



Województwo
Śląskie

**Prognoza oddziaływania na środowisko projektu
„Programu ochrony środowiska przed hałasem
dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów
poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków
dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów
rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu
powyżej 30 000 pociągów rocznie”.**

Katowice

Maj 2019

Spis treści

1. Wstęp, podstawy formalne opracowania	3
2. Informacja o zawartości, głównych celach programu ochrony środowiska przed hałasem i powiązaniu z innymi dokumentami.....	4
3. Metody zastosowane przy sporządzaniu prognozy	9
4. Propozycje dotyczące przewidywanych metod analizy skutków realizacji postanowień projektu z częstotliwością jej przeprowadzenia	10
5. Informacje o możliwych transgranicznym oddziaływaniu na środowisko	11
6. Istniejący stan środowiska oraz potencjalne zmiany tego stanu w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu	11
7. Stan środowiska na obszarach objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem.....	18
8. Istniejące problemy ochrony środowiska istotne z punktu widzenia realizacji projektowanego dokumentu, w szczególności dotyczące obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody	19
9. Cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym, istotne z punktu widzenia Programu ochrony środowiska przed hałasem, oraz sposoby, w jakie cele te i inne problemy środowiska zostały uwzględnione podczas opracowywania dokumentu.....	21
10. Przewidywane znaczące oddziaływania, w tym oddziaływania bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótkoterminowe, średnioterminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe oraz pozytywne i negatywne, na cele i przedmiot ochrony Natura 2000 oraz integralność tego obszaru, a także na środowisko	24
11. Rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, mogących być rezultatem realizacji projektowanego dokumentu, w szczególności na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru	65
12. Rozwiązania alternatywne do proponowanych w Programie ochrony środowiska przed hałasem	66
13. Streszczenie.....	67
14. Źródła informacji. Literatura	69

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie

1. Wstęp, podstawy formalne opracowania

Niniejsze opracowanie stanowi prognozę oddziaływania na środowisko dla projektu Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie, zwaną dalej Prognozą.

Podstawą prawną opracowania Prognozy do Programu ochrony środowiska przed hałasem jest art. 51 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 2081, dalej "ustawa ooś").

Zakres i stopień szczegółowości przedmiotowej Prognozy został dostosowany do wymagań art. 51 ust. 2 ustawy ooś.

Podstawę dla opracowania niniejszej Prognozy stanowi projekt Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie, zwany dalej "Programem" lub "POSpH", opracowany w oparciu o mapy akustyczne:

- autostrad, dróg ekspresowych i dróg krajowych w zarządzie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, po których przejeżdża rocznie ponad 3 mln pojazdów,
- dróg wojewódzkich z zarządzie Zarządu Dróg Wojewódzkich w Katowicach, po których przejeżdża rocznie ponad 3 mln pojazdów,
- linii kolejowych w zarządzie PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. po których przejeżdża rocznie ponad 30 tys. pociągów rocznie,
- dróg i ulic w zarządzie Prezydenta miasta Żory, Prezydenta miasta Jaworzno i Stalexport Autostrada Małopolska S.A., po których przejeżdża rocznie ponad 3 mln pojazdów,

Ogólne cele i zasady ochrony przed hałasem wynikają bezpośrednio z dyrektywy 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego oraz Rady Unii Europejskiej z dnia 25 czerwca 2002 r. w sprawie oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku (Dz. U. UE. L. 189.12 z dnia 18 lipca 2002 r.) oraz ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 799 z późn. zm.), zwanej dalej "ustawą POŚ", i obejmują:

- monitorowanie, jako podstawowy element monitoringu: wykonanie map akustycznych,
- udostępnianie informacji o środowisku,
- opracowanie programów ochrony środowiska przed hałasem w celu ograniczenia hałasu dla obszarów przekroczeń i utrzymania obszarów cichych – obszarów, dla których nie jest przekroczony poziom dopuszczalny (L_{DWN}).

Nadrzędnym i podstawowym celem programów i planów działań, zgodnie z ww. dyrektywą, jest poprawa stanu klimatu akustycznego na terenach zamieszkałych i innych chronionych akustycznie: zabudowanych obszarach publicznych, parkach, obszarach cichych w aglomeracjach, obszarach cichych poza aglomeracjami, szkołach, szpitalach i innych szczególnie wrażliwych na hałas obiektach.

Zgodnie z art. 119 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska, głównym celem Programu jest dostosowanie poziomu hałasu do dopuszczalnego dla terenów, na których poziom hałasu przekracza poziom dopuszczalny. Jednocześnie w dokumentach unijnych, stanowiących

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie

podstawę „Nowej polityki hałasowej” implementowanej następnie w polskim systemie prawnym, znajdują się m.in. następujące zapisy:

- Efektywna ochrona środowiska przed hałasem komunikacyjnym w mieście nie jest możliwa przy zastosowaniu środków doraźnych (co najczęściej stosowano do tej pory);
- W żadnym państwie nie ma możliwości finansowych i technicznych, by szybko doprowadzić parametry klimatu akustycznego do wartości normatywnych.

1.1. Wykonawcy opracowania



LEMITOR Ochrona Środowiska Sp. z o.o. sp. k.
ul. Jana Długosza 40,
51-162 Wrocław

Niniejsze opracowanie zostało opracowane przez zespół autorski w składzie:

dr inż. Zbigniew Lewicki – Prezes Zarządu

mgr inż. Stanisław Lewicki
mgr inż. Przemysław Lewicki
mgr inż. Wojciech Waleczek
mgr inż. Dominika Sobocińska
mgr inż. Maciej Siemek
mgr inż. Marzena Wydmańska
mgr inż. Krzysztof Kapral
mgr inż. Agnieszka Szczęsna
mgr inż. Natalia Golec
inż. Grzegorz Szyliński
Dawid Repczak

2. Informacja o zawartości, głównych celach programu ochrony środowiska przed hałasem i powiązaniu z innymi dokumentami

2.1. Przedmiot opracowania

Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie.

Podstawę merytoryczną opracowania projektu Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego stanowią opracowane mapy akustyczne:

- autostrad, dróg ekspresowych i dróg krajowych w zarządzie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, po których przejeżdża rocznie ponad 3 mln pojazdów,

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie

- dróg wojewódzkich z zarządzie Zarządu Dróg Wojewódzkich w Katowicach, po których przejeżdża rocznie ponad 3 mln pojazdów,
- linii kolejowych w zarządzie PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. po których przejeżdża rocznie ponad 30 tys. pociągów rocznie,
- dróg i ulic w zarządzie Prezydenta miasta Żory, Prezydenta miasta Jaworzno i Stalexport Autostrada Małopolska S.A. po których przejeżdża rocznie ponad 3 mln pojazdów,

Stwierdzone, istniejące naruszenia standardów jakości środowiska dają podstawę do konstruowania działań naprawczych. Projekt Programu odnosi się do poszczególnych rodzajów źródeł hałasu przy uwzględnionej analizie efektywności możliwych środków technicznych oraz organizacyjnych obniżenia hałasu.

Zakres przedmiotowego opracowania jest zgodny z zapisami rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 października 2002 r. w sprawie szczegółowych wymagań, jakim powinien odpowiadać program ochrony środowiska przed hałasem (Dz. U. Nr 179, poz. 1498), jak również zawiera informacje określone w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 1 października 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu danych ujętych na mapach akustycznych oraz ich układu i sposobu prezentacji (Dz. U. Nr 187, poz. 1340 z późn. zm.).

Przy sporządzaniu Prognozy wzięto pod uwagę postanowienia zawarte w:

- piśmie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Katowicach z 24 stycznia 2019 r. (znak WOOS.411.3.2019.AOK) w sprawie uzgodnienia zakresu i stopnia szczegółowości informacji wymaganych w Prognozie oddziaływania na środowisko dla projektu dokumentu pn. „Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie”,
- postanowienie Śląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Katowicach z 20 lutego 2019 r. (znak NS – NZ.4124.3.2019) w sprawie uzgodnienia zakresu i stopnia szczegółowości informacji wymaganych w Prognozie oddziaływania na środowisko dla projektu dokumentu pn. „Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie”.

2.2. Powiązanie z innymi dokumentami

Realizacja Programu ochrony środowiska przed hałasem wynika z zapisów aktów prawnych rangi krajowej i unijnej. Projekt Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do 2023 roku opracowany został w oparciu o szereg materiałów, dokumentów i publikacji, określających zasady i uwarunkowania zrównoważonej polityki kształtowania klimatu akustycznego.

Poniżej przedstawiono dokumenty, które były analizowane w trakcie powstawania Programu oraz odnoszą się do ochrony akustycznej.

1) Przepisy unijne

Podstawowym dokumentem dotyczącym oceny i zarządzania hałasem w środowisku jest Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku. Dyrektywa miała na celu zdefiniowanie wspólnego podejścia do unikania, zapobiegania lub eliminacji szkodliwych skutków

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie

narażenia na działanie hałasu, w tym jego dokuczliwości, w oparciu o ustalone priorytety. Zalecono zatem stopniowe wdrażanie następujących działań:

- ustalenie stopnia narażenia na hałas w środowisku, poprzez sporządzanie map hałasu przy zastosowaniu wspólnych dla Państw Członkowskich metod oceny;
- zapewnienie społeczeństwu dostępu do informacji dotyczącej hałasu w środowisku i jego skutków;
- przyjęcie przez Państwa Członkowskie, w oparciu o dane uzyskane z map hałasu, planów działań zmierzających do zapobiegania powstawaniu hałasu w środowisku i obniżania jego poziomu tam, gdzie jest to konieczne, a zwłaszcza tam, gdzie oddziaływanie hałasu może powodować szkodliwe skutki dla zdrowia człowieka oraz zachowanie jakości klimatu akustycznego środowiska tam, gdzie jest ona jeszcze właściwa.

Dyrektywa w kolejnych artykułach wprowadziła regulacje dotyczące:

- wspólnych wskaźników hałasu i ich stosowania oraz wspólnych metod oceny stopnia narażenia na hałas (art. 5 i 6);
- zasad sporządzania strategicznych map hałasu (art. 7);
- zasad opracowywania programów ochrony środowiska przed hałasem, zwanych planami działań (art. 8);
- zasad informowania społeczeństwa o stanie klimatu akustycznego oraz stopniu realizacji planów działań (art. 9);
- sposobów gromadzenia, publikowania oraz przekazywania danych przez Państwa Członkowskie oraz Komisję (art. 10).

2) Przepisy krajowe

W zakresie przepisów krajowych obowiązują następujące przepisy prawa:

Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2018 r., poz. 799 ze zm.).

Na podstawie art. 119 ust. 1. programy ochrony środowiska przed hałasem tworzy się dla terenów, na których poziom hałasu przekracza poziom dopuszczalny. W art. 117 ust. 2 pkt 2 znajduje się zapis o obowiązkowym wykonywaniu oceny stanu akustycznego dla terenów poza aglomeracjami.

Z zapisu art. 119 ust. 5. wynika, że programy ochrony środowiska przed hałasem powinny być określone w terminie jednego roku od dnia przedstawienia map akustycznych przez podmioty zobowiązane do jej wykonania. Programy publikowane są w wojewódzkich dziennikach urzędowych i podlegają one obowiązkowi aktualizacji co najmniej raz na 5 lat, a także w przypadku wystąpienia okoliczności uzasadniających zmianę planu lub harmonogramu realizacji. Zgodnie z zapisem art. 119 ust. 2 dla aglomeracji o liczbie mieszkańców większej niż 100 tys. programy uchwała rada powiatu, natomiast w przypadku terenów położonych poza aglomeracjami programy określa w drodze uchwały sejmik województwa. Ponadto organ właściwy dla przyjęcia programu zapewnia możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu, którego przedmiotem jest sporządzenie programu ochrony środowiska przed hałasem. Niezwłocznie po uchwaleniu programu ochrony środowiska przed hałasem przez sejmik województwa, marszałek województwa przekazuje go wojewódzkiemu inspektorowi ochrony środowiska (art. 120 ust. 3).

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie

Ustawa o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 2081 z późn. zm.).

Ustawa określa zasady i tryb postępowania w sprawach dotyczących m. in. udostępniania informacji o środowisku i jego ochronie, zasady udziału społeczeństwa w ochronie środowiska oraz organów administracji właściwej w powyższych sprawach. Ustawa reguluje również kwestie związane

z udziałem społeczeństwa w postępowaniu, którego przedmiotem jest sporządzenie programu ochrony środowiska przed hałasem. Zgodnie z art. 3, ust. 3 pkt 11 ustawy podanie informacji do publicznej wiadomości realizuje się poprzez:

- udostępnienie informacji na stronie Biuletynu Informacji Publicznej organu właściwego w sprawie;
- ogłoszenie informacji w sposób zwyczajowo przyjęty w siedzibie organu właściwego w sprawie;
- ogłoszenie informacji przez obwieszczenie w sposób zwyczajowo przyjęty w miejscu planowanego przedsięwzięcia, a w przypadku projektu dokumentu, wymagającego udziału społeczeństwa – w prasie o odpowiednim do rodzaju dokumentu zasięgu;
- w przypadku, gdy siedziba organu właściwego w sprawie mieści się na terenie innej gminy niż gmina właściwa miejscowo ze względu na przedmiot postępowania – także przez ogłoszenie w prasie lub w sposób zwyczajowo przyjęty w miejscowości lub miejscowościach właściwych ze względu na przedmiot postępowania.

Zgodnie z art. 39 ustawy organ opracowujący projekt dokumentu wymagającego udziału społeczeństwa podaje do publicznej wiadomości informację o:

- przystąpieniu do opracowywania projektu dokumentu i o jego przedmiocie;
- możliwościach zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz o miejscu, w którym jest ona wyłożona do wglądu;
- możliwości składania uwag i wniosków;
- sposobie i miejscu składania uwag i wniosków, wskazując jednocześnie co najmniej 21 - dniowy termin ich składania;
- organie właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków;
- postępowaniu w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko, jeżeli jest prowadzone.

Uwagi i wnioski mogą być wnoszone w formie pisemnej, ustnie do protokołu, za pomocą środków komunikacji elektronicznej bez konieczności opatrywania ich bezpiecznym podpisem elektronicznym, o którym mowa w ustawie z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym.

Zgodnie z art. 43 ustawy organ opracowujący projekt dokumentu wymagającego udziału społeczeństwa podaje do publicznej wiadomości informację o przyjęciu dokumentu i o możliwości zapoznania się z jego treścią oraz:

- uzasadnieniu zawierającym informacje o udziale społeczeństwa w postępowaniu oraz o tym, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione zgłoszone uwagi i wnioski;
- podsumowaniu zawierającym uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu,

w przypadku przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie

Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 października 2002 r. w sprawie szczegółowych wymagań, jakim powinien odpowiadać program ochrony środowiska przed hałasem (Dz. U. z 2002 r., Nr 179, poz. 1498).

Rozporządzenie stanowi podstawowy akt prawny określający zasady opracowania programu ochrony środowiska przed hałasem. Program ochrony środowiska przed hałasem powinien składać się z następujących części:

- opisowej, zawierającej m. in. opis obszaru objętego Programem, naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z podaniem zakresu naruszeń, wyszczególnienie podstawowych kierunków i zakresów działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku oraz termin i koszt realizacji Programu wraz ze wskazaniem źródeł jego finansowania,
- wyszczególniającej ograniczenia i obowiązki wynikające z realizacji Programu (tj. przedstawienia organów administracji właściwych w sprawach oraz podmioty korzystające ze środowiska i ich obowiązki),
- uzasadniającej zakres zagadnień objętych Programem, zawierającej m. in. zestawienia danych i wniosków wynikających ze sporządzonych map akustycznych, ocenę realizacji poprzedniego programu, w tym zestawienie zrealizowanych zadań w zakresie ochrony środowiska przed hałasem wraz z oceną ich skuteczności i analizą poniesionych kosztów oraz analizę niezrealizowanych części Programu wraz z przyczynami braku realizacji (w przypadku aktualizacji Programów), analizę materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych do opracowania Programu, w tym:
 - polityk, strategii, planów lub programów, o których mowa w art. 40 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska;
 - istniejących powiatowych lub gminnych programów ochrony środowiska przed hałasem;
 - przepisów prawa, w tym prawa miejscowego, mających wpływ na stan akustyczny środowiska;
 - pozwoleń na emitowanie hałasu do środowiska oraz innych dokumentów i materiałów wykonanych dla potrzeb postępowań administracyjnych prowadzonych w stosunku do podmiotów korzystających ze środowiska, których działalność ma negatywny wpływ na stan akustyczny środowiska;
 - przepisów dotyczących emisji hałasu z instalacji i urządzeń, w tym pojazdów, których funkcjonowanie ma negatywny wpływ na stan akustyczny środowiska;
 - nowych, dostępnych technik i technologii w zakresie ograniczania hałasu.

Rozporządzenie ponadto podaje kryteria do określenia priorytetów poszczególnych działań naprawczych. Harmonogram realizacji poszczególnych zadań powinien być ustalany przy uwzględnieniu wielkości przekroczenia w zależności od rodzaju terenu, dla którego ono występuje. Kolejność realizacji zadań Programu na terenach mieszkaniowych zagrożonych hałasem ustalana jest na podstawie wartości wskaźnika M.

3) Przepisy regionalne i lokalne

Poniżej przedstawiono dokumenty regionalne i lokalne, które były analizowane w trakcie powstawania Programu oraz odnoszą się do ochrony akustycznej. Szczegółowy opis dokumentów został zawarty w projekcie Programu.

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie

- Program ochrony środowiska województwa śląskiego do roku 2019 z uwzględnieniem perspektywy do roku 2024
- Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+”
- Plan zagospodarowania przestrzennego województwa śląskiego
- Program ochrony środowiska dla miasta Jaworzna - miasta na prawach powiatu na lata 2016 - 2019 z uwzględnieniem perspektyw na lata 2020 - 2023
- Program ochrony środowiska dla miasta Mysłowice na lata 2018 - 2021 z perspektywą do roku 2025
- Aktualizacja Programu ochrony środowiska dla miasta Żory na lata 2015 - 2018 z perspektywą na lata 2019 - 2022
- Program ochrony środowiska dla powiatu będzińskiego na lata 2014 - 2017 z perspektywą do roku 2020
- Program ochrony środowiska dla Powiatu Bielskiego na lata 2017 - 2020 z perspektywą do roku 2024
- Program ochrony środowiska dla powiatu bieruńsko - lędzińskiego do roku 2020 z uwzględnieniem perspektywy do roku 2030
- Aktualizacja Programu ochrony środowiska dla Powiatu Cieszyńskiego do roku 2015 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2016-2019
- Program ochrony środowiska dla powiatu częstochowskiego na lata 2016 - 2019 z perspektywą na lata 2020 - 2023
- Program ochrony środowiska dla Powiatu Gliwickiego na lata 2018 - 2021 z perspektywą do roku 2025
- Aktualizacja Programu ochrony środowiska dla Powiatu Kłobuckiego na lata 2018 - 2021 z uwzględnieniem perspektywy lat 2022 – 2025
- Program ochrony środowiska dla gminy Lubliniec na lata 2014-2017 z perspektywą do 2022
- Program ochrony środowiska dla powiatu mikołowskiego na lata 2018 - 2023 z perspektywą na lata 2024 - 2029
- Program ochrony środowiska dla powiatu myszkowskiego na lata 2016 - 2019 z perspektywą na lata 2020 - 2023
- Program ochrony środowiska dla powiatu pszczyńskiego do roku 2020, z uwzględnieniem perspektywy do roku 2024
- Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Raciborskiego na lata 2017 - 2020 z perspektywą na lata 2021 - 2024
- Program ochrony środowiska dla powiatu rybnickiego na lata 2013 - 2016 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2017 - 2020
- Program ochrony środowiska powiatu tarnogórskiego na lata 2016 - 2020 z perspektywą do roku 2024
- Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Wodzisławskiego na lata 2017 – 2020 z perspektywą do roku 2024
- Program ochrony środowiska dla powiatu zawierciańskiego na lata 2016 - 2019
- Program ochrony środowiska dla powiatu żywieckiego

3. Metody zastosowane przy sporządzaniu prognozy

Podstawę prawną opracowania Prognozy do Programu ochrony środowiska przed hałasem stanowi art. 51 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie

środowisko (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 2081) ustalający zakres i stopień szczegółowości przedmiotowej Prognozy. Treść Prognozy została sporządzona zgodnie z zapisami ustawy.

Zgodnie z art. 52 ust. 2 ustawy o oś uwzględniono również informacje zawarte w prognozach oddziaływania na środowisko sporządzonych dla innych, przyjętych już, dokumentów powiązanych z projektem dokumentu będącego przedmiotem postępowania.

Przy sporządzaniu Prognozy zastosowano głównie metody opisowe i porównawcze, a także przewidywanie zmian w stanie środowiska. Zidentyfikowano stan środowiska przyrodniczego obszaru województwa śląskiego w oparciu o istniejące rozpoznanie oraz problemy ochrony środowiska przyrodniczego.

Przeanalizowano ustalenia obowiązujących dokumentów strategicznych oraz planów i programów istotne z punktu widzenia jakości poszczególnych elementów środowiska przyrodniczego. Wyszczególniono też cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym i krajowym, a treść dokumentów przeanalizowano pod kątem sposobów w jakich te cele zostały w nim uwzględnione.

Zidentyfikowano cele i działania, których realizacja może znacząco ujemnie oddziaływać na środowisko. Ocenę ewentualnych zagrożeń, poszczególnych komponentów środowiska oraz ich analizy jakościowe oparto na danych z państwowego monitoringu środowiska i obowiązujących aktów prawnych.

4. Propozycje dotyczące przewidywanych metod analizy skutków realizacji postanowień projektu z częstotliwością jej przeprowadzenia

Mechanizmy prawne służące realizacji ochrony środowiska w zakresie ochrony przed hałasem, które nakładają na organy administracji określone zadania, wynikają z ustawy POŚ oraz ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2018 r., poz. 1945). Ochrona środowiska przed hałasem realizowana jest przez organy administracji rządowej (Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska i Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska) i samorządowej (marszałka województwa, starostów powiatów, wójtów, burmistrzów lub prezydentów miast) stosownie do przysługujących kompetencji.

Obowiązki innych organów dotyczą głównie przekazania informacji o wydawanych decyzjach środowiskowych, pozwoleniach na budowę oraz aktach prawa miejscowego mających wpływ na realizację Programu i ograniczają się do działań sprawozdawczych.

Do nadzorowania wyznaczonych w Programie działań służą raporty z postępu działań programowanych oraz sprawozdanie z realizacji Programu sporządzone przez koordynatora Programu i przekazane do Ministra Środowiska.

Od realizatorów Programu, w tym zarządzającego drogami, organów administracji rządowej i samorządowej wymagane jest sporządzanie i przedkładanie w terminie do 31 marca każdego roku marszałkowi województwa raportu z postępu realizacji Programu za rok ubiegły.

Raport z postępów realizacji Programu powinien m. in. zawierać:

- opisy poszczególnych zadań zrealizowanych i będących w realizacji,
- jednostkę odpowiedzialną za zadanie,
- wydane decyzje administracyjne lub dokonane zgłoszenia budowlane,
- harmonogram realizacji zadania, jego koszty i źródła finansowania,
- założone i uzyskane w wyniku realizacji rezultaty zadania,
- weryfikację skuteczności zadania (pomiary weryfikacyjne),

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie

- informacje o ewentualnych zagrożeniach wykonania zadań Programu,
- informacje o wydanych aktach prawa miejscowego, mających wpływ na klimat akustyczny otoczenia dróg (plany zagospodarowania, obszary ograniczonego użytkowania, obszary ciche).

Raport powinien zawierać informacje o aktualnie realizowanych i zakończonych działaniach mających wpływ na klimat akustyczny (m.in. wydane decyzje administracyjne, sprawozdania z pomiarów poziomu dźwięku, wyniki analiz porealizacyjnych) oraz informacje o przyjętych w planach zagospodarowania przestrzennego zapisach dotyczących rozwiązań, mających na celu ograniczenie emisji hałasu do środowiska, a także poprawę komfortu życia mieszkańców. Przekazywane do Marszałka Województwa Śląskiego raporty stanowiąc będą podstawę do sporządzenia oceny stopnia realizacji działań uwzględnionych w ramach niniejszej dokumentacji przy sporządzaniu kolejnego Programu ochrony środowiska przed hałasem.

5. Informacje o możliwych transgranicznym oddziaływaniu na środowisko

Realizacja zadań określonych w Programie obejmuje województwo śląskie. Wszystkie ewentualne negatywne oddziaływania na środowisko nie będą przekraczać granic województwa.

6. Istniejący stan środowiska oraz potencjalne zmiany tego stanu w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu

6.1. Stan istniejący środowiska na obszarach objętych programem

Zasięg terytorialny opracowania Programu ochrony środowiska przed hałasem obejmuje obszar zawarty w granicach administracyjnych województwa śląskiego. Województwo śląskie zlokalizowane jest w południowej części Polski i graniczy z województwem opolskim (od strony zachodniej), z województwem łódzkim (od strony północnej), z województwem świętokrzyskim i małopolskim (od strony wschodniej) oraz z Czechami i Słowacją (od strony południowej). Administracyjnie podzielone jest na 36 powiatów, w tym 19 miast na prawach powiatu.

Klimat

Warunki klimatyczne województwa śląskiego cechuje przejściowość. Wpływ na klimat mają zarówno masy powietrza oceanicznego z zachodu jak i kontynentalnego ze wschodu. Przeważa wyżynny charakter, co generuje wysokie opady, średnia roczna temperatura wynosi ok 7-8°C. Przeważają wiatry zachodnie o niewielkiej prędkości. W obrębie terenów zurbanizowanych zauważyć można odrębne warunki klimatyczne, różniące się od otaczających terenów [13 f].

Wody powierzchniowe i podziemne

Przez obszar województwa śląskiego przebiega europejski dział wodny rozdzielający zlewisko Morza Bałtyckiego od zlewni Czadeczki oraz dział wodny I rzędu rozdzielający dorzecza Wisły i Odry. Województwo śląskie leży w obszarze 7 regionów wodnych.

Wody powierzchniowe

Sieć rzeczna ma urozmaicony charakter, co wynika zarówno z naturalnych uwarunkowań geograficznych jak i oddziaływań antropogenicznych. Południowa część województwa cechuje się najbardziej gęstą siecią rzeczną. Licznie występują tu również niewielkie źródła. W województwie śląskim znajdują się źródła Wisły, która bierze początek na stokach Baraniej Góry w Beskidzie Śląskim. Za potok źródłowy Wisły uznaje się Czarną Wiselkę. Na odcinku do Zbiornika Goczałkowickiego najważniejszymi lewostronnymi dopływami są: Kopydło, Dziechcinka, Jawornik, Poniwiec oraz Bładnica i Knajka, a prawostronnymi: Malinka, Gościejów,

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie

Dobka, Jaszowiec oraz Brennica. Przez województwo śląskie przepływa także druga co do wielkości rzeka w Polsce — Odra. Jej źródła znajdują się na terytorium Republiki Czeskiej. Na terytorium Polski Odra wpływa w okolicy miejscowości Chałupki.

Poza regionami wodnymi Środkowej Wisły i Górnej Odry na terenie województwa śląskiego znajdują się również części regionów wodnych dorzecza Odry: Środkowej Odry (zlewnia Małej Panwi) oraz Warty. Zlewnia Warty obejmuje praktycznie całą północną część województwa.

W granicach województwa śląskiego położone są źródłowe odcinki najważniejszych polskich rzek: Wisły i Odry, a także ich ważniejszych dopływów: Warty i Pilicy.

Rzeki województwa mają zróżnicowany charakter. W południowej części województwa cechuje je górski charakter i duże spadki, natomiast środkowej części charakteryzują się niewielkimi przepływami.

Na terenie województwa występuje niewiele naturalnych zbiorników wodnych. Związane jest to z uwarunkowaniami geologicznymi i geomorfologicznymi. Licznie natomiast występują zbiorniki o charakterze antropogenicznym. Należą do nich zbiorniki zaporowe, zbiorniki w wyrobiskach poeksploatacyjnych, w nieckach zapadliskowych czy stawy ziemne. Najważniejszymi zbiornikami zaporowymi w województwie są Goczałkowice na rzece Mała Wisła, Wapienica na rzece Wapienica, Kaskada Soły składająca się ze zbiorników: Tresna, Porąbka i Czaniec, Łąka na rzece Pszczyńska, zbiornik Dzieńkowice zasilany przetrzucanymi wodami rzeki Soły, Kozłowa Góra na rzece Brynica, Dzierżno Duże na rzece Kłodnica, Rybnik na rzece Ruda, Poraj na rzece Warta. Obiekty te spełniają zadania: przeciwpowodziowe, zaopatrzenia w wodę, rekreacyjne, hodowlane, energetyczne, eksploatacyjne, przeciwpożarowe, chłodnicze, a dawniej również militarno-obronne (Kozłowa Góra) [10].

Wody podziemne

Zasoby wód podziemnych województwa śląskiego charakteryzują się wartościami powyżej średniej krajowej. Użytkowe zasoby wód podziemnych występują w utworach czwartorzędu, trzeciorzędu, kredy, jury, triasu, karbonu, dewonu oraz permu. Dobrymi parametrami hydrogeologicznymi oraz dobrą jakością wód charakteryzują się Główne Zbiorniki Wód Podziemnych. Na terenie województwa występują 24 zbiorniki oraz liczne użytkowe poziomy wód podziemnych. Zasoby dyspozycyjne GZWP w ponad 70% związane są ze zbiornikami jury górnej i serii węglanowej triasu [10].

6.2. Elementy środowiska objęte ochroną na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody

Zgodnie z ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 1614 z późn. zm.) ochronie podlegają: parki narodowe, rezerваты przyrody, parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu, obszary Natura 2000, pomniki przyrody, stanowiska dokumentacyjne, użytki ekologiczne, zespoły przyrodniczo-krajobrazowe, ochrona gatunkowa roślin, zwierząt i grzybów. Dla ww. obszarów ochrony nie ustalono jednak poziomów dopuszczalnych hałasu. Na mapach (w załączeniu) przedstawiono lokalizację rozpatrywanych odcinków tras komunikacyjnych względem terenów chronionych.

W kolejnej części rozdziału przedstawiono charakterystykę obszarów chronionych na mocy ustawy o ochronie przyrody, zlokalizowanych na terenie województwa śląskiego. Tereny objęte ochroną prawną stanowią około 22% powierzchni województwa [10].

Na terenie województwa występują następujące formy ochrony przyrody:

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie

Rezerваты przyrody

Na terenie województwa śląskiego występuje aż 65 rezerwatów przyrody [13 h]. Rezerваты obejmują obszary zachowane w stanie naturalnym lub mało zmienionym, ekosystemy, ostoje i siedliska przyrodnicze, roślinne, zwierzęce, siedliska grzybów, twory nieożywione wyróżniające się walorami przyrodniczymi, naukowymi, kulturowymi czy krajobrazowymi.

Parki krajobrazowe

Na terenie województwa występuje 8 parków krajobrazowych [13 h]. Parki krajobrazowe wyznaczono ze względu na wartości przyrodnicze, historyczne i kulturowe, a także walory krajobrazowe w celu ich ochrony oraz popularyzacji.

- Park Krajobrazowy „Orlich Gniazd”
- Park Krajobrazowy „Stawki”
- „Załęczański Park Krajobrazowy”
- Park Krajobrazowy „Lasy nad Górną Liswartą”
- Park Krajobrazowy „Cysterskie Kompozycje Krajobrazowe Rud Wielkich”
- „Żywiecki Park Krajobrazowy”
- Park Krajobrazowy „Beskidu Śląskiego”
- Park Krajobrazowy „Beskidu Małego”

W otoczeniu zadań objętych niniejszym programem występuje **Park Krajobrazowy Beskidu Śląskiego**. Park powstał w 1998 r. Obejmuje on swoim zasięgiem porośnięte lasem pasma górskie Beskidu Śląskiego: pasmo Czantorii oraz Baraniej Góry. Park zajmuje powierzchnię 38 620 ha, a jego otulina 22 285 ha [13 g]. Pierwotnie dominowały tu lasy buczynowe jednak na skutek eksploatacji człowieka został przerzedzone i uzupełnione świerkami i sosnami. W parku funkcjonuje 7 rezerwatów przyrody. Obszar Parku w znacznej części chroniony jest również w ramach europejskiej sieci Natura 2000 (PLH 240005). Rozległe i zwarte kompleksy leśne, będące pozostałością Puszczy Karpackiej, są miejscem występowania zarówno rzadkich jak i bardziej pospolitych gatunków zwierząt. W jaskiniach odnotowano wiele gatunków zimujących nietoperzy.

Obszary chronionego krajobrazu

Obszary chronionego krajobrazu zostały wyznaczone ze względu na wyróżniający się krajobraz o zróżnicowanych ekosystemach, wartości związane z możliwością zaspokajania potrzeb związanych z turystyką i wypoczynkiem czy pełnienie funkcji korytarzy ekologicznych. Na terenie województwa występują następujące obszary chronione [13 g]:

- Dobra Wilkoszyn utworzony w 1993 r.
- Las Grodziecki utworzony w 1993 r.
- Wzgórze Doroty utworzone w 1993 r.
- Góra Zamkowa utworzona w 1993 r.
- Podkęcie utworzone w 1995 r.
- Przełajka utworzona w 1997 r.
- Potok Ornontowicki z dopływami utworzony w 2003 r.
- Potok Leśny z dopływami utworzony w 2003 r.
- Potok z Bujakowa z dopływami utworzony w 2003 r.
- Potok Łąkowy z dopływami utworzony w 2003 r.
- Potok od Solarni z dopływami utworzony w 2003 r.
- Meandry rzeki Odry utworzone w 2004 r.
- Cieszyńskie Pogórze utworzone w 2007 r.

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie

Użytki ekologiczne

Na terenie województwa wyróżniono 85 obszarów zaliczonych do użytków ekologicznych. Zostały one utworzone ze względu na konieczność ochrony pozostałości ekosystemów mających znaczenie dla zachowania różnorodności biologicznej tj. naturalne zbiorniki wodne śródpolne i śródleśne, oczka wodne, kępy drzew i krzewów itp. Większość użytków znajdujących się na terenie województwa to tereny podmokłe - głównie torfowiska[10].

Stanowiska dokumentacyjne

Stanowiska dokumentacyjne stanowią ważne miejsca pod względem dydaktycznym i naukowym, miejsca występowania formacji geologicznych, skamieniałości, tworów mineralnych, jaskinie, namuliska, wyrobiska powierzchniowe i podziemne. Na terenie województwa znajduje się 11 stanowisk dokumentacyjnych [13g]:

- Blachówka
- Jaskinia wercica
- Srocza Góra
- Jasieniowa
- Zamczysko na Ściszków Groniu
- Kamieniołom piaskowców karbońskich
- Odkrywka cieszynitów
- Skalka
- Jaskinia Miecharska
- Jaskinia Wiślańska
- Kamieniołom Skalica

Zespoły przyrodniczo – krajobrazowe

Ta forma ochrony krajobrazu powstała ze względu na ochronę walorów widokowych i estetycznych fragmentów naturalnego i kulturowego krajobrazu. Na terenie województwa wyróżniono 23 zespoły przyrodniczo – krajobrazowe. Największym obiektem jest zespół przyrodniczo – krajobrazowy „Dolina Wapienicy” o powierzchni około 1519,02 ha, położony w Bielsku-Białej. Najnowsze zespoły przyrodniczo-krajobrazowe, utworzone w latach 2010-2015 to: Pasieki, Góra Bucze i Miechowicka Ostoja Leśna i Uroczysko Sadowa Góra [10].

Pomniki przyrody

Pomniki przyrody to pojedyncze twory przyrody ożywionej lub nieożywionej lub ich skupiska wyróżniające szczególnymi wartościami przyrodniczymi naukowymi, kulturowymi, historycznymi lub krajobrazowymi, a także cechami wyróżniającymi je spośród innych obiektów jak np. rozmiar. Na terenie województwa śląskiego utworzono 1499 pomników przyrody.

Obszary Natura 2000

Na sieć obszarów Natura 200 składają się Obszary Specjalnej Ochrony Ptaków (OSO) oraz Specjalnej Obszary Ochrony Siedlisk (SOO). Na obszarze województwa wyznaczono 45 obszarów ptasich i siedliskowych. Działania objęte omawianym Programem zlokalizowane są w otoczeniu 3 obszarów Natura 2000 [13 i]:

Obszar Specjalnej Ochrony „Dolina Górnej Wisły” PLB240001 - obszar obejmuje Zbiornik Goczałkowicki oraz mozaikę stawów hodowlanych i cieków wodnych: rzek, rowów i kanałów, położonych w dolinie Wisły. Krajobraz uzupełniają lasy mieszane o charakterze grądowym

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie

i użytki rolne. Zbiornik Goczałkowicki stanowi element dominujący w obszarze Natura 2000 Dolina Górnej Wisły. Jest zbiornikiem wody pitnej, pełni także funkcje w systemie ochrony przeciwpowodziowej. Obszar ostoi jest gęsto zaludniony, a zabudowa mieszkaniowa rozproszona jest pomiędzy kompleksami pól uprawnych.

Obszar ten został wyznaczony dla ochrony przedmiotów w oparciu o Standardowy Formularz Danych z 2008 roku, który został zweryfikowany i zaktualizowany we wrześniu 2011 roku i dotyczy 20 gatunków ptaków:

1. A005 Perkoz dwuczuby (*Podiceps cristatus*)
2. A008 Zausznik (*Podiceps nigricollis*)
3. A022 Bączek (*Ixobrychus minutus*)
4. A023 Ślepowron (*Nycticorax nycticorax*)
5. A029 Czapla purpurowa (*Ardea purpurea*)
6. A043 Gęgawa (*Anser anser*)
7. A051 Krakwa (*Anas strepera*)
8. A055 Cyranka (*Anas querquedula*)
9. A056 Płaskonos (*Anas clypeata*)
10. A059 Głowienka (*Aythya ferina*)
11. A 061 Czernica (*Aythya fuligula*)
12. A123 Kokoszka (*Gallinula chloropus*)
13. A136 Sieweczka rzeczna (*Charadrius dubius*)
14. A162 Krwawodziób (*Tringa totanus*)
15. A176 Mewa czarnogłowa (*Larus melanocephalus*)
16. A179 Śmieszka (*Larus ridibundus*)
17. A193 Rybitwa rzeczna (*Sterna hirundo*)
18. A196 Rybitwa białowąsa (*Chlidonias hybrida*)
19. A197 Rybitwa czarna (*Chlidonias niger*)
20. A321 Muchotłówka białoszyja (*Ficedula albicollis*)

Specjalny Obszar Ochrony Zbiornik Goczałkowski- ujście Wisły i Bajerki - ostoja ta obejmuje ważne miejsca występowania gatunków zwierząt związanych ze środowiskiem wodnym i wodnołądowym. Stwierdzono tu populację piskorza *Misgurnus fossilis*, która wykorzystuje zarówno ww. zbiornik jak i przyujściowe rozlewiska i starorzecza Wisły i Bajerki. Odnotowano tu również stosunkowo liczną populację kumaka nizinnego *Bombina bombina*. Obszar stanowi także dogodnie siedlisko dla wydry *Lutra lutra*. Szczególnej ochronie w ostoi podlega także siedlisko przyrodnicze starorzeczy i naturalnych eutroficznych zbiorników wodnych. Specjalny obszar ochrony siedlisk Natura 2000 Zbiornik Goczałkowicki – Ujście Wisły i Bajerki PLH240039 został wyznaczony dla ochrony:

- piskorza *Misgurnus fossilis* (kod: 1145),
- kumaka nizinnego *Bombina bombina* (kod: 1188),
- wydry *Lutra lutra* (kod: 1355), oraz – siedliska przyrodniczego – starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nympheion*, *Potamion* (kod: 3150).

Specjalny Obszar Ochrony Beskid Śląski – obszar o dużym znaczeniu dla zachowania bioróżnorodności. Zidentyfikowano tu 17 typów siedlisk z Załącznika I Dyrektywy Rady 92/43/EWG. Wśród nich jednymi z cenniejszych są zachowane fragmenty lasów o charakterze naturalnym (północno-wschodnie stoki Baraniej Góry). Masyw Baraniej Góry jest centrum występowania w Polsce dolnoreglowego boru na torfie *Bazzanio-Piceetum*, jednej z form siedliska 91D0. Obszar jest też jednym z centrów występowania dolnoreglowego boru jodłowo-świerkowego (dolnoreglowa forma siedliska 9140); występuje tu unikatowy ekotyp tzw. świerka istebniańskiego. Na terenie północnej części Beskidu śląskiego (ze względu na: chłodny i wilgotny klimat, dużą ilość opadów oraz strome, pokryte rumoszem skalnym stoki) rozwijają się

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie

dość licznie lasy jaworowe z miesięcznicą trwałą *Lunario-Aceretum* (9180). Beskid śląski charakteryzuje się największą liczbą jaskiń i schronisk skalnych (siedlisko 8310) w obrębie polskich Karpat Zewnętrznych. Stwierdzono tu 21 gatunków z Załącznika II Dyrektywy Rady 92/43/EWG. Jest to ostoja fauny typowej dla puszczy karpackiej. Na obszarze odnaleziono też liczne stanowiska rzadkich i zagrożonych roślin oraz bezkręgowców. Jest tu jedno z 4 stanowisk tojadu morawskiego w Polsce i jeden z 4 rejonów występowania tocji karpackiej. Z początkiem XX wieku stwierdzono tu jedno z 3 znanych w Polsce stanowisk konarka tajgowego *Phryganophilus ruficollis*, ale od tego czasu brak potwierdzenia jego obecności.

Budowa geologiczna i zasoby kopalin

Obszar województwa śląskiego zlokalizowany jest w obrębie trzech głównych jednostek tektonicznych Polski: bloku górnośląskiego, bloku małopolskiego oraz Karpat. Spośród kopalin występujących na obszarze województwa, na bazie złóż węgla kamiennego powstał największy w kraju okręg przemysłowy, odgrywający decydującą rolę w gospodarce narodowej jako podstawa krajowego bilansu paliwowo-energetycznego. Na obszarze województwa zidentyfikowano 760 złóż kopalin obejmujących surowce energetyczne, surowce metaliczne, chemiczne, skalne i inne. Gaz ziemny występuje w kilku niewielkich złożach w zachodniej części zapadliska przedkarpackiego tzw. Przykarpackiej strefie gazonośnej. Złoże Dębowiec Śląski oraz Kowale są eksploatowane, natomiast złoże Pogórz jest złożem zagospodarowanym – eksploatowanym okresowo. Złoże Kaczyce I jest złożem perspektywicznym.

Metan pokładów węgla (MPW) jest mieszaniną gazów powstających w procesie uwęglania substancji organicznej i jest on akumulowany w węglu dzięki zjawisku sorpcji. Do lat 90-tych metan pokładów węgla dokumentowany był jako kopalina towarzysząca w ramach wykonywania dokumentacji geologicznych złóż kopalin węgla kamiennego. Od początku lat 90-tych w związku z wprowadzeniem nowych technologii wydobywania MPW niezależnie od eksploatacji węgla kamiennego wykonywane są również dokumentacje zasobów MPW dla złóż niezagospodarowanych, jako kopaliny głównej.

Na terenie województwa złoża rud cynku (Zn) i ołowiu (Pb) o znaczeniu przemysłowym występują w północnym i północno-wschodnim obrzeżeniu Górnośląskiego Zagłębia Węglowego, głównie w rejonie bytomskim, chrzanowskim, zawierciańskim i olkuskim. W województwie śląskim znajduje się 13 złóż rud cynku i ołowiu, z tego trzy złoża (Laski, Krzykawai Chechło) leżą w większości na obszarze województwa małopolskiego.

Złoże rud molibdenowo-wolframowych z miedzią (Mo-Cu-W) w Myszkowie o zasobach bilansowych 550 827 tys. Mg, występuje w północno-wschodnim obrzeżeniu Górnośląskiego Zagłębia Węglowego, w strefie kontaktu bloku małopolskiego z blokiem górnośląskim.

Na terenie województwa śląskiego występuje jedno złoże soli kamiennej – Rybnik-Żory-Orzesze.

Na obszarze województwa śląskiego występują złoża dolomitów wieku dewońskiego i triasowego w strefie śląsko-krakowskiej.

Na terenie województwa śląskiego zbilansowano jedno złoże glin ceramicznych krzemionkowych o nazwie Patoka II położone w powiecie lublinieckim.

Na obszarze województwa eksploatowane są również surowce ceramiki budowlanej oraz surowce ilaste do produkcji cementu. Ponadto prowadzona jest eksploatacja wapieni i margli dla przemysłu cementowego i wapienniczego, kamienia łamanych i blocznych, piasków „piasków formierskich, podsadzkowych, kwarcowych, żwirów, żwirków filtracyjnych i torfów.

Na terenie województwa występuje 6 złóż wód leczniczych i termalnych, które leżą w zasięgu prowincji karpackiej - regionu zapadliska przedkarpackiego oraz regionu zewnętrzno

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie

karpackiego. Wody o właściwościach leczniczych w granicach województwa śląskiego występują w utworach neogenu i paleozoiku [10].

Gleby

Około 30 % obszaru stanowią grunty rolne, kolejne 30% lasy i grunty leśne. Pozostały obszar zajęty jest przez tereny zurbanizowane i zbiorniki wodne.

Według mapy gleboworolniczej w województwie śląskim dominują gleby płowe i brunatne, które stanowią 24,0% użytków rolnych. Gleby brunatne wylugowane i kwaśne stanowią 22,5% użytków rolnych, a gleby bielnicowe i rdzawe - 19,3%. Do najżyźniejszych gleb w województwie należą czarnoziemy występujące w Kotlinie Raciborskiej, zajmujące zaledwie 1% powierzchni użytków rolnych.

Gleby bielnicowe wykazują niekorzystne właściwości rolnicze, gdyż charakteryzują się nadmierną wodoprzepuszczalnością przez co są silnie kwaśne i przesuszone, a także ubogie w składniki pokarmowe przyswajalne dla roślin. Gleby bielnicowe występują głównie w obszarze Wyżyny Krakowsko- Częstochowskiej. Ze względu na znaczne zakwaszenie gleby te są narażone na zanieczyszczenia metalami ciężkimi.

Gleby rdzawe wykazują niską wilgotność oraz niewielkie przemieszczanie związków żelaza w głąb ziemi. Cechują się kwaśnym odczynem oraz niewielką zawartością próchnicy. Gleby te mają ograniczoną przydatność rolniczą. Podobnie jak gleby bielnicowe narażone są na zanieczyszczenia metalami ciężkimi. występują głównie w obszarze północnej części Płaskowyżu Rybnickiego, w Kotlinie Oświęcimskiej, w obszarze Garbu Tarnogórskiego oraz Progu Woźnickiego.

Gleby płowe występują w zachodniej części Wyżyny Śląskiej, południowej części Płaskowyżu Rybnickiego, Kotliny Raciborskiej oraz południowej części Wyżyny Wieluńskiej. Ze względu na kwaśny odczyn gleby te w znacznym stopniu narażone są na zanieczyszczenia.

Na terenie województwa dominują gleby brunatne wylugowane odznaczające znaczną kwasowością. Gleby brunatne charakteryzują się najczęściej niską zasobnością w przyswajalne składniki pokarmowe. Gleby brunatne wykazują zróżnicowaną przydatność rolniczą i umiarkowane narażenie na zanieczyszczenia.

Czarnoziemy występują tylko w Kotlinie Raciborskiej i stanowią jedynie 1 % użytków rolnych. Gleby te należą do najżyźniejszych w województwie.

Na terenie województwa śląskiego występowanie mad związane jest z terasami rzecznyymi w szczególności górnych części Wisły, Odry oraz Warty. Gleby glejowe zajmują znikomą część użytków rolnych.

Występowanie rędzin ograniczone jest głównie do obszaru Wyżyny Krakowsko-Częstochowskiej. Rędziny są glebami w niewielkim stopniu narażonymi na zanieczyszczenia. Ze względu na zasadowy odczyn posiadają bardzo mały potencjał akumulowania metali ciężkich [10].

6.3. Zagrożenia wynikające z braku realizacji projektowanego dokumentu

We współczesnym świecie hałas stanowi najpowszechniejszy czynnik w środowisku, co oznacza, że w porównaniu do innych czynników na jego wpływ narażona jest największa liczba osób. Negatywne oddziaływanie hałasu na życie i zdrowie człowieka zostało potwierdzone wieloma badaniami. Nadmierny hałas ma bezpośredni związek ze zdrowiem człowieka i może być przyczyną m.in. wysokiego ciśnienia krwi, zakłóceń mowy, utraty słuchu, zaburzeń snu oraz spadku fizycznej wydajności organizmu oraz zaburzeń psychicznych.

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie

Wszystkie działania zaproponowane do realizacji w ramach Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie mają z założenia na celu poprawę klimatu akustycznego na obszarze objętym Programem. Niepodejmowanie działań ograniczających emisje hałasu do środowiska będzie prowadziło do ciągłego zwiększenia negatywnych oddziaływań i pogorszenia komfortu życia mieszkańców województwa oraz ich zdrowia. Od lat obserwuje się stały wzrost natężenia hałasu w środowisku, według raportów OECD (Organizacji Współpracy Gospodarczej i Rozwoju) wzrasta on o 2 dB na każde dziesięciolecie. W związku z powyższym konieczne jest podejmowanie wszystkich możliwych środków mających związek z ograniczaniem emisji hałasu, zwłaszcza na terenie aglomeracji.

Skutkiem rezygnacji z realizacji działań zawartych w Programie będzie brak poprawy klimatu akustycznego na wytypowanych obszarach narażonych na ponadnormatywny poziom hałasu, a w skrajnych przypadkach pogorszenie się klimatu akustycznego. W temacie zmian stanu pozostałych komponentów środowiska, rezygnacja z zadań naprawczych nie będzie miała większego znaczenia. Poza negatywnym oddziaływaniem na ludzi, w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu stan środowiska i jego poszczególne komponenty mogą ulec ewentualnemu pogorszeniu w wyniku zaniedbania infrastruktury drogowej i kolejowej w województwie. Nowe inwestycje mające na celu ograniczenie hałasu, m.in. poprzez zmianę organizacji i rozłożenie natężenia ruchu oraz poprawę bezpieczeństwa, będą także służyć poprawie ogólnego stanu środowiska.

7. Stan środowiska na obszarach objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem

Niniejszy Program ochrony przed hałasem obejmuje swoim zasięgiem tereny położone w granicach administracyjnych województwa śląskiego. Z racji swojego przeznaczenia POŚPH skupia się na jakości i zmianach stanu środowiska zachodzących w zakresie klimatu akustycznego. Na podstawie wykonanych map akustycznych obrazujących stan środowiska zostały zidentyfikowane obszary wymagające podjęcia działań w zakresie poprawy klimatu akustycznego. W POŚPH określono zbiór działań dotyczących transportu drogowego i kolejowego, mających doprowadzić do poprawy stanu środowiska w zakresie klimatu akustycznego.

Charakterystykę środowiska akustycznego dla województwa przedstawiono w mapach akustycznych. Efektem opracowanych map jest szczegółowa informacja dotycząca lokalizacji terenów, na których zostały przekroczone poziomy dopuszczalne hałasu oraz liczby mieszkańców narażonych na hałas ponadnormatywny. Istniejące problemy w zakresie akustycznym scharakteryzowano w punkcie 7 niniejszego opracowania.

W przypadku nie podjęcia zaplanowanych w ramach POŚPH działań stan środowiska kształtować się będzie na podobnym lub gorszym poziomie

Znaczące oddziaływania związane z realizacją zapisów Programu ochrony środowiska przed hałasem mogą wystąpić w przypadku przedsięwzięć wymienionych w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 71). Potencjalne oddziaływania mogą mieć charakter liniowy, punktowy lub rozproszony i mogą wystąpić na obszarach, gdzie prowadzona będzie realizacja zadań inwestycyjnych. Należy jednak podkreślić, że zasięg oddziaływań jest trudny do określenia i wymaga indywidualnego podejścia dla każdej inwestycji. Zadania obejmujące modernizację torowisk, czy też wymianę nawierzchni, a także budowa nowych odcinków należą do przedsięwzięć, dla których wymagane jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Jest to etap przygotowania inwestycji w trakcie, którego określone są szczegółowe rozwiązania minimalizujące oddziaływanie w przypadku stwierdzenia możliwości wystąpienia negatywnych skutków w środowisku. Wtedy to również z uwagi na znacznie większą

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie

szczegółowość danych i dokumentacji projektowej możliwe jest określenie najbardziej efektywnych w danej sytuacji rozwiązań mających na celu zapobieganie i ograniczanie negatywnych oddziaływań. Stan środowiska w rejonie poszczególnych inwestycji został przeanalizowany na etapie wydawania decyzji środowiskowych dla realizacji przedsięwzięć. W niniejszym dokumencie przybliżono stan środowiska na terenie województwa, a także w obrębie zadań objętych Programem.

8. Istniejące problemy ochrony środowiska istotne z punktu widzenia realizacji projektowanego dokumentu, w szczególności dotyczące obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody

Zgodnie z danymi z „**Mapy akustycznej dla dróg krajowych w województwie śląskim o łącznej długości 623,975 km**”, powierzchnia obszarów, przy analizowanych drogach, narażonych długookresowym hałasem drogowym (L_{DWN}) dla przedziału wartości od 55 do 60 dB wynosi 181,578 km². Dla zakresu od 60 do 65 dB równa się 115,383 km². Dla pozostałych zakresów szacunkowa powierzchnia sięga wartości 59,026 km² dla przedziału od 65 do 70 dB, 29,730 km² dla zakresu od 70 do 75 dB oraz 25,327 km² dla najwyższego rozpatrywanego zakresu – poziom hałasu powyżej 75 dB. Powierzchnia obszarów, przy analizowanych drogach, narażonych długookresowym hałasem drogowym (L_N) dla przedziału wartości od 50 do 55 dB wynosi 165,577 km². Dla zakresu od 55 do 60 dB równa się 93,553 km². Dla pozostałych zakresów szacunkowa powierzchnia sięga wartości 45,729 km² dla przedziału od 60 do 65 dB, 22,355 km² dla zakresu od 65 do 70 dB oraz 15,883 km² dla najwyższego rozpatrywanego zakresu – poziom hałasu powyżej 70 dB.

Zgodnie z danymi zawartymi w „**Mapie akustycznej dla dróg wojewódzkich w województwie śląskim o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów/rok**” powierzchnia obszarów zagrożonych długookresowym hałasem drogowym (L_{DWN}), na których stan środowiska określa się jako „niedobry” wynosi 2,828 km², a jako „zły” wynosi 0,018 km². Na obszarze o „niedobrych” warunkach akustycznych mieszka 5080 osób narażonych na ponadnormatywne działania hałasu. Teren o „złych” warunkach zamieszkuje 31 osób. Powierzchnia obszarów najbardziej zagrożonych hałasem drogowym w porze nocnej (L_N), na których stan środowiska określa się jako „niedobry” wynosi 1,913 km², a jako „zły” wynosi 0,003 km². Na obszarze o „niedobrych” warunkach akustycznych mieszka łącznie 3612 osób narażonych na wartości poziomu hałasu przekraczające wartości dopuszczalne, a tereny o „złych” warunkach zamieszkuje 1 osoba zagrożona ponadnormatywnym poziomem hałasu.

Zgodnie z danymi zawartymi w „**Mapie akustycznej dla odcinków linii kolejowych, po których przejeżdżają ponad 30 000 pociągów rocznie**” liczba mieszkańców zamieszkujących tereny o „niedobrych” warunkach akustycznych (przekroczenia dopuszczalnych wartości do 10 dB) wynosi 1879, a obszar o „złych” warunkach akustycznych (przekroczenia dopuszczalnych wartości od 10 do 20 dB) zamieszkuje 13 osób dla wskaźnika L_{DWN} . Dla wskaźnika L_N liczba mieszkańców na obszarze o „niedobrym” stanie warunków akustycznych wynosi 2250 osób, a na tereny o „złym” stanie zamieszkuje 28 osób zagrożonych ponadnormatywnym poziomem hałasu.

Zgodnie z danymi zawartymi w „**Mapie akustycznej dla dróg miasta Żory, po których przejeżdża ponad 3 000 000 pojazdów rocznie**” powierzchnia obszarów w granicach miasta Żory zagrożonych długookresowym hałasem drogowym (L_{DWN}), na których stan środowiska określa się jako „niedobry” wynosi 0,399 km², a jako „zły” wynosi 0,003 km². Na obszarze o „niedobrych” warunkach akustycznych mieszka 1167 osób. Powierzchnia obszarów najbardziej zagrożonych hałasem drogowym w porze nocnej (L_N), na których stan środowiska określany jest, jako „niedobry” wynosi 0,230 km². Obszar o „niedobrych” warunkach akustycznych zamieszkiwany jest łącznie przez 478 osób zagrożonych wartościami poziomu hałasu przekraczającymi dopuszczalne.

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie

Zgodnie z danymi zawartymi w „**Mapie akustycznej dla drogi krajowej nr 79 w granicach miasta Jaworzno**” powierzchnia obszarów w granicach miasta Jaworzno zagrożonych długookresowym hałasem drogowym (L_{DWN}), na których stan środowiska określa się jako „niedobry” wynosi 0,133 km², jako „zły” 0,004 km². Na obszarze o „niedobrych” warunkach akustycznych mieszka 150 osób. Powierzchnia obszarów najbardziej zagrożonych hałasem drogowym w porze nocnej (L_N), na których stan środowiska określany jest, jako „niedobry” wynosi 0,028 km². Obszar o „niedobrych” warunkach akustycznych zamieszkały jest łącznie przez 81 osób zagrożonych wartościami poziomu hałasu przekraczającymi dopuszczalne.

Zgodnie z danymi zawartymi w „**Mapa akustyczna odcinka Autostrady A4 Katowice – Kraków. Tom I Województwo śląskie odcinek od km 341+640 do granicy w km 365+580 z województwem małopolskim, tj. miasto powiat Katowice, miasto powiat Mysłowice, powiat bieruńsko-lędziński, gmina Imielin, miasto powiat Jaworzno**” obszar narażony na hałas drogowy (wskaźnik L_{DWN}) w przedziale wartości od 55 do 60 dB zamieszkuje 3096 osób, w zakresie wartości od 60 do 65 dB 504 osoby. Dla kolejnych przedziałów liczba mieszkańców narażonych na hałas wynosi: 148 osób dla przedziału od 65 do 70 dB, 19 osób dla zakresu od 70 do 75 dB oraz 9 osób dla wartości powyżej 75 dB. Obszar narażony na hałas drogowy w porze nocy (wskaźnik L_N) w przedziale wartości od 50 do 55 dB zamieszkuje 1739 osób, w zakresie wartości od 55 do 60 dB 303 osoby. Dla kolejnych przedziałów liczba mieszkańców narażonych na hałas wynosi: 72 osoby dla przedziału od 60 do 65 dB oraz 14 osób dla zakresu od 70 do 75 dB.

Na terenie województwa śląskiego występują obszarowe formy ochrony przyrody, które zostały omówione w poprzednich działach. Planowane działania inwestycyjne mogą być w niektórych przypadkach realizowane na terenach podlegających ochronie. Ocena wpływu poszczególnych odcinków dróg na środowisko, w tym na obszary Natura 2000, oraz możliwe do zastosowania środki minimalizujące, zostały lub zostaną przeanalizowane we właściwych raportach o oddziaływaniu na środowisko będących załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W przypadku modernizacji istniejących dróg i linii kolejowych przewiduje się, że negatywne oddziaływanie będzie występowało wyłącznie na etapie prac budowlanych. Oddziaływanie to będzie krótkotrwałe i odwracalne.

W przypadku ograniczenia prędkości oraz środków uspokojenia ruchu nie przewiduje się negatywnych oddziaływań na środowisko.

W przypadku zastosowania urządzeń przeciwdźwiękowych (ekrany akustyczne) możliwe będzie zabezpieczenie zabudowy podlegającej ochronie akustycznej przed oddziaływaniem hałasu pochodzącego od ruchu pojazdów poruszających się po analizowanych odcinkach dróg, co jest najbardziej istotną korzyścią związaną z ich zastosowaniem. Ponadto ograniczą rozprzestrzenianie się zanieczyszczeń powietrza na tereny przyległe.

Budowa ekranów może generować niekorzystne oddziaływania. Należą do nich:

- oddziaływanie na krajobraz (widoczny, obcy element),
- ograniczanie dostępu światła (w przypadku ekranów pochłaniających światło na terenach znajdujących się za nimi),
- w przypadku ekranów z płyt poliwęglanowych może stanowić zagrożenie dla ptaków.

Budowa ekranów może również przyczynić się do wystąpienia krótkotrwałych negatywnych oddziaływań (które znikną po zakończeniu robót):

- ingerencja w środowisko gruntowo-wodne, w związku z koniecznością zainstalowania

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie

- odpowiednio mocnego fundamentu,
- utrudnienia w ruchu w związku z budową,
- hałas w związku z pracą maszyn na budowie oraz dowozem materiałów budowlanych.

W celu zmniejszenia negatywnego oddziaływania ekranów na krajobraz należy zaprojektować je w stonowanych kolorach (brąz, ciemna zieleń), obsadzić pnączami (powojniki, winobluszcz itp.).

W przypadku zastosowania ekranów przezroczystych w celu maksymalnego ograniczenia śmiertelności ptaków należy zastosować na nich poziome czarne pasy. Powodują one, że ekran staje się widoczny dla ptaków.

9. Cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym, istotne z punktu widzenia Programu ochrony środowiska przed hałasem, oraz sposoby, w jakie cele te i inne problemy środowiska zostały uwzględnione podczas opracowywania dokumentu

Podstawowym dokumentem dotyczącym oceny i zarządzania hałasem w środowisku jest Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku. Zgodnie z Dyrektywą celem programów ochrony środowiska przed hałasem jest „zapobieganie powstawaniu hałasu w środowisku i obniżania jego poziomu tam, gdzie jest to konieczne, zwłaszcza tam, gdzie oddziaływanie hałasu może powodować szkodliwe skutki dla ludzkiego zdrowia oraz zachowanie jakości klimatu akustycznego środowiska tam, gdzie jest ona jeszcze właściwa”. W dyrektywie zdefiniowano wspólne podejście do unikania, zapobiegania lub eliminacji szkodliwych skutków narażenia na działanie hałasu, w tym jego dokuczliwości, w oparciu o ustalone priorytety. Zalecono zatem stopniowe wdrażanie następujących działań:

- ustalenie stopnia narażenia na hałas w środowisku, poprzez sporządzanie map hałasu przy zastosowaniu wspólnych dla Państw Członkowskich metod oceny;
- zapewnienie społeczeństwu dostępu do informacji dotyczącej hałasu w środowisku i jego skutków;
- przyjęcie przez Państwa Członkowskie, w oparciu o dane uzyskane z map hałasu, planów działań zmierzających do zapobiegania powstawaniu hałasu w środowisku i obniżania jego poziomu tam, gdzie jest to konieczne, a zwłaszcza tam, gdzie oddziaływanie hałasu może powodować szkodliwe skutki dla zdrowia człowieka oraz zachowanie jakości klimatu akustycznego środowiska tam, gdzie jest ona jeszcze właściwa.

Dyrektywa w kolejnych artykułach wprowadziła regulacje dotyczące:

- wspólnych wskaźników hałasu i ich stosowania oraz wspólnych metod oceny stopnia narażenia na hałas (art. 5 i 6);
- zasad sporządzania strategicznych map hałasu (art. 7);
- zasad opracowywania programów ochrony środowiska przed hałasem, zwanych planami działań (art. 8);
- zasad informowania społeczeństwa o stanie klimatu akustycznego oraz stopniu realizacji planów działań (art. 9);
- sposobów gromadzenia, publikowania oraz przekazywania danych przez Państwa Członkowskie oraz Komisję (art. 10).

Do ochrony środowiska odnoszą się również akty prawa polskiego. Konstytucja RP z 1997 r. stanowi że „władze publiczne prowadzą politykę zapewniającą bezpieczeństwo ekologiczne współczesnemu i przyszłym pokoleniom”, a także „ochrona środowiska jest obowiązkiem władz publicznych”.

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie

Kolejnym dokumentem zawierającym istotne zapisy odnoszące się do ochrony środowiska na szczeblu krajowym jest Polityka Ekologiczna Państwa w latach 2009- 2012 z perspektywą do roku 2016. Dokument zawiera zapisy o podejmowaniu kroków do zmniejszenia narażenia społeczeństwa na ponadnormatywny hałas w miejscach, gdzie jest ono największe.

W dokumencie tym skoncentrowano się przede wszystkim na działaniach, które mają służyć poprawie jakości środowiska, realizacji zasady zrównoważonego rozwoju, powstrzymaniu niekorzystnych zmian klimatu oraz ochronie zasobów naturalnych, w tym różnorodności biologicznej.

Podobnie projekt polityki ekologicznej Państwa 2030 zakłada racjonalne planowanie zagospodarowania przestrzennego, które pomoże uchronić ludność przed zanieczyszczeniami powietrza i hałasem oraz przyrodę przed nadmierną presją.

W Programie Ochrony Środowiska dla województwa śląskiego do roku 2019 z uwzględnieniem perspektywy do roku 2024 określono konieczne do realizacji działania:

- zabezpieczenie w postaci ekranów akustycznych (w miejscach, w których jest to możliwe z uwagi na bezpieczeństwo ruchu drogowego),
- stosowanie rozwiązań projektowych w celu poprawy klimatu akustycznego na terenach podlegających ochronie akustycznej, w tym np. tłumików szynowych, tzw. niskich ekranów dla linii kolejowych, ekranów na budynkach itp.,
- tworzenie pasów zwartej zieleni ochronnej,
- realizacja obwodnic miejscowości położonych wzdłuż istniejących dróg krajowych, ustanawianie obszarów ograniczonego użytkowania,
- stworzenie Zintegrowanych Systemów Zarządzania Transportem na obszarze miast, skuteczne i konsekwentne egzekwowanie ograniczeń ruchu (strefy ruchu uspokojonego), prędkości (szczególnie w porze nocy), tonażu,
- stosowanie nawierzchni o dobrych parametrach akustycznych,
- rozwój systemu ścieżek rowerowych i ciągów pieszych (w miastach, w miarę możliwości, nie powinny być prowadzone bezpośrednio wzdłuż ulic o dużym natężeniu ruchu pojazdów samochodowych),
- zmniejszenie prędkości przejazdu pociągów, stosowanie hamulców tarczowych względnie hamulców z okładzinami z tworzyw sztucznych, szlifowanie szyn, toczenie kół, wymiana taboru, eliminacja połączeń łukowych szyn, remonty torowisk.

Natomiast polityka długookresowa obejmuje:

- dążenie do utrzymania lub polepszenia warunków akustycznych na terenach podlegających ochronie,
- prawidłowe zabezpieczenie terenów zlokalizowanych w otoczeniu nowych dróg, ograniczanie ruchu pojazdów samochodowych w centrach miast,
- promocję pojazdów o napędzie elektrycznym lub hybrydowym poprzez ich wyłączenie z części ograniczeń dostępu do centrów miast, zwolnienie z opłat parkingowych itp.,
- konieczność spełniania prawa w zakresie ochrony przed hałasem w przypadku nowych inwestycji,
- właściwe planowanie przestrzenne w sąsiedztwie dróg i linii kolejowych,
- wykorzystywanie systemu mapy akustycznej w pracach planistycznych,
- edukację ekologiczną (promocja komunikacji zbiorowej, promocja i edukacja w zakresie proekologicznego korzystania z samochodów, promocja pojazdów cichych, promocja właściwego planowania przestrzennego).

Cele te są spójne z postawionymi w omawianym Programie ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego.

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie

W Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+” znajdują się zapisy odnośnie stanu klimatu akustycznego na terenie województwa śląskiego oraz wskazane zostały proponowane typy działań mające na celu zmniejszenie poziomu hałasu i polepszenie warunków życia lokalnych mieszkańców.

W opracowaniu sformułowano cele strategiczne polityki rozwoju województwa śląskiego w perspektywie do roku 2020, które mają za zadanie pomóc w realizacji określonej wizji rozwoju. Działania koncentrują się na 4 obszarach priorytetowych:

- A – Nowoczesna gospodarka,
- B – Szanse rozwojowe mieszkańców,
- C – Przestrzeń,
- D – Relacje z otoczeniem.

Dla każdego z wymienionych obszarów sformułowano cel strategiczny, cele operacyjne oraz kierunki działań mające na celu realizację założeń. Dla poprawy stanu klimatu akustycznego wyznaczono następujące zadania:

- wspieranie działań na rzecz zmniejszenia uciążliwości hałasu,
- Poprawa powiązań transportowych poprzez rozbudowę i modernizację infrastruktury transportowej wzmacniającej związku funkcjonalne i przestrzenne a obejmującej m.in. rozbudowę i modernizację dróg wojewódzkich, w tym budowę obwodnic miejscowości.
- wsparcie rozwoju zintegrowanego, zrównoważonego i niskoemisyjnego transportu, w tym transportu publicznego obejmującego różne środki transportu i elementy infrastruktury takie jak: kolej, tramwaj, inny transport publiczny, lotniska, systemy kierowania ruchem, obiekty „parkuj i jedź” oraz infrastruktury rowerowej.
- wsparcie tworzenia systemów transportu zbiorowego, obejmujących Metropolię, aglomeracje i ich bezpośrednie otoczenie funkcjonalne, lokalne ośrodki rozwoju oraz obszary wiejskie,
- wsparcie działań podnoszących jakość planowania przestrzennego na poziomie regionalnym i lokalnym, w tym działań integracyjnych,
- rozwój infrastruktury i połączeń komunikacyjnych ułatwiających dostęp do regionu: rozbudowa i modernizacja dróg krajowych, w tym autostrad i dróg ekspresowych, rozbudowa i modernizacja sieci kolejowej, rozwój infrastruktury lotniczej o znaczeniu międzynarodowym i regionalnym, w tym poprawa dostępności infrastruktury lotniczej połączeniami drogowymi i kolejowymi (w szczególności MPL „Katowice” w Pyrzowicach),
- Włączanie w europejskie systemy transportowe (sieć TEN-T).

W programach ochrony środowiska dla powiatów Jaworzno, Mysłowice, Żory, będzińskiego, bielskiego, bieruńsko-łędzińskiego, cieszyńskiego, częstochowskiego, gliwickiego, kłobuckiego, dla gminy Lubliniec, powiatu mikołowskiego, myszkowskiego, pszczyńskiego, raciborskiego, rybnickiego, tarnogórskiego, wodzisławskiego, żywieckiego za cel postawiono ograniczenie uciążliwości akustycznych do poziomów dopuszczalnych, poprzez m.in. prowadzenie modernizacji dróg, usprawnienie organizacji ruchu drogowego, instalowanie ekranów akustycznych, rozwój transportu publicznego, edukację ekologiczną, działania monitoringowe i informacyjne. Cele te zostaną osiągnięte poprzez realizację określonych w tych dokumentach działań.

Program ochrony środowiska przed hałasem został sporządzony w spójności z celami oraz działaniami określonymi w ww. dokumentach strategicznych. Sposobem uwzględnienia tych celów był ogólny analogiczny priorytet w każdym dokumencie, czyli poprawa życia oraz środowiska w związku z oddziaływaniem akustycznym.

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie

10. Przewidywane znaczące oddziaływania, w tym oddziaływania bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótkoterminowe, średnioterminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe oraz pozytywne i negatywne, na cele i przedmiot ochrony Natura 2000 oraz integralność tego obszaru, a także na środowisko

10.1. Przewidywane znaczące oddziaływania dla działań

W ramach Programu przyjęto sposoby rozwiązywania problemów akustycznych:

- krótkookresowe - realizowane w trakcie trwania Programu i skorelowane z planami inwestycyjnymi zarządców
- długookresowe - realizowane po okresie trwania Programu, służące wskazaniu możliwych sposobów i kierunków działań przewidzianych do realizacji,
- ciągle - realizowane w trakcie i po okresie trwania Programu

Z uwagi jednak na odległą nieraz perspektywę oraz długofalowość działania niemożliwe było doprecyzowanie parametrów technicznych oraz kosztów wszystkich działań.

Wymieniony Program zawiera zatem listę działań polegających na technicznych sposobach ochrony środowiska. Większość działań to działania inwestycyjne, które wiążą się z określonymi przedsięwzięciami, mogącymi w różnym stopniu wpływać na poszczególne elementy środowiska (nie tylko akustycznego). Działania te są przedmiotem oceny w niniejszej Prognozie.

Analizowany Program ochrony środowiska przed hałasem zawiera następujące typy działań prowadzących do poprawy stanu klimatu akustycznego na terenach o przekroczonych standardach emisyjnych:

- podjęcie działań związanych z realizacją inwestycji umożliwiających wyprowadzenie ruchu samochodowego poza tereny ścisłej zabudowy mieszkaniowej (planowanie przedsięwzięcia, uzyskanie decyzji dla modernizacji, rozbudowy istniejących oraz budowy nowych dróg),
- remonty i modernizacje nawierzchni drogowych,
- realizacja działań naprawczych nałożonych w ramach wykonywanych opracowań środowiskowych (analiz porównawczych, przeglądów ekologicznych, itp.),
- remonty i modernizacje linii kolejowych,
- utrzymywanie torowiska w dobrym stanie poprzez regularne szlifowanie i frezowanie szyn, stosowanie urządzeń do smarowania szyn oraz oczyszczanie i uzupełnienia podsypki tłuczniowej.

Szczegółowe działania inwestycyjne uwzględnione w Programie dla analizowanych odcinków dróg w zarządzie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w perspektywie krótkoterminowej:

- Autostrada A1 odc. Pyrzowice – koniec obw. Częstochowy (odcinek F,G,H),
- Autostrada A1 koniec obw. Częstochowy – Tuszyn odc. E gra woj. łódzkiego,
- Budowa drogi S1 Pyrzowice – Kosztowy, odc. Pyrzowice – Podwarpie (III etap z wyłączeniem odcinka I w „Pyrzowice” – w. „Lotnisko”),
- Budowa drogi ekspresowej S1 od węzła „Kosztowy II” w Mysłowicach do węzła „Suchy Potok” w Bielsku-Białej,
- Budowa drogi ekspresowej S1 (dawniej S69), odcinek Przybędza – Milówka (Obejście Węgierskiej Górki),
- Budowa obwodnicy Poręby i Zawiercia w ciągu drogi krajowej nr 78 od km 105+836 do km 130+135,
- Przebudowa drogi ekspresowej S1 odc. Sosnowiec – Mysłowice,

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie

- Przebudowa drogi krajowej nr 1 odc. Brudzowice – Siewierz,
- Rozbudowa drogi krajowej nr 78 odc. Nowa Wieś – Przeczyce,
- Rozbudowa drogi ekspresowej S1 odc. Mysłowice – Łęczyny (jezdnia lewa i prawa),
- Rozbudowa drogi krajowej nr 78 odc. Wodzisław – Rybnik,
- Rozbudowa drogi ekspresowej S1 w m. Dąbrowa Górnicza – jezdnia lewa i praca,
- Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na sieci TEN-T na drodze krajowej nr 1 odc. Nowa Wieś – Zawada,
- Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na sieci TEN-T na drodze krajowej nr 1 odc. Markowice – Brudzowice,,
- Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na sieci TEN-T na drodze krajowej nr 1 odc. Zawada – Siedlec Duży
- Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na sieci TEN-T na drodze krajowej nr 1 odc. Koziegłowy – Markowice,
- Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na sieci TEN-T na drodze krajowej nr 1 odc. Siewierz – Podwarpie,
- Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na sieci TEN-T na drodze krajowej nr 1 odc. gr. m. Częstochowa – Nowa Wieś,
- Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na sieci TEN-T na drodze krajowej nr 1 odc. Siedlec Duży – Koziegłowy,
- Budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych wzdłuż autostrady A-4 na odcinku Kleszczów – Sośnica w km 292+400 do km 312+700, z wyłączeniem odcinka w m. Bojków, wraz z przebudową istniejących zabezpieczeń,
- Budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych wzdłuż DK81 od km 17+700 do km 18+700 wraz z przebudową odcinków istniejących w m. Łaziska Górne (ul. Cieszyńska),
- Budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych wzdłuż drogi krajowej nr 1 w m. Wrzosowa w sąsiedztwie zespołu szkół, km od 482+900 do km 483+200,
- Budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych wzdłuż DK81 na odcinku Drogomyśl – Harbutowice,
- Budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych wzdłuż S52 (dawniej S-1) w ciągu obwodnicy miejscowości Skoczów,
- Budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych wzdłuż DK 1 w Czechowicach – Dziedzicach,
- Budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych wzdłuż drogi krajowej nr 81 w miejscowościach Warszowice i Pawłowice,
- Budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych wzdłuż DK 44 w miejscowości Bieruń (rejon ul. Granitowej, Warszawskiej oraz Mieszka I),
- Budowa ekranów akustycznych wraz utworzeniem strefy ruchu uspokojonego na odcinku DK 44 (ul. Gliwicka) w Mikołowie na odcinku od km 14+900 do km 16+900,
- Budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych wzdłuż DK86 w Będzinie na wysokości ulic: Hutniczej, Mickiewicza i Wolności (km od 11+704 do 12+915),
- Budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych wzdłuż DK1 w Pszczynie na wysokości ulicy Żeglarskiej.
- Budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych wzdłuż DK86 w Sarnowie na odcinku od km 8+496 do km 8+769

Szczegółowe działania inwestycyjne uwzględnione w Programie dla analizowanych odcinków dróg w zarządzie Zarząd Dróg Wojewódzkich:

- obwodnica Buczkowic,
- przebudowa drogi wojewódzkiej nr 933,
- przebudowa drogi wojewódzkiej nr 941 w Wiśle.

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie

Szczegółowe działania inwestycyjne uwzględnione w Programie dla analizowanych odcinków linii kolejowych w zarządzie PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.:

- modernizacja linii kolejowej nr 1 Częstochowa – Zawiercie,
- prace na linii kolejowej nr 93 Trzebinia – Zebrzydowice na odcinku Trzebinia – Oświęcim w ramach projektu POIiŚ 2014-2020 nr 5.1-12 pn.: „Prace na linii kolejowej nr 93 na odcinku Trzebinia – Oświęcim – Czechowice Dziedzice,
- rewitalizacja linii kolejowej nr 138 na odcinku Katowice – podg Szabelnia – Mysłowice.

Szczegółowe działania inwestycyjne uwzględnione w Programie dla analizowanego odcinka autostrady A4 w zarządzie Stalexport Autostrada Małopolska S.A.:

- budowa zabezpieczeń akustycznych przy węźle „Byczyna”,

W kolejnych rozdziałach przedstawiono opis ewentualnych przewidywanych znaczących oddziaływań, w tym oddziaływań bezpośrednich, pośrednich wtórnych, skumulowanych, krótkoterminowych i długoterminowych, stałych i chwilowych oraz pozytywnych i negatywnych, na środowisko, a w szczególności na: różnorodność biologiczną, ludzi, zwierzęta, rośliny, wodę, powietrze, powierzchnię ziemi, krajobraz, klimat, zasoby naturalne, zabytki i dobra materialne z uwzględnieniem zależności między tymi elementami środowiska i między oddziaływaniami na te elementy, dla wymienionych działań Programu ochrony środowiska przed hałasem.

Do oceny oddziaływań proponowanych działań przyjęto 3-stopniową skalę dla oddziaływań negatywnych i jednostopniową dla oddziaływań pozytywnych:

- oddziaływanie negatywne słabe (pomijalne, nie są wymagane działania minimalizujące negatywny wpływ na środowisko),
- oddziaływanie negatywne umiarkowane (wymagana jest obserwacja/monitoring stanu środowiska, decyzja o podjęciu działań na podstawie wyników monitoringu),
- oddziaływanie negatywne znaczące (należy podjąć działania ograniczające oddziaływanie negatywne do poziomu umiarkowanego lub podjąć działania alternatywne np. ograniczające skalę inwestycji),
- oddziaływania pozytywne.

10.1.1. Przewidywane znaczące oddziaływania dla działań związanych z redukcją hałasu drogowego: poprawa stanu nawierzchni, wymiana na nawierzchnię cichą, budowa dróg i obwodnic, ograniczenie ruchu

Czynnikami wpływającymi na wielkość emisji hałasu drogowego są:

- rodzaj i stan techniczny nawierzchni;
- natężenie oraz struktura ruchu (udział pojazdów ciężkich);
- prędkość pojazdów;
- płynność ruchu;
- nachylenie drogi;
- stan techniczny pojazdów;
- lokalizacja sygnalizacji świetlnej;
- typ skrzyżowania.

Do głównych metod redukcji hałasu drogowego zalicza się, m.in:

- metody redukcji hałasu „u źródła”:
 - zmiana organizacji ruchu;
 - zmniejszenie prędkości ruchu;
 - zmniejszenie natężenia ruchu;

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie

- zastosowanie cichych nawierzchni drogowych.
- zmiana tradycyjnych skrzyżowań na skrzyżowania o ruchu okrężnym;
- metody redukcji hałasu „na drodze propagacji”:
 - szykany drogowe, w tym: progi spowalniające, wyniesione skrzyżowania, przewężenia jezdni, wysepki;
 - ekrany akustyczne, półtunele.

Szczegółowe dane dotyczące redukcji hałasu drogowego i kolejowego przedstawiono w Programie ochrony środowiska przed hałasem.

Charakter oddziaływań - zmiana organizacji ruchu: budowa obwodnic i nowych przebiegów dróg

Oddziaływanie na środowisko działań inwestycyjnych polegających na budowie odcinków dróg czy obwodnic jest szczegółowo analizowane na etapie opracowań i ocen oddziaływania na środowisko oraz procedur administracyjnych mających na celu ustalenie warunków środowiskowych dla tych inwestycji oraz zakres działań minimalizujących oddziaływanie na środowisko naturalne. Wobec tego nie opisywano szczegółowo oddziaływania tych inwestycji na środowisko w niniejszym dokumencie. Większość inwestycji zawartych w Programie posiada już decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, a więc ich oddziaływania zostały przeanalizowane.

Oddziaływanie negatywne związane z etapem budowy można określić jako krótkoterminowe, średnie (zwiększenie emisji zanieczyszczeń, głównie spalin pochodzących od maszyn i samochodów dowożących materiały budowlane, lokalne zwiększenie emisji hałasu do środowiska, generowanie odpadów czy też ścieków socjalno-bytowych). Budowa nowych odcinków dróg może powodować konieczność zmiany organizacji ruchu, w wyniku której może dojść do okresowych utrudnień w ruchu powodujących okresowe pogorszenie komfortu podróży. Budowa nowych odcinków może negatywnie wpłynąć na krajobraz

Oddziaływanie pozytywne, długotrwałe polega na zminimalizowaniu negatywnego wpływu na środowisko poprzez ograniczenie hałasu emitowanego do środowiska. Ponadto dzięki budowie obwodnic zmniejszona zostanie koncentracja zanieczyszczeń emitowanych przez pojazdy samochodowe.

Charakter oddziaływań - poprawa stanu nawierzchni, wymiana na nawierzchnię cichą

Dostępne na rynku nawierzchnie drogowe typu cichego oraz typu porowatego mają właściwości tłumiące hałas związany z ruchem drogowym. Jest wiele typów i rodzajów cichych nawierzchni (nawierzchnie dwu- i jednowarstwowe, z różną zawartością wolnej przestrzeni, różną wielkością uziarnienia). Skuteczność tego typu rozwiązania zależy od budowy nawierzchni, prędkości ruchu i kategorii pojazdów. Im większa prędkość ruchu, tym tłumienie hałasu jest większe.

Wymiana lub remont nawierzchni wiąże się z krótkotrwałym, bezpośrednim i umiarkowanie negatywnym oddziaływaniem.

Modernizacja nawierzchni przyczynia się do krótkotrwałego nasilenia emisji zanieczyszczeń do powietrza, a także wzrostu poziomu hałasu.

Do głównych uciążliwości na etapie budowy zaliczyć należy emisję pyłu powstającego przy pracy maszyn i urządzeń wykonujących roboty ziemne oraz emisję spalin pochodzących z silników pracujących maszyn i środków transportu.

Biorąc pod uwagę fakt, że prace remontowe są krótkotrwałe, należy uznać, że nie spowodują trwałych negatywnych zmian w środowisku. Wymiana nawierzchni generuje znaczne ilości odpadów ziemnych i budowlanych.

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie

Na skutek zmiany organizacji ruchu może dojść do okresowych utrudnień w ruchu powodujących okresowe pogorszenie komfortu podróżnych, a także okresowe zwiększenie negatywnego oddziaływania w zakresie emisji gazów i pyłów do powietrza, a także emisji hałasu w otoczeniu dróg, które będą stanowić alternatywny objazd.

Zasięg oddziaływania związany z modernizacją nawierzchni ograniczony jest do miejsca objętego inwestycją- pasa drogowego, nie przewiduje się zatem możliwości kumulacji z innymi inwestycjami.

Eksploatacja nie przyczynia się do negatywnych oddziaływań.

Oddziaływanie pozytywne, długotrwałe związane jest z ograniczeniem hałasu emitowanego do środowiska. W perspektywie długookresowej stosowanie "cichych nawierzchni" wpływa na poprawę kondycji zdrowotnej mieszkańców wskutek ograniczenia hałasu związanego z ruchem drogowym.

10.1.2. Przewidywane znaczące oddziaływania dla działań związanych z redukcją hałasu szynowego: modernizacja torowisk

W związku ze zidentyfikowanymi przekroczeniami dopuszczalnych poziomów hałasu, w perspektywie krótkoterminowej zaproponowano modernizację linii kolejowych nr 1 Częstochowa – Zawierciem, prace na linii nr 93 Trzebinia – Zebrzydowice na odcinku Trzebinia – Oświęcim oraz rewitalizację linii kolejowej nr 138 na odcinku Katowice – podg Szabelnia – Mysłowice.

Czynnikami odpowiedzialnymi za powstawanie hałasu szynowego są hałas toczenia, aerodynamiczny oraz napędu. Redukcję hałasu szynowego środkami technicznymi, podobnie jak hałasu drogowego, sprowadzić można do kilku podstawowych metod. Do metod tych zaliczyć można:

- Modernizację linii kolejowej
- Szlifowanie szyn
- Tłumiki drgań
- Ekrany akustyczne
- Smarownice

W przypadku hałasu szynowego jego głównym źródłem jest oddziaływanie kół z szynami, generujące tzw. hałas toczenia. Poziom hałasu toczenia zależy od prędkości ruchu (wzrost poziomu hałasu wraz ze wzrostem prędkości ruchu) oraz od nierówności występujących na powierzchni kół oraz szyn. Nierówności te są powodem drgań tarczy koła, stanowiących jedno z głównych źródeł emisji hałasu oraz drgań samej szyny.

Na wielkość hałasu wpływają również: rodzaj podparcia szyn (punktowe – podkłady drewniane lub betonowe, ciągłe – podkład w postaci płyty betonowej), rodzaj podbudowy (podsypka, bezpodsypkowa) oraz sposób łączenia szyn (stykowy, bezstykowy). W przypadku połączeń stykowych, ze względu na położenie końcówek szyn na różnych wysokościach generowany jest tzw. hałas uderzeniowy, którego poziom rośnie wraz ze wzrostem prędkości ruchu.

W celu jego redukcji stosuje się zazwyczaj połączenia bezstykowe, poprzez spawanie lub zgrzewanie końcówek szyn. Do pozostałych źródeł hałasu szynowego zalicza się tzw. hałas piszczący, powstający podczas ruchu pojazdu szynowego po krzywoliniowym odcinku toru.

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie

W celu jego eliminacji należy stosować większe krzywizny torów lub smarownice do smarowania szyn i kół wagonów.

Szczegółowe dane dotyczące redukcji hałasu szynowego przedstawiono w Programie ochrony środowiska przed hałasem.

Charakter oddziaływań - modernizacja torowisk

Rodzaj torowiska (sposób łączenia szyn, rodzaj podsypki, rodzaj podkładów) bardzo silnie wpływa na generowany poziom hałasu szynowego.

Podczas modernizacji wymianie podlegają wszystkie elementy wpływające na poziom hałasu, w tym podkłady kolejowe, rodzaj podsypki, sposób łączenia szyn, rodzaje przejazdów kolejowych oraz zwrotnice i rozjazdy. Ograniczenie hałasu możliwe jest do osiągnięcia dzięki zastosowaniu m.in. bezpodsypkowych konstrukcji nawierzchni czy systemu szynowych podpór blokowych w otulinie.

W celu ograniczenia emisji hałasu szynowego stosuje się również wibroizolacyjne maty podtorowe, pozwalające na redukcję hałasu o kilka decybeli. Maty stosowane są zarówno w bezpodsypkowych jak i w podsypkowych konstrukcjach nawierzchni szynowych, zwiększając sprężystość podsypki.

Oddziaływania negatywne na etapie realizacji polegających na modernizacji torowisk można zaliczyć do negatywnych umiarkowanych, bezpośrednich, krótkoterminowych.

Na obszarze prowadzenia remontów nastąpi krótkoterminowe nasilenie emisji zanieczyszczeń do powietrza i wzrost poziomu hałasu.

Główną uciążliwością dla powietrza atmosferycznego będzie emisja pyłu powstającego przy pracy maszyn i urządzeń wykonujących roboty budowlane oraz emisja spalin pochodzących z silników pracujących maszyn i środków transportu. Przy modernizacji torowisk powstają znaczne ilości odpadów ziemnych i budowlanych.

Biorąc pod uwagę fakt, że prace remontowe są krótkotrwałe, należy uznać, że nie spowodują trwałych negatywnych zmian w środowisku.

Zasięg oddziaływania prac remontowych jest ograniczony do obszaru objętego inwestycją, wobec czego nie będzie powodował oddziaływania skumulowanego.

Eksploatacja zmodernizowanych torowisk nie powoduje negatywnego oddziaływania.

Oddziaływanie pozytywne, długotrwałe związane jest z ograniczeniem hałasu emitowanego do środowiska. W perspektywie długookresowej modernizacja torowisk wpłynie na poprawę kondycji zdrowotnej mieszkańców wskutek ograniczenia hałasu związanego z ruchem kolejowym.

Nie przewiduje się innego rodzaju oddziaływań związanych z etapem realizacji, bądź eksploatacji przedsięwzięć polegających na modernizacji torowisk.

10.1.3. Podsumowanie

Realizacja części zadań wymienionych w Programie może stanowić potencjalne źródło negatywnego oddziaływania na środowisko. Należą do nich przede wszystkim modernizacja dróg i linii kolejowych. Niestety, w celu realizacji zaplanowanych zadań nieuniknione będzie wykonanie prac, które będą oddziaływać na środowisko. Będzie to jednak oddziaływanie krótkotrwałe,

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie

bezpośrednie i pośrednie, jednak nie powodujące znaczącego negatywnego wpływu na środowisko.

Realizacja działań nie przyczyni się do zwiększenia presji urbanistycznej na środowisko przyrodnicze w województwie śląskim, wynikającej z modernizacji dróg i linii kolejowych – za wyjątkiem ekranów przeciwhałasowych oraz rozbudowy szlaków transportowych. Działania przewidziane w Programie na etapie eksploatacji nie przyczynią się do zmiany specyfiki oddziaływania na środowisko- za wyjątkiem ograniczenia oddziaływania akustycznego. Nie pogorszy się zatem stan obszarów cennych przyrodniczo w rejonie inwestycji.

Negatywnych oddziaływań na etapie budowy i modernizacji nie da się uniknąć, dlatego tak ważna jest właściwa organizacja prac w trakcie realizacji poszczególnych zadań pozwalająca ten wpływ ograniczyć. W celu ochrony zasobów flory i fauny, w szczególności awifauny, zaleca się stosować działania minimalizujące. Pozwoli to na ograniczenie ewentualnego negatywnego wpływu na te elementy środowiska przyrodniczego miasta, dzięki czemu ewentualne skutki środowiskowe będą krótkotrwałe i nie powinny spowodować negatywnych zmian w populacjach roślin i zwierząt.

Podsumowując, działania przewidziane w Programie nie spowodują znaczących negatywnych oddziaływań na środowisko.

Podsumowując ocenę prognozowanych oddziaływań na środowisko dla działań przedstawionych w Programie ochrony środowiska przed hałasem możemy podzielić działania wg następujących kategorii - tabela nr 1

Tabela 1. Zestawienie rodzajów działań wraz z określeniem stopnia oddziaływania na środowisko

Opis działania	Przewidywane rodzaje oddziaływań na środowisko dla działań Programu ochrony środowiska przed hałasem	
	Faza realizacji działań	Oddziaływanie wynikające z realizacji działań/ przeprowadzenia inwestycji
Zmiana organizacji ruchu: budowa dróg i obwodnic	Negatywne średnie, bezpośrednie, krótkoterminowe ze względu na hałas oraz emisję zanieczyszczeń, generowanie odpadów	Pozytywne długoterminowe związane z klimatem akustycznym (redukcja hałasu do środowiska)
Redukcja natężenia ruchu	Brak oddziaływań	Pozytywne długoterminowe związane z klimatem akustycznym (redukcja hałasu do środowiska)
Modernizacja torowisk	Negatywne słabe, bezpośrednie, krótkoterminowe ze względu na hałas oraz emisję zanieczyszczeń, generowanie odpadów	Pozytywne długoterminowe związane z klimatem akustycznym (redukcja hałasu do środowiska)
Remont/ wymiana nawierzchni	Negatywne słabe, bezpośrednie, krótkoterminowe ze względu na hałas oraz emisję zanieczyszczeń, generowanie odpadów	Pozytywne długoterminowe związane z klimatem akustycznym (redukcja hałasu do środowiska)

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie

W kolejnych tabelach przedstawiono rodzaj oddziaływań związanych z konkretnymi działaniami Programu ochrony środowiska przed hałasem.

Tabela 2. Działania naprawcze - hałas drogowy

Nazwa zadania	Proponowane środki ochrony	Oddziaływania wynikające z realizacji inwestycji	Oddziaływanie wynikające z istnienia inwestycji
Cele krótkoterminowe – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad			
Autostrada A1 odc. Pyrzowice – koniec obw. Częstochowy (odcinek F,G,H)	Budowa nowego przebiegu drogi krajowej nr 1	Negatywne, bezpośrednie, krótkoterminowe, znaczące ze względu na zajęcie terenu, hałas oraz emisję zanieczyszczeń, generowanie odpadów	Pozytywne długoterminowe związane z poprawą bezpieczeństwa oraz redukcją hałasu do środowiska na obszarach wrażliwych, słabe negatywne oddziaływanie na krajobraz
Autostrada A1 koniec obw. Częstochowy – Tuszyn odc. E gra woj. łódzkiego	Budowa nowego przebiegu drogi krajowej nr 1	Negatywne, bezpośrednie, krótkoterminowe, znaczące ze względu na zajęcie terenu, hałas oraz emisję zanieczyszczeń, generowanie odpadów	Pozytywne długoterminowe związane z poprawą bezpieczeństwa oraz redukcją hałasu do środowiska na obszarach wrażliwych, słabe negatywne oddziaływanie na krajobraz
Budowa drogi S1 Pyrzowice – Kosztowy, odc. Pyrzowice – Podwarpie (III etap z wyłączeniem odcinka I w „Pyrzowice” – w. „Lotnisko”)	Modernizacja, poprawa stanu nawierzchni	Negatywne, słabe, bezpośrednie, krótkoterminowe ze względu na hałas oraz emisję zanieczyszczeń, generowanie odpadów	Pozytywne długoterminowe związane z redukcją hałasu do środowiska i poprawa bezpieczeństwa
Budowa drogi ekspresowej S1 od węzła „Kosztowy II” w Mysłowicach do węzła „Suchy Potok” w Bielsku-Białej	Modernizacja, poprawa stanu nawierzchni	Negatywne, słabe, bezpośrednie, krótkoterminowe ze względu na hałas oraz emisję zanieczyszczeń, generowanie odpadów	Pozytywne długoterminowe związane z redukcją hałasu do środowiska i poprawa bezpieczeństwa

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie

Nazwa zadania	Proponowane środki ochrony	Oddziaływania wynikające z realizacji inwestycji	Oddziaływanie wynikające z istnienia inwestycji
Budowa drogi ekspresowej S1 (dawnej S69), odcinek Przybędza – Milówka (Obejście Węgierskiej Górki)	Budowa obwodnicy	Negatywne, bezpośrednie, krótkoterminowe, znaczące ze względu na zajęcie terenu, hałas oraz emisję zanieczyszczeń, generowanie odpadów	Pozytywne długoterminowe związane z poprawą bezpieczeństwa oraz redukcją hałasu do środowiska na obszarach wrażliwych, słabe negatywne oddziaływanie na krajobraz
Budowa obwodnicy Poręby i Zawiercia w ciągu drogi krajowej nr 78 od km 105+836 do km 130+135	Budowa obwodnicy	Negatywne, bezpośrednie, krótkoterminowe, znaczące ze względu na zajęcie terenu, hałas oraz emisję zanieczyszczeń, generowanie odpadów	Pozytywne długoterminowe związane z poprawą bezpieczeństwa oraz redukcją hałasu do środowiska na obszarach wrażliwych, słabe negatywne oddziaływanie na krajobraz
Przebudowa drogi ekspresowej S1 odc. Sosnowiec – Mysłowice	Modernizacja, poprawa stanu nawierzchni	Negatywne, słabe, bezpośrednie, krótkoterminowe ze względu na hałas oraz emisję zanieczyszczeń, generowanie odpadów	Pozytywne długoterminowe związane z redukcją hałasu do środowiska i poprawą bezpieczeństwa
Przebudowa drogi krajowej nr 1 odc. Brudzowice – Siewierz	Modernizacja, poprawa stanu nawierzchni	Negatywne, słabe, bezpośrednie, krótkoterminowe ze względu na hałas oraz emisję zanieczyszczeń, generowanie odpadów	Pozytywne długoterminowe związane z redukcją hałasu do środowiska i poprawą bezpieczeństwa
Rozbudowa drogi krajowej nr 78 odc. Nowa Wieś – Przeczyce	Modernizacja, poprawa stanu nawierzchni	Negatywne, słabe, bezpośrednie, krótkoterminowe ze względu na hałas oraz emisję zanieczyszczeń, generowanie odpadów	Pozytywne długoterminowe związane z redukcją hałasu do środowiska i poprawą bezpieczeństwa

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie

Nazwa zadania	Proponowane środki ochrony	Oddziaływania wynikające z realizacji inwestycji	Oddziaływanie wynikające z istnienia inwestycji
Rozbudowa drogi ekspresowej S1 odc. Mysłowice – Lędziny (jezdnia lewa i prawa)	Modernizacja, poprawa stanu nawierzchni	Negatywne, słabe, bezpośrednie, krótkoterminowe ze względu na hałas oraz emisję zanieczyszczeń, generowanie odpadów	Pozytywne długoterminowe związane z redukcją hałasu do środowiska i poprawa bezpieczeństwa
Rozbudowa drogi krajowej nr 78 odc. Wodzisław – Rybnik	Modernizacja, poprawa stanu nawierzchni	Negatywne, słabe, bezpośrednie, krótkoterminowe ze względu na hałas oraz emisję zanieczyszczeń, generowanie odpadów	Pozytywne długoterminowe związane z redukcją hałasu do środowiska i poprawa bezpieczeństwa
Rozbudowa drogi ekspresowej S1 w m. Dąbrowa Górnicza – jezdnia lewa i prawa	Modernizacja, poprawa stanu nawierzchni	Negatywne, słabe, bezpośrednie, krótkoterminowe ze względu na hałas oraz emisję zanieczyszczeń, generowanie odpadów	Pozytywne długoterminowe związane z redukcją hałasu do środowiska i poprawa bezpieczeństwa
Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na sieci TEN-T na drodze krajowej nr 1 odc. Nowa Wieś - Zawada	Modernizacja, poprawa stanu nawierzchni	Negatywne, słabe, bezpośrednie, krótkoterminowe ze względu na hałas oraz emisję zanieczyszczeń, generowanie odpadów	Pozytywne długoterminowe związane z redukcją hałasu do środowiska i poprawa bezpieczeństwa
Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na sieci TEN-T na drodze krajowej nr 1 odc. Markowice - Brudzowice	Modernizacja, poprawa stanu nawierzchni	Negatywne, słabe, bezpośrednie, krótkoterminowe ze względu na hałas oraz emisję zanieczyszczeń, generowanie odpadów	Pozytywne długoterminowe związane z redukcją hałasu do środowiska i poprawa bezpieczeństwa
Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na sieci TEN-T na drodze krajowej nr 1 odc. Zawada – Siedlec Duży	Modernizacja, poprawa stanu nawierzchni	Negatywne, słabe, bezpośrednie, krótkoterminowe ze względu na hałas oraz emisję zanieczyszczeń, generowanie odpadów	Pozytywne długoterminowe związane z redukcją hałasu do środowiska i poprawa bezpieczeństwa

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie

Nazwa zadania	Proponowane środki ochrony	Oddziaływania wynikające z realizacji inwestycji	Oddziaływanie wynikające z istnienia inwestycji
Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na sieci TEN-T na drodze krajowej nr 1 odc. Koziegłowy - Markowice	Modernizacja, poprawa stanu nawierzchni	Negatywne, słabe, bezpośrednie, krótkoterminowe ze względu na hałas oraz emisję zanieczyszczeń, generowanie odpadów	Pozytywne długoterminowe związane z redukcją hałasu do środowiska i poprawa bezpieczeństwa
Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na sieci TEN-T na drodze krajowej nr 1 odc. Siewierz - Podwarpie	Modernizacja, poprawa stanu nawierzchni	Negatywne, słabe, bezpośrednie, krótkoterminowe ze względu na hałas oraz emisję zanieczyszczeń, generowanie odpadów	Pozytywne długoterminowe związane z redukcją hałasu do środowiska i poprawa bezpieczeństwa
Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na sieci TEN-T na drodze krajowej nr 1 odc. gr. m. Częstochowa – Nowa Wieś	Modernizacja, poprawa stanu nawierzchni	Negatywne, słabe, bezpośrednie, krótkoterminowe ze względu na hałas oraz emisję zanieczyszczeń, generowanie odpadów	Pozytywne długoterminowe związane z redukcją hałasu do środowiska i poprawa bezpieczeństwa
Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na sieci TEN-T na drodze krajowej nr 1 odc. Siedlec Duży - Koziegłowy	Modernizacja, poprawa stanu nawierzchni	Negatywne, słabe, bezpośrednie, krótkoterminowe ze względu na hałas oraz emisję zanieczyszczeń, generowanie odpadów	Pozytywne długoterminowe związane z redukcją hałasu do środowiska i poprawa bezpieczeństwa
Budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych wzdłuż autostrady A-4 na odcinku Kleszczów – Sośnica w km 292+400 do km 312+700, z wyłączeniem odcinka w m. Bojków, wraz z przebudową istniejących zabezpieczeń	Budowa ekranów akustycznych	Negatywne, słabe, bezpośrednie, krótkoterminowe związane z utrudnieniami podczas budowy, generowaniem hałasu, emisji zanieczyszczeń i odpadów. Ekran akustyczny negatywnie wpłynie na krajobraz.	Pozytywne długoterminowe związane z redukcją hałasu do środowiska. Słabe negatywne oddziaływanie na krajobraz i awifaunę

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie

Nazwa zadania	Proponowane środki ochrony	Oddziaływania wynikające z realizacji inwestycji	Oddziaływanie wynikające z istnienia inwestycji
Budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych wzdłuż DK81 od km 17+700 do km 18+700 wraz z przebudową odcinków istniejących w m. Łaziska Górne (ul. Cieszyńska)	Budowa ekranów akustycznych	Negatywne, słabe, bezpośrednie, krótkoterminowe związane z utrudnieniami podczas budowy, generowaniem hałasu, emisji zanieczyszczeń i odpadów. Ekran akustyczny negatywnie wpłynie na krajobraz.	Pozytywne długoterminowe związane redukcją hałasu do środowiska. Słabe negatywne oddziaływanie na krajobraz i awifaunę
Budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych wzdłuż drogi krajowej nr 1 w m. Wrzosowa w sąsiedztwie zespołu szkół, km od 482+900 do km 483+200	Budowa ekranów akustycznych	Negatywne, słabe, bezpośrednie, krótkoterminowe związane z utrudnieniami podczas budowy, generowaniem hałasu, emisji zanieczyszczeń i odpadów. Ekran akustyczny negatywnie wpłynie na krajobraz.	Pozytywne długoterminowe związane redukcją hałasu do środowiska. Słabe negatywne oddziaływanie na krajobraz i awifaunę
Budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych wzdłuż DK81 na odcinku Drogomyśl – Harbutowice	Budowa ekranów akustycznych	Negatywne, słabe, bezpośrednie, krótkoterminowe związane z utrudnieniami podczas budowy, generowaniem hałasu, emisji zanieczyszczeń i odpadów. Ekran akustyczny negatywnie wpłynie na krajobraz.	Pozytywne długoterminowe związane redukcją hałasu do środowiska. Słabe negatywne oddziaływanie na krajobraz i awifaunę

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie

Nazwa zadania	Proponowane środki ochrony	Oddziaływania wynikające z realizacji inwestycji	Oddziaływanie wynikające z istnienia inwestycji
Budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych wzdłuż S52 (dawniej S-1) w ciągu obwodnicy miejscowości Skoczów	Budowa ekranów akustycznych	Negatywne, słabe, bezpośrednie, krótkoterminowe związane z utrudnieniami podczas budowy, generowaniem hałasu, emisji zanieczyszczeń i odpadów. Ekran akustyczny negatywnie wpłyną na krajobraz.	Pozytywne długoterminowe związane redukcją hałasu do środowiska. Słabe negatywne oddziaływanie na krajobraz i awifaunę
Budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych wzdłuż DK 1 w Czechowicach - Dziedzicach	Budowa ekranów akustycznych	Negatywne, słabe, bezpośrednie, krótkoterminowe związane z utrudnieniami podczas budowy, generowaniem hałasu, emisji zanieczyszczeń i odpadów. Ekran akustyczny negatywnie wpłyną na krajobraz.	Pozytywne długoterminowe związane redukcją hałasu do środowiska. Słabe negatywne oddziaływanie na krajobraz i awifaunę
Budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych wzdłuż drogi krajowej nr 81 w miejscowościach Warszowice i Pawłowice	Budowa ekranów akustycznych	Negatywne, słabe, bezpośrednie, krótkoterminowe związane z utrudnieniami podczas budowy, generowaniem hałasu, emisji zanieczyszczeń i odpadów. Ekran akustyczny negatywnie wpłyną na krajobraz.	Pozytywne długoterminowe związane redukcją hałasu do środowiska. Słabe negatywne oddziaływanie na krajobraz i awifaunę

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie

Nazwa zadania	Proponowane środki ochrony	Oddziaływania wynikające z realizacji inwestycji	Oddziaływanie wynikające z istnienia inwestycji
Budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych wzdłuż DK 44 w miejscowości Bieruń (rejon ul. Granitowej, Warszawskiej oraz Mieszka I)	Budowa ekranów akustycznych	Negatywne, słabe, bezpośrednie, krótkoterminowe związane z utrudnieniami podczas budowy, generowaniem hałasu, emisji zanieczyszczeń i odpadów. Ekran akustyczny negatywnie wpłyną na krajobraz.	Pozytywne długoterminowe związane redukcją hałasu do środowiska. Słabe negatywne oddziaływanie na krajobraz i awifaunę
Budowa ekranów akustycznych wraz utworzeniem strefy ruchu uspokozonego na odcinku DK 44 (ul. Gliwicka) w Mikołowie na odcinku od km 14+900 do km 16+900	Budowa ekranów akustycznych	Negatywne, słabe, bezpośrednie, