

Zalecenia polityki długofalowej:

- 1) Wdrażanie polityki zrównoważonego transportu, pozwalającej na zmniejszenie uzależnienia od używania samochodu osobowego, a w efekcie zmniejszenia zatłoczenia motoryzacyjnego w mieście
- 2) Wdrażanie polityki rozwoju ruchu rowerowego, jako nowego, atrakcyjnego środka transportu w będącego alternatywą dla samochodów w poruszaniu się w obrębie miasta i w celach rekreacyjnych, wraz z budową atrakcyjnej infrastruktury towarzyszącej
- 3) Systematyczna wymiana autobusów i tramwajów miejskich na cichsze (z wyłączeniem Włocławka w odniesieniu do tramwajów)
- 4) Wdrażanie polityki eko- i elektromobilności
- 5) Rozwijanie stref uspokojonego ruchu, stref bez pojazdów ciężarowych
- 6) Rozwijanie sieci parkingów P+R, K+R, B+R z odpowiednią infrastrukturą towarzyszącą i benefitami (np. bilet parkingowy stanowiący jednocześnie bilet komunikacji miejskiej)
- 7) Rozwój kolejowych połączeń ponadlokalnych obsługiwanych przez cichy tabor kolejowy ukierunkowany na relacje dom-praca-dom
- 8) Rozwój sieci tramwajowej, z uwzględnieniem cichych torowisk (szczególnie preferowane zielone torowiska)
- 9) Realizacja koncepcji odcinków drogowych stanowiących wewnętrzne obwodnice lub obejścia w miastach
- 10) Ustanowienie obszarów cichych w aglomeracji
- 11) Wprowadzanie stref ciszy na akwenach wodnych w obrębie miast
- 12) Edukację ekologiczną w zakresie szkodliwości hałasu oraz promocji proekologicznych zachowań – przeprowadzenie akcji informacyjnej
- 13) Przygotowanie broszury informującej możliwościach redukcji hałasu w miejscu zamieszkania. Informacja o przepisach, przykłady środków ochrony wraz z opisem znaczenia niektórych pojęć (np. izolacyjność, klasa akustyczna, rodzaje materiałów)
- 14) Pomiary hałasu układu wydechowego pojazdów
- 15) Właściwe planowanie przestrzenne - prowadzenie właściwej polityki przestrzennej pod kątem zapobiegania przyszłym konfliktom akustycznym;
- 16) Wykorzystanie danych o poziomach hałasu wyrażonych wskaźnikami LDWN i LN, zawartych w opracowaniach strategicznej mapy hałasu w projektach MPZP.

- 17) W przypadku realizacji nowych inwestycji mieszkaniowych na terenach narażonych na ponadnormatywny hałas, rozpatrzenie konieczności dołączenia do decyzji o warunkach zabudowy operatu akustycznego w zakresie izolacyjności akustycznej przegród zewnętrznych
- 18) W uzasadnionych przypadkach przy realizacji nowych inwestycji mieszkaniowych na terenach narażonych na ponadnormatywny hałas, rozpatrzenie możliwości nałożenia na inwestorów obowiązku stosowania środków ochrony przed hałasem na drodze propagacji
- 19) Stosowanie okien o wysokich współczynnikach ochrony akustycznej w przypadku wymiany w placówkach samorządowych min. w szpitalach i obiektach pobytu dzieci i młodzieży
- 20) W uzasadnionych przypadkach rozważenie ustalenia w aktach planistycznych rozwiązań przestrzennych pozwalających na ograniczenie oddziaływania generowanego przez źródła hałasu oraz rozważenie wprowadzenia nakazu lokalizacji w pierwszej linii zabudowy obiektów niechronionych akustycznie (nieprzeznaczonych na stały bądź czasowy pobyt ludzi), takich jak: garaże wielopoziomowe, budynki magazynowe i gospodarcze, obiekty infrastruktury technicznej, lub innych obiektów kubaturowych mających wpływ na ograniczenie oddziaływania akustycznego generowanego przez infrastrukturę transportową
- 21) Stosowanie „zielonych ścian” na terenach rekreacyjno-wypoczynkowych (parki, skwery) w sąsiedztwie dróg objętych POH
- 22) Pomiary hałasu (np. interwencyjne)
- 23) Rozpatrzenie możliwości likwidacji lub modyfikacji progów zwalniających na ulicach z udziałem ruchu ciężkiego w sąsiedztwie terenów mieszkaniowych w razie uzasadnionego stwierdzenia uciążliwości hałasowych związanych z ich funkcjonowaniem
- 24) Stosowanie metod uspokojenia ruchu w sąsiedztwie terenów mieszkaniowych
- 25) Właściwe sterowanie ruchem drogowym w mieście. Ustawienie priorytetów ruchu w sieci miasta, np. poprzez „zieloną falę” na głównych odcinkach dróg będących dominującym źródłem hałasu