiana organizacji ruchu – aspekt społeczny	a) Utworzenie dodatkowych przystanków komunikacji zbiorowej - zwiększenie dostępności transportu publicznego, promowanie korzystania z komunikacji zbiorowej, aspekt społeczny związany z poprawą mobilności mieszkańców. b) Uzupelnienie sieci dróg rowerowych (pas rowerowy na ul. Legionów).
Legionów (odcinek do Redłowskiej)	1. Wyniesienie skrzyżowania – na ul. Batalionów Chłopskich	
Zabudowa jednorodzinna przylegająca do Redłowskiej, Kopernika (obszar powiązany komunikacyjnie)	1. Zieleń - nowe nasadzenia	Pas zieleni przy wysokim budynku, ul. Redłowska 35
	2. Wymiana nawierzchni na cichą	Do wdrożenia przy planowaniu prac remontowych [4].
Węzeł Morska – obwodnica		
Węzeł Morska – obwodnica	1. Droga Czerwona –Inwestycja GDDKiA	Obszar pozostaje poza zakresem Zespołu. Droga Czerwona wśród planów Ministerstwa Infrastruktury jest na 2027 rok.
Rejon zakończenia Estakady Kwiatkowskiego		
ul. Boisko, ul. Podgórska	1. Zastosowanie ekranów akustycznych na drodze oraz na budynkach	Rekomenduje się realizację pomiarów wraz z analizą oddziaływania hałasu i drgań na przyległe zabudowania i w tym celu należy określić lokalizację ekranów akustycznych (na drodze

		oraz na budynkach) oraz konstrukcję z uwzględnieniem rozwiązań redukujących drgania [13]
Osiedle Navigator		Na obszarze występuje hałas przemysłowy, w tym portowy – obszar ten pozostaje poza zakresem działań Zespołu.
Odcinek ul. Morska – Estakada		
ul. Żołnierzy Wyklętych (Chyłońska) - Kalksztajnow	1. Wymiana nawierzchni na cichą	Do wdrożenia przy planowaniu prac remontowych [4].
Wysokie budynki ul. Opata Hackiego (ul. Dantyszka, Ramułta)	1. Prace inwestycyjne w zakresie przebudowy Estakady	Ograniczenie prędkości do 50 km/h, które obecnie jest realizowane. Realizacja inwestycji została zaplanowana na lata 2026-2027
	2. Zastosowanie ekranów akustycznych na drodze oraz na budynkach	W ramach prac przygotowawczych, należy wykonać analizę oddziaływania głównie hałasu i drgań na przyległe zabudowania i w tym celu określić lokalizację ekranów akustycznych (na drodze oraz na budynkach) oraz konstrukcję z uwzględnieniem rozwiązań redukujących drgania oraz drgania impulsowe (uderzenia) [13].
Aleja Zwycięstwa		
Ul. Al. Zwycięstwa	1. Zieleń - nowe nasadzenia	a) nasadzenia wzdłuż pasa zieleni rozgraniczającego jezdnie b) nasadzenia przy chodnikach (pomiędzy jezdnią a chodnikiem)
	2. Wymiana nawierzchni na cichą	Do wdrożenia przy planowaniu prac remontowych [4].

III.3. Wnioski z części III

Rozwiązania infrastrukturalno-techniczne mogą stanowić istotny element ograniczania hałasu komunikacyjnego, jednak ich skuteczność jest zróżnicowana i zależna od lokalnych uwarunkowań. Z tego względu powinny być rozpatrywane łącznie z innymi grupami działań oraz poddane dalszej weryfikacji w ramach konsultacji społecznych.

Analiza rozwiązań infrastrukturalno-technicznych wskazuje, że mogą one stanowić istotny element ograniczania hałasu komunikacyjnego w obszarach miejskich. Skuteczność poszczególnych działań zależy jednak od specyfiki lokalizacji, charakteru ruchu drogowego oraz dostępnej przestrzeni dla ingerencji w infrastrukturę [1,16].

Rozwiązania powinny być rozpatrywane wielopoziomowo, obejmując działania strategiczno-projektowe, mające na celu redukcję natężenia ruchu i planistyczne uspokojenie ruchu, działania zarządcze zwiększające płynność ruchu oraz prewencyjno-edukacyjne, ukierunkowane na ograniczanie hałasu incydentalnego i promowanie odpowiedzialnych zachowań użytkowników dróg.

W lokalizacjach o ograniczonej możliwości zmniejszenia natężenia ruchu, takich jak ciągi tranzytowe lub ulice o wąskim świetle, rekomendowane jest stosowanie ochrony biernej, w tym ekranów akustycznych i przestron zieleni wysokiej. Dodatkowo, wdrażanie nowych nasadzeń zieleni oraz zielonych elewacji powinno uwzględniać zarówno aspekty estetyczne, jak i ustalenie odpowiedzialności za utrzymanie roślinności.

Z uwagi na zróżnicowany charakter przestrzeni miejskiej, wszystkie proponowane rozwiązania wymagają dalszej weryfikacji w ramach konsultacji społecznych, z uwzględnieniem aspektów bezpieczeństwa, komfortu użytkowników oraz efektywności w ograniczaniu hałasu.

IV. Działania w obszarze społeczno-organizacyjnym dot. kształtowania świadomości w zakresie wpływu hałasu komunikacyjnego (drogowego) na zdrowie ludzi i środowisko

Działania społeczno-organizacyjne koncentrują się na kształtowaniu świadomości mieszkańców w zakresie wpływu hałasu komunikacyjnego, w szczególności drogowego, na zdrowie ludzi i środowisko a także na ograniczaniu hałasu incydentalnego wynikającego z indywidualnych zachowań kierowców.

