

8. Ochrona przed hałasem

8.1. Uwarunkowania ogólne.....	2
8.2. Hałas przemysłowy.....	6
8.3. Hałas komunikacyjny.....	6
8.3.1. Źródła hałasu komunikacyjnego.....	6
8.3.2. Hałas drogowy.....	7
8.3.3. Hałas kolejowy.....	9
8.3.4. Hałas lotniczy.....	9
8.4. Hałas rekreacyjny.....	10
8.5. Stan środowiska związany z hałasem.....	10
8.6. Harmonogram.....	11



8.1. Uwarunkowania ogólne

Hałas to wszystkie niepożądane, nieprzyjemne, dokuczliwe lub szkodliwe drgania mechaniczne ośrodka sprężystego oddziaływujące na organizm ludzki. Hałas uważa się za czynnik ingerujący w stan środowiska.

Ochrona przed hałasem polega na zapewnieniu jak najlepszego stanu akustycznego środowiska (w szczególności poprzez utrzymanie poziomu hałasu poniżej dopuszczalnego lub co najmniej na tym poziomie), jak i na zmniejszaniu poziomu hałasu co najmniej do dopuszczalnego, gdy jest on przekroczony.

Ustawa *Prawo ochrony środowiska* w następujący sposób definiuje podstawowe pojęcia z zakresu ochrony przed hałasem:

- **emisja** - przez którą rozumie się wprowadzane bezpośrednio lub pośrednio, w wyniku działalności człowieka, do powietrza, wody lub ziemi energie, takie jak hałas czy wibracje;
- **hałas** - przez który rozumie się dźwięki o częstotliwościach od 16 do 16 000 Hz;
- **poziomi hałasu** - przez który rozumie się równoważny poziom dźwięku A wyrażony w decybelach (dB).

Wskaźnikiem oceny hałasu w środowisku jest:

- poziom równoważny dla przedziału czasu odniesienia;
- wartość długotrwałego, średniego poziomu dźwięku (stosowana przy określeniu dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku dla startów, lądowań i przelotów statków powietrznych);
- ekspozycyjny poziom dźwięku (dla pojedynczej operacji lotniczej).

Równoważny poziom dźwięku A - jest to wartość poziomu ciśnienia akustycznego ciągłego ustalonego dźwięku, skorygowanego według charakterystyki częstotliwościowej A, która w określonym przedziale czasu odniesienia jest równa wartości średniej kwadratowej ciśnienia akustycznego analizowanego dźwięku o zmiennym poziomie w czasie. Równoważny poziom dźwięku A określa się w decybelach (dB). Wartości dopuszczalnego równoważnego poziomu dźwięku podano w załącznikach do rozporządzenia MOŚZNiL (Dz. U. z 1998r. 66/436).

Poziomy dopuszczalne dotyczą emisji hałasu na danym terenie. Na terenach nie wyszczególnionych w załączniku do rozporządzenia dopuszczalny poziom hałasu określa się, przyjmując wartości dopuszczalne dla rodzaju terenu o zbliżonym przeznaczeniu. Dopuszczalny poziom hałasu w środowisku na terenie podlegającym zaliczeniu do dwóch lub więcej rodzajów terenów wyszczególnionych w załączniku do rozporządzenia określa się, przyjmując wartości dopuszczalne poziomów dźwięku odpowiadające najniższym dopuszczalnym poziomom dźwięku dla tych terenów. Określono także standardy emisyjne dla takich obiektów jak drogi lub linie kolejowe (wartości określone dla dróg i linii kolejowych stosuje się także dla torowisk tramwajowych poza pasem drogowym) jak i poziomy hałasu w środowisku powodowanego przez linie elektroenergetyczne oraz starty, lądowania i przeloty statków powietrznych.

Dopuszczalne poziomy hałasu wyrażone równoważnym poziomem dźwięku A podano w Tabeli 8-1.



Tabela 8-1 Dopuszczalny poziom hałasu wyrażony równoważnym poziomem dźwięku A w dB

Lp.	Przeznaczenie terenu	Drogi lub linie kolejowe*		Pozostałe objekty i grupy źródeł hałasu	
		Pora dnia – przedział czasu odniesienia równy 16 godzinom	Pora nocy – przedział czasu odniesienia równy 8 godzinom	Pora dnia – przedział czasu odniesienia równy 8 najmniej korzystnym godzinom dnia	Pora nocy – przedział czasu odniesienia równy 1 najmniej korzystnej godzinie nocy
1.	Obszary A ochrony uzdrowiskowej Tereny szpitali poza miastem	50	40	40	35
2.	Tereny wypoczynkowo-rekreacyjne poza miastem Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej Tereny zabudowy związanej ze stałym lub wielogodzinnym pobytem dzieci i młodzieży Tereny domów opieki społecznej Tereny szpitali w miastach	55	45	45	40
3.	Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z usługami rzemieślniczymi Tereny zabudowy zagrodowej	60	50	50	40
4.	Tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców ze zwartą zabudową mieszkaniową i koncentracją obiektów administracyjnych, handlowych i usługowych	65	55	55	45

* Wartości określone dla dróg i linii kolejowych stosuje się także dla torowisk tramwajowych poza pasem drogowym.

Długotrwały, średni poziom dźwięku A - jest to wartość średnia (w długotrwałym przedziale czasu) z równoważnych poziomów dźwięku A, występujących w kolejnych przedziałach czasu odniesienia zawartych w długotrwałym przedziale czasu (sześć kolejnych miesięcy najmniej korzystnych pod względem akustycznym). Długotrwały, średni poziom dźwięku A określa się w decybelach [dB].

Ekspozycyjny poziom dźwięku A - jest to poziom dźwięku pojedynczego zdarzenia akustycznego. Ekspozycyjny poziom dźwięku A jest określony w decybelach [dB].

Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku powodowanego przez linie elektroenergetyczne oraz starty, lądowania i przeloty statków powietrznych określa Tabela 8-2.

Tabela 8-2 Dopuszczalny poziom hałasu wyrażony długotrwałym, średnim poziomem dźwięku A w dB, ekspozycyjnym poziomem dźwięku A w dB i równoważnym poziomem dźwięku A w dB

Lp.	Przeznaczenie terenu	starty, lądowania i przeloty statków powietrznych			linie elektroenergetyczne	
		długotrwały, średni poziom dźwięku A w dB		ekspozycyjny poziom dźwięku A w dB	równoważny poziom dźwięku A w dB	
		pora dnia – przedział czasu odniesienia równy 16 godz.	pora nocy – przedział czasu odniesienia równy 8 godz.	pora nocy	pora dnia – przedział czasu odniesienia równy 16 godz.	pora nocy – przedział czasu odniesienia równy 8 godz.



1	Obszary A ochrony uzdrowiskowej	55	45	83	45	40
	Tereny szpitali, domów opieki, zabudowy związanej ze stałym lub wielogodzinnym pobytem dzieci i młodzieży					
2	Tereny zabudowy mieszkaniowej jedno i wielorodzinnej oraz zabudowy zagrodowej	60	50	83	50	45
	Tereny wypoczynkowo rekreacyjne poza miastem					

Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku określa się odrębnie dla godzin od 6⁰⁰ do 22⁰⁰ (pora dnia) i dla godzin od 22⁰⁰ do 6⁰⁰ (pora nocy).

Na podstawie art. 118 ust.7 Ustawy prawo ochrony środowiska zostało wydane rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 09.01.2002 w sprawie wartości progowych poziomów hałasu (Dz. U. z 2002r. 8/81). Rozporządzenie to określa wartości progowe poziomów hałasu w środowisku, których przekroczenie powoduje zaliczenie obszaru, na którym poziom hałasu przekracza poziom dopuszczalny do kategorii terenu zagrożonego hałasem. Oznacza to, że dla obszarów, na których poziom hałasu przekracza poziom dopuszczalny wojewoda lub rada powiatu (w zależności od kompetencji) tworzy program działań, którego celem jest dostosowanie poziomu hałasu do dopuszczalnego.

Progowe poziomy hałasu w środowisku podano w tabelach 8-3 i 8-4.

Tabela 8-3. Wartość progowa poziomu hałasu wyrażona równoważnym poziomem dźwięku A w dB

Lp.	Przeznaczenie terenu	Drogi lub linie kolejowe*		Pozostałe obiekty i grupy źródeł hałasu	
		Pora dnia (przedział czasu odniesienia równy 16 godzinom)	Pora nocy (przedział czasu odniesienia równy 8 godzinom)	Pora dnia – przedział czasu odniesienia równy 8 najmniej korzystnym godzinom dnia	Pora nocy – przedział czasu odniesienia równy jednej najmniej korzystnej godzinie nocy
1.	Obszary A ochrony uzdrowiskowej	60	50	50	45
2.	Tereny wypoczynkowo-rekreacyjne poza miastem	60	50	-	-
3.	Tereny zabudowy związanej ze stałym lub wielogodzinnym pobytem dzieci i młodzieży	65	60	60	50
	Tereny zabudowy szpitalnej i domów opieki społecznej				
4.	Tereny zabudowy mieszkaniowej	75	67	67	57

*Wartości określone dla dróg i linii kolejowych stosuje się także dla torowisk tramwajowych poza pasem drogowym.



Tabela 8-4 Wartość progowa poziomu hałasu dla startów, lądowań i przelotów statków powietrznych, wyrażona równoważnym poziomem dźwięku A w dB

Lp.	Przeznaczenie terenu	długotrwały, średni poziom dźwięku A dla długotrwałego przedziału czasu trwającego 6 miesięcy, najmniej korzystnych pod względem akustycznym	
		pora dnia (przedział czasu odniesienia równy 16 godzinom)	pora nocy (przedział czasu odniesienia równy 8 godzinom)
1	Obszary A ochrony uzdrowiskowej	65	55
	Tereny szpitali, domów opieki społecznej, zabudowy związanej ze stałym lub wielogodzinnym pobytem dzieci i młodzieży		
2	Tereny zabudowy mieszkaniowej	70	60
	Tereny wypoczynkowo-rekreacyjne poza miastem		

W związku ze stwierdzoną uciążliwością akustyczną hałasów komunikacyjnych Państwowy Zakład Higieny opracował skalę subiektywnej uciążliwości zewnętrznych tego rodzaju hałasów. Zgodnie z dokonaną klasyfikacją uciążliwość hałasów komunikacyjnych zależy od wartości poziomu równoważnego L_{Aeq} i wynosi odpowiednio:

- mała uciążliwość $L_{Aeq} < 52\text{dB}$;
- średnia uciążliwość $52\text{dB} < L_{Aeq} < 62\text{dB}$;
- duża uciążliwość $63\text{dB} < L_{Aeq} < 70\text{dB}$;
- bardzo duża uciążliwość $L_{Aeq} > 70\text{dB}$.

Analizę stanu zagrożenia hałasem można przeprowadzić w oparciu o źródła emisji hałasu. Można wskazać następujące źródła bądź ich grupy:

- hałas przemysłowy, pochodzący od instalacji przemysłowych, usługowych i obiektów handlowych;
- hałas komunikacyjny, związany z ruchem drogowym, transportem kolejowym, lotnictwem i żeglugą;
- hałas rekreacyjny;
- naturalne źródła hałasu;
- specjalne źródła hałasu.

Należy przy tym podkreślić, że klimat akustyczny jest ściśle powiązany nie tylko z samymi źródłami hałasu i jego pierwotnym natężeniem (w miejscu powstawania), ale również z układem przestrzennym gminy i ukształtowaniem terenu, bowiem możliwość stosowania metod pierwotnych zmniejszania wpływu hałasu (poprzez zmniejszenie natężenia hałasu w samym źródle jego powstawania) jest ograniczona, a często efektywniejsze jest urbanistyczne rozseparowanie obszarów z intensywnymi źródłami hałasu od obszarów na niego wrażliwych i tłumienie już powstałego hałasu.

8.2. Hałas przemysłowy

Hałas przemysłowy, jak już wspomniano, jest wywołany pracą różnego rodzaju instalacji technicznych, związanych z obiektami produkcyjnymi, usługowymi czy handlowymi, a także z obiektami infrastruktury komunalnej (np. stacje transformatorowe, oczyszczalnie ścieków, przepompownie i ujęcia ścieków).

Źródłami hałasu są zarówno duże obiekty przemysłowe, jak i obiekty stosunkowo niewielkie (na przykład małe sklepy), przy czym często właśnie te małe obiekty są bardziej uciążliwe. Wynika to z faktu, że duże obiekty przemysłowe powstawały na ogół w wydzielonych obszarach urbanistycznych, oddalonych od innej zabudowy, natomiast przynajmniej część małych obiektów znajduje się w obrębie stosunkowo gęstej zabudowy, gdzie panują niekorzystne warunki propagacji hałasu, a zabudowa mieszkaniowa znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie.

Tak właśnie wygląda sytuacja w mieście i gminie Koronowo.

Na terenie miasta, największe zakłady położone są albo w obrębie dzielnicy o charakterze przemysłowym (Elewator, ciepłownia KPEC, piekarnia, PONAR Koronowo, Logo Design, Luxor, stacja elektroenergetyczna) albo w jeszcze większej odległości od głównej zabudowy mieszkaniowej (Projprzem, tartak).

Również na terenie gminy główne obiekty (Mondi, Elektrownia Wodna Koronowo) położone są w dostatecznej odległości od zabudowy mieszkaniowej.

Małe obiekty, zlokalizowane zwłaszcza w obrębie koronowskiego starego miasta, mogą być bardziej uciążliwe akustycznie, zwłaszcza ze względu na niekorzystne warunki propagacji hałasu, jednak wojewódzkie, powiatowe i gminne służby odpowiedzialne za zagadnienia ochrony środowiska nie odnotowały zgłaszanych przez mieszkańców Koronowa problemów z hałasem emitowanym przez takie obiekty. Świadczy to o tym, że albo na terenie miasta i gminy Koronowo nie ma uciążliwych źródeł hałasu przemysłowego, albo że istniejące źródła nie przeszkadzają okolicznym mieszkańcom, albo że hałas ten jest znacznie mniej uciążliwy, niż hałas pochodzący z innych źródeł, w tym w szczególności hałas komunikacyjny. To ostatnie wytłumaczenie może mieć zastosowanie zwłaszcza dla obiektów zlokalizowanych w centrum Koronowa, a zwłaszcza wzdłuż drogi nr 56.

8.3. Hałas komunikacyjny

8.3.1. Źródła hałasu komunikacyjnego

Hałas komunikacyjny, jak już wspomniano, jest wywołany przez ruch transportowy i można podzielić go na następujące podgrupy:

- hałas drogowy;
- hałas kolejowy;
- hałas lotniczy;
- hałas żeglugowy.

Ten ostatni, związany jest z żeglugą morską lub śródlądową, natomiast nie zalicza się do niego hałasu związanego z rekreacją na terenach wodnych, a więc w szczególności uprawiania sportów wodnych.

Hałas żeglugowy na terenie Koronowa nie występuje (z braku szlaków żeglugowych), natomiast pozostałe rodzaje hałasu omówiono w kolejnych punktach.

8.3.2. Hałas drogowy

Hałas drogowy, związany z ruchem pojazdów (samochodów, motocykli, ciągników rolniczych, maszyn samobieżnych i innych pojazdów poruszających się po drogach) uzależniony jest od szeregu czynników. Bezpośrednie źródła tego hałasu to:

- praca zespołów napędowych (silnik, skrzynia biegów, wentylator układu chłodzenia itd.), przy czym natężenie hałasu zależy od następujących czynników takich, jak:
 - stan techniczny pojazdu (w szczególności stan układu wydechowego);
 - rodzaj silnika (na ogół głośniejsza praca silników z zapłonem samoczynnym niż iskrowym, silników dwusuwowych niż czterosuwowych);
 - sposób pracy silnika (szczególnie niekorzystne warunki to ruch pojazdu z wysokimi obrotami silnika przy niewielkiej prędkości ruchu, a więc sytuacja podjazdu pod górę, ruszania z miejsca bądź jazdy w korku);
- hałas toczenia kół, przy czym natężenie hałasu uzależnione jest od następujących czynników takich, jak:
 - rodzaj bieżnika kół i stan techniczny opon;
 - rodzaj nawierzchni;
 - stan techniczny nawierzchni (przy złym stanie hałas wzrasta);
 - prędkość ruchu (przy wyższych prędkościach hałas nieco się wzrasta);
- hałas aerodynamiczny, uzależniony od kształtu pojazdu, a zwłaszcza od prędkości ruchu pojazdu; hałas ten ma istotne znaczenie przy autostradach lub drogach ekspresowych;
- hałas związany z drganiami i uderzeniami nadwozia i podwozia oraz przewożonego ładunku, przy czym uzależniony jest on od następujących czynników takich, jak:
 - stan pojazdu;
 - rodzaj i sposób zamocowania ładunku;
 - stan nawierzchni dróg;
 - płynność jazdy (wzrasta, jeśli konieczne jest częste zmienianie prędkości lub toru jazdy).

Biorąc pod uwagę powyższe omówienie źródeł hałasu drogowego, można określić odcinki dróg newralgiczne, z punktu widzenia powstającego hałasu:

- drogi o wysokim natężeniu ruchu, zwłaszcza z dużym udziałem pojazdów ciężarowych;
- drogi o wysokich prędkościach jazdy (głównie autostrady i drogi ekspresowe);

- drogi o złym stanie nawierzchni;
- przejazdy kolejowe;
- strome podjazdy;
- odcinki o gęsto rozmieszczonych skrzyżowaniach wymuszających zatrzymywanie się;
- odcinki dróg o bardzo wysokim obciążeniu ruchem w stosunku do swojej przepustowości (popularnie mówiąc miejsca o skłonności do korkowania się).

Należy zwrócić uwagę, że miejsca newralgiczne z punktu widzenia emisji hałasu w większości pokrywają się z miejscami zwiększonej emisji zanieczyszczeń powietrza pochodzenia komunikacyjnego, a więc wszystkie działania dotyczące modernizacji dróg przyczyniają się do poprawy obu tych komponentów środowiska.

Na terenie Koronowa pomiar natężenia ruchu prowadzony był w roku 2000 przez Generalną Dyрекcję Dróg Publicznych.

Tabela 8-5 Średni dobowy ruch pojazdów na drogach według pomiarów GDDP (2000)

Numer drogi	Odcinek	Pojazdy samochod. ogółem	Motocykle	Sam. Osobowe	Sam dostawcze	Sam ciężar. Bez przycz.	Sam ciężar. z przycz.	Autobusy	Ciągniki roln.	Rower y	Poj. Zaprzę g.
25	Obodowo - Mąkowsko	2191	2	1576	283	142	147	28	13	37	0
25	Mąkowsko - Koronowo	5090	25	3925	560	244	244	87	25	57	0
25	Koronowo - Trzszczyn	5262	11	3957	663	226	274	126	5	21	0
25	Trzszczyn - Bydgoszcz	7714	15	6156	833	293	270	139	8	26	0
56	Koronowo - Włóki	2050	18	1674	187	70	57	21	23	119	1

Brak jest wyników pomiarów dla dróg wojewódzkich:

- nr 243 Koronowo – Mocza,
- nr 244 o przebiegu: DK nr 10 - Trzszczyn – DK nr 5 oraz
- nr 237 Mąkowsko – Tuchola,

tym niemniej analiza natężeń ruchu na drodze krajowej nr 25 dla odcinków Obodowo – Mąkowsko oraz Mąkowsko – Koronowo i duża różnica wartości dla tych odcinków wskazują na znaczny strumień pojazdów poruszających się drogą nr 237 (ogółem blisko 3 tysiące pojazdów samochodowych, w tym około 100 samochodów ciężarowych).

Biorąc pod uwagę natężenia ruchu, w ramach Programu Ochrony Środowiska dla Województwa Kujawsko- Pomorskiego, drogę krajową nr 25 na odcinku Bydgosz – Koronowo – Sępólno Krajeńskie wskazano jako drogę o dużej uciążliwości akustycznej, a drogę krajową nr 56 na całym przebiegu jako drogę o znacznej uciążliwości akustycznej.

Wspomniana klasyfikacja odnosi się do całych odcinków dróg. Biorąc pod uwagę lokalne uwarunkowania, jako miejsca newralgiczne z punktu widzenia emisji hałasu drogowego, należy wskazać następujące fragmenty dróg:

- drogę krajową nr 56 na odcinku od skrzyżowania z drogą nr 25 do mostu na Brdzie z racji stromego podjazdu oraz niekorzystnego ukształtowania terenu sprzyjającego propagacji hałasu w kierunku miasta;

- drogę krajową nr 56 na odcinku od mostu na Brdzie do przecięcia torów kolejowych ze względu na gęstą zabudowę, silnie odbijającą hałas oraz wymuszone warunki jazdy;
- drogę krajową nr 25 w Mąkowsku, zwłaszcza w rejonie skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 237, ze względu na wysokie natężenie ruchu i rozdział strumienia pojazdów;
- drogę krajową nr 25 w Buszkowie, zwłaszcza w rejonie skrzyżowania z drogami gminnymi nr 050112C oraz nr 050115C, ze względu na zmianę kierunku ruchu na tym skrzyżowaniu.

Przewidywana modernizacja drogi krajowej nr 25 oraz budowa obwodnicy Koronowa w ciągu drogi nr 56 będą czynnikami pozwalającymi na obniżenie emisji hałasu drogowego.

8.3.3. Hałas kolejowy

Przez teren Koronowa przebiegają dwie linie kolejowe normalnotorowe:

- nr 241, relacji Pruszcz Bagienica – Koronowo, jednotorowa, nie zelektryfikowana, znaczenia miejscowego, o zawieszonym ruchu pasażerskim (od roku 1992);
- nr 201, relacji Bydgoszcz Wschód - Maksymilianowo – Kościerzyna – Gdynia, jednotorowa, nie zelektryfikowana, znaczenia pierwszorzędowego.

Pierwsza ze wspomnianych linii służy obecnie jedynie sporadycznemu ruchowi towarowemu (głównie dla potrzeb elewatora oraz ciepłowni miejskiej). Ze względu na bardzo ograniczony ruch, odbywający się obecnie tylko w porze dziennej, jej wpływ na klimat akustyczny jest niewielki.

Druga ze wspomnianych linii, stanowiąca fragment przedwojennej magistrali kolejowej Śląsk – Gdynia) w większym stopniu służy ruchowi kolejowemu (8 par pociągów pasażerskich na dobę), ale tylko na bardzo krótkim, kilkusetmetrowym odcinku przebiega przez teren Koronowa (pomiędzy stacją Maksymilianowo a przystankiem Wudzyń). Właśnie z racji tego niewielkiego odcinka przebiegającego przez obszar gminy Koronowo i to w dodatku przez tereny nie zamieszkałe, jej wpływ na klimat akustyczny jest pomijalny.

Istniejąca w przeszłości linia wąskotorowa Bydgoskiej Kolei Wąskotorowej została zlikwidowana i nie jest źródłem hałasu.

8.3.4. Hałas lotniczy

W bezpośrednim sąsiedztwie Koronowa brak jest lotnisk ani korytarzy nalotowych lotnisk, stąd też brak zagrożenia hałasem ze strony startujących i lądujących samolotów.

Ewentualny hałas lotniczy może być wynikiem lotów ćwiczebnych samolotów wojskowych (ale w ostatnich latach loty te nie odbywają się) lub lotów samolotów turystycznych, sportowych lub sanitarnych. Znaczenie tego źródła hałasu jest niewielkie.

8.4. Hałas rekreacyjny

Istotnym zagadnieniem z punktu widzenia hałasu rekreacyjnego jest uprawianie sportów motorowodnych na jeziorach położonych na terenie Koronowa.

Uchwała nr 82/XVI/04 Rady Powiatu Bydgoskiego z dnia 11 marca 2004 wprowadziła zakaz używania niektórych jednostek pływających na wodach powierzchniowych Zalewu Koronowskiego oraz Jeziora Krzywe Kolano.

Uchwała ta wprowadza, w granicach administracyjnych powiatu bydgoskiego:

- a) bezwzględny zakaz używania przez jednostki pływające silników o napędzie spalinowym na wodach powierzchniowych Zatoki Różańskiej i Jeziora Krzywe Kolano,
- b) zakaz pływania jachtów motorowych (w rozumieniu określonym w §2 rozporządzenia Rady w sprawie uprawiania żeglarstwa (Dz.U. Nr 112, poz. 729) na wodach powierzchniowych Zalewu Koronowskiego,
- c) zakaz używania przez jachty żaglowe (w rozumieniu określonym w §2 rozporządzenia Rady w sprawie uprawiania żeglarstwa (Dz.U. Nr 112, poz. 729) silników spalinowych o mocy przekraczającej 5 kW (6,67 KM) na wodach powierzchniowych Zalewu Koronowskiego.

Wspomniany zakaz nie dotyczy motorowodnych imprez masowych organizowanych w najszerszym miejscu akwenu w rejonie Pieczysk, w trybie określonym przepisami ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o bezpieczeństwie imprez masowych. Imprezy organizowane mogą być na oznakowanym bojami torze wodnym, w godzinach od 8 do 13 i od 15 do 20, na którym dopuszcza się swobodne korzystanie z jednostek pływających o napędzie spalinowym, czytelnie oznakowanych. Dotarcie z brzegu do toru wodnego, przy użyciu silnika spalinowego może nastąpić tylko i wyłącznie z wyznaczonego miejsca w Pieczyskach (na przedłużeniu drogi dojazdowej do tej miejscowości) z szybkością ograniczoną do 15 km/h.

8.5. Stan środowiska związany z hałasem

Głównym czynnikiem związanym z klimatem akustycznym wpływającym negatywnie na stan środowiska w Koronowie jest hałas drogowy. Działania służące jego zmniejszeniu prowadzą do utrzymania dróg w należyтым stanie, a przede wszystkim do modernizacji drogi krajowej numer 25 (co zostało ujęte w Planie zagospodarowania przestrzennego Województwa Kujawsko-Pomorskiego) oraz do budowy obwodnicy Koronowa w ciągu drogi krajowej nr 56.

Działania te stanowią element programu budowy dróg a cel ekologiczny jest tylko jednym z uzasadnień ich realizacji.

Działania związane z modernizacją dróg krajowych będą realizowane przez Główną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, natomiast rolą gminy jest ich wspieranie, w tym ujęcie ich w planowaniu przestrzennym.

Problem hałasu związanego z uprawianiem sportów wodnych można uznać za rozwiązany poprzez realizację uchwały nr 82/XVI/04 Rady Powiatu Bydgoskiego.

8.6. Harmonogram

Działania gminy związanej ochroną przed hałasem będą realizowane w ramach działań związanych z utrzymaniem dróg gminnych oraz uwzględniania zagadnień związanych z ochroną przed hałasem w ramach prac dotyczących planowania przestrzennego.