

Harmonogram rzeczowo-finansowy realizacji programu ochrony środowiska przed hałasem

Ze względu na zbliżający się termin aktualizacji mapy akustycznej(a w konsekwencji niniejszego Programu) ¹, określono następujący okres operacyjny:

1. Okres krótkoterminowy – lata 2022-2024.

Do określenia harmonogramu i kolejności realizacji działań naprawczych Programu należy zastosować tzw. wskaźnik M. Działania na terenach o wysokich wartościach wskaźnika M powinny zostać zrealizowane w pierwszej kolejności, jednakże ze względu na przyjętą metodykę wszystkie działania, poza wymianą taboru kolejowego, będą wykonywane w jednym okresie operacyjnym.

Wymiana taboru kolejowego jest zadaniem, które jest zależne od szeregu czynników zewnętrznych (często niezależnych od zarządcy linii kolejowej), których na etapie tworzenia Programu nie można przewidzieć, w związku z tym nie określono konkretnego czasu realizacji tego działania.

Tabela 1 Termin realizacji poszczególnych zadań Programu ochrony środowiska przed hałasem.

Okres	Zadanie	Lata
Krótkoterminowy	1) Stosowanie szczególnych zasad ochrony przed hałasem oraz uwzględnianie wyników strategicznych map hałasu, w tym głównie zasięgów wskaźników LDWN i LN w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego. 2) Utrzymywanie torowiska w dobrym stanie technicznym. Wykonywanie corocznych przeglądów stanu torowiska. 3) W przypadku remontów i przebudów odcinków torowisk - stosowanie nowoczesnych konstrukcji torowych charakteryzujących się zredukowaną emisją hałasu. 4) Utrzymanie w dobrym stanie układów jezdnych taboru kolejowego (toczenie obręczy kół, konserwacja układów hamulcowych). 5) Utrzymanie prędkości ruchu na dotychczasowym poziomie. 6) Stosowanie zieleni izolacyjnej na granicy terenu kolejowego tam, gdzie jest to możliwe i uzasadnione. 7) Szlifowanie szyn na odcinkach wytypowanych w ramach corocznych przeglądów stanu torowiska.	2022-2024
Zadanie ciągłe	8) Sukcesywna wymiana taboru kolejowego.	Zadanie ciągłe

¹ Ustawowy termin aktualizacji strategicznej mapy hałasu mija 30 czerwca 2022 roku. Program ochrony środowiska przed hałasem zostanie zaktualizowany w 2024 roku.

2. Koszt realizacji zadań głównych Programu

W tabeli poniżej przedstawiono szacunkowe koszty jednostkowe zadań Programu.

Tabela 2 Szacunkowe koszty jednostkowe rozpatrywanych zadań antyhałasowych.

Zadanie	Sposób realizacji	Koszt jednostkowy	Szacunkowy całkowity koszt
Szlifowanie szyn na odcinkach wytypowanych w ramach corocznych przeglądów stanu torowiska	Każdego roku, po uchwaleniu Programu, Zarządca linii kolejowej nr 250 będzie miał obowiązek przeprowadzenia kontroli stanu nawierzchni torowej i wykonania raportu. Jeżeli w wyniku kontroli wskazane zostaną odcinki linii SKM posiadające kwalifikację do wykonania reprofilacji – należy wykonać niezbędne prace na wskazanym odcinku. Kwalifikację można oprzeć np. na wytycznych PKP PLK „Warunki techniczne – Reprofilacja szyn na torach i rozjazdach. Część 2: Wytyczne kwalifikacji.	35 tys. zł. / 1 km toru pojedynczego	35 tys. zł. / 1 km toru pojedynczego

Pozostałe działania określone w Programu nie wymagają ponoszenia dodatkowych kosztów, gdyż należą do zadań statutowych jednostek, którym zostały przypisane.