W ramach tych działań proponuje się m.in.:

- rozwój infrastruktury dla transportu zbiorowego poprzez utworzenie dodatkowych przystanków komunikacji publicznej oraz wydzielenie buspasów, co zwiększa dostępność komunikacji zbiorowej i ogranicza udział pojazdów prywatnych w ruchu miejskim,
- rozwój infrastruktury rowerowej, w tym budowę pasów ruchu dla rowerów (np. na ul. Legionów), co poprawia bezpieczeństwo i komfort poruszania się rowerzystów oraz wspiera ekologiczne formy transportu,
- działania edukacyjne i kampanie społeczne, takie jak inicjatywy „Ciche Trójmiasto” prowadzone przez Komendę Miejską Policji oraz akcje promujące Dzień bez Samochodu, które zwiększają świadomość mieszkańców w zakresie wpływu hałasu na zdrowie i jakość życia.

Ponadto działania prewencyjne i egzekwujące przepisy obejmują:

- wykorzystanie narzędzi typu SMART, w tym monitoring lokalizacji o podwyższonym ryzyku incydentów,
- wzmożone patrole w godzinach nocnych, ukierunkowane na ograniczenie wyścigów ulicznych, „pokazowych” przejazdów pojazdów ze zmodyfikowanymi układami wydechowymi,
- **działania edukacyjne**, mające na celu zmniejszenie liczby zachowań generujących hałas incydentalny (impulsowy i pulsacyjny) poprzez uświadamianie zagrożeń dla zdrowia i środowiska.
- wskazanie lokalizacji **stref 30 i 40** w Gdyni, poprzez wyróżniające się oznakowanie poziome i pionowe na drogach, w celu zwiększenia świadomości kierowców o ograniczeniach prędkości,
- rekomendacje dla przewoźników komunikacji miejskiej w zakresie inwestycji taborowych, uwzględniające cichsze pojazdy i nowoczesne technologie redukcji hałasu,
- utworzenie **Zespołu ds. Hałasu** w mieście, odpowiedzialnego za zbieranie i analizowanie danych o hałasie pochodzącym z różnych źródeł w tym drogowego, kolejowego, przemysłowego oraz np. hałasu pochodzące ze strzelnic.

Połączenie działań edukacyjnych, infrastrukturalnych i prewencyjnych sprzyja redukcji hałasu incydentalnego oraz kształtowaniu bardziej świadomych i odpowiedzialnych zachowań uczestników ruchu drogowego.

Bibliografia

- [1] Bohatkiewicz, J. (2014). Ochrona przed hałasem komunikacyjnym w obszarach miejskich w programach ochrony środowiska przed hałasem. *Budownictwo i Architektura*, 13(4), 75-82.
- [2] Dyrektywa Komisji (UE) 2015/996 z dnia 19 maja 2015 r. ustanawiającą wspólne metody oceny hałasu zgodnie z dyrektywą 2002/49/WE (Dz. Urz. UE L 168 z 2015 r. oraz Dz. Urz. UE L 5 z 10.01.2018 r.)
- [3] Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. w sprawie oceny i kontroli hałasu w środowisku (Dz. Urz. UE L 189 z 2002 r., z późn. zm.)
- [4] Kowalski, K. J., Bohatkiewicz, J., Król, J., & Sarnowski, M. (2021). Rozwiązania materiałowo-technologiczne i klasyfikacja nawierzchni asfaltowych redukujących hałas drogowy. *Drogownictwo*, (4), 95-100.
- [5] Program ochrony środowiska przed hałasem dla obszaru województwa pomorskiego przyjęty uchwałą nr 57/VI/24 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 29 lipca 2024 r.
- [6] Raport o stanie miasta Gdyni za 2024, UM Gdyni, 2025.
- [7] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz.U.2024.502)
- [8] Rozporządzenie Ministra Klimatu z dnia 30 maja 2020 r. w sprawie sposobu ustalania wartości wskaźnika hałasu LDWN (Dz.U. 2020.1018)
- [9] Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019.1839 ze zm.)
- [10] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U.2014.112)
- [11] Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz.U. 2023.1706 t.j.)
- [12] Strategiczna Mapa Hałasu Miasta Gdyni (SMHMG), 2022, BMTcom Sp. z o.o., Gdańsk.
- [13] Tracz, M. (2018). Ochrona przed hałasem drogowym. Zadanie 9: Kompleksowa ochrona otoczenia dróg przed hałasem z uwzględnieniem cichych nawierzchni i infrastruktury redukującej hałas (Akronim: OT1-1D/PK-PW-PWR-IBDiM-PL; Umowa nr DZP/RID-I-76/15/NCBR/2016). Politechnika Krakowska, Politechnika Warszawska, Politechnika Lubelska. Projekt finansowany przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju oraz Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad w ramach przedsięwzięcia RID.
- [14] Uchwały Rady Miasta Gdyni z dnia 25 czerwca 2025 r. nr XX/464/25
- [15] Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz.U.2025.647)
- [16] Ziółkowski, R. (2022). Zachowania kierowców pojazdów w otoczeniu środków uspokojenia ruchu w warunkach miejskich. Oficyna Wydawnicza Politechniki Białostockiej.

Wykaz stron internetowy:

- [17] <https://mapahałasu.gci.gdynia.pl> [dostęp: 25.01.2026 r.]
- [18] <https://bip.um.gdynia.pl/> [dostęp: 25.01.2026 r.]
- [19] <https://otwartedane.gdynia.pl/> [dostęp: 25.01.2026 r.]
- [20] <https://svantek.com/pl/akademia/smog-akustyczny> [dostęp: 26.03.2026 r.]
- [21] <https://www.gov.pl/web/gddkia-gdansk/droga-czerwona--zrobilismy-kolejny-krok> [dostęp: 27.03.2026 r.]