3. Źródła finansowania Programu

Finansowanie działań niniejszego Programu spoczywa na jednostkach zobowiązanych do ich realizacji. Dodatkowych źródeł finansowania wskazane jednostki mogą szukać wśród innych źródeł zewnętrznych.

a) Kredyty bankowe

Bank Ochrony Środowiska posiada obecnie Kredyt Inwestycyjny EBI, w ramach którego można ubiegać się o dofinansowanie projektów w następujących sektorach:

- ochrona środowiska,
- infrastruktura,
- odnawialne źródła energii i efektywność energetyczna,
- usługi zdrowotne i socjalne,
- edukacja, badania, rozwój i innowacje, rozwój gospodarki opartej na wiedzy,
- polityka rozwoju regionalnego.

Maksymalny udział w finansowaniu projektów realizowanych przez jednostki samorządu terytorialnego i przedsiębiorstwa komunalne wynosi 50%. Minimalny okres finansowania wynosi 5 lat od daty podpisania umowy kredytu, a maksymalny okres zgodnie z wnioskiem klienta lub dokumentem zamówienia publicznego

b) Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW)

Główną formą dofinansowania działań przez NFOŚiGW są oprocentowane pożyczki i dotacje. Obecnie w ramach funduszu działa program LIFE, dzięki któremu można starać się o dofinansowanie działań z zakresu ochrony przed hałasem. Maksymalny poziom współfinansowania

może wynieść od 70 do 100 % kosztów kwalifikowanych. Program LIFE nie oferuje dofinansowania do wymiany taboru.

c) Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (WFOŚiGW)

Obecnie WFOŚiGW w Gdańsku nie oferuje dofinansowania przedsięwzięć mających na celu ograniczenie uciążliwości hałasu. Lista przedsięwzięć priorytetowych jest aktualizowana i publikowana co roku.

d) Programy operacyjne

Obecnie jedynie Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 (POIiŚ 2014-2020) wspiera działania z zakresu dofinansowania m.in. zakupu taboru kolejowego.

e) Fundusze europejskie

Dnia 2 maja 2018 r. Komisja Europejska przyjęła wniosek dotyczący kolejnych wieloletnich ram finansowych na lata 2021–2027. Obejmują one Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (EFRR) i Fundusz Spójności.

W ramach wsparcia, można otrzymać dofinansowanie np. na zakup taboru kolejowego.

Tabela 3 Zadania Programu dla odcinków linii kolejowej nr 250 na terenie Sopotu oraz Rumi w latach 2022-2024.

Nr	Odcinek	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Koszt realizacji
1	Odcinki linii kolejowej na terenie Sopotu oraz od granicy Rumi z Gdynią do stacji Rumia.	Stosowanie szczególnych zasad ochrony przed hałasem oraz uwzględnianie wyników strategicznych map hałasu, w tym głównie zasięgów wskaźników L_{DWN} i L_N w nowotworzonych planach zagospodarowania przestrzennego.	Organ właściwy do uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	Finansowanie w ramach zadań własnych
		Utrzymywanie torowiska w dobrym stanie technicznym. Wykonywanie corocznych przeglądów stanu torowiska.	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.	Finansowanie w ramach zadań własnych
		W przypadku remontów i przebudów odcinków torowisk - stosowanie nowoczesnych konstrukcji torowych charakteryzujących się zredukowaną emisją hałasu.	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.	Finansowanie w ramach zadań własnych
		Utrzymanie w dobrym stanie układów jezdnych taboru kolejowego (toczenie obręczy kół, konserwacja układów hamulcowych).	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.	Finansowanie w ramach zadań własnych
		Utrzymanie prędkości ruchu na dotychczasowym poziomie.	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.	Zadanie bezkosztowe
		Stosowanie zieleni izolacyjnej na granicy terenu kolejowego tam, gdzie jest to możliwe i uzasadnione.	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.	Finansowanie w ramach zadań własnych
		Szlifowanie szyn na odcinkach wytypowanych w ramach corocznych przeglądów stanu torowiska.	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.	35 tys. zł / 1km toru pojedynczego
		Sukcesywna wymiana taboru kolejowego (zadanie ciągłe, poza ramami okresu krótkoterminowego).	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.	Zadanie nie wynika z zapisów Programu, w związku z tym koszty realizacji nie są kosztami Programu i nie zostały uwzględnione

Nr	Odcinek	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Koszt realizacji
2	Odcinek od stacji Rumia do granicy opracowania	Odcinek wyłączony z Programu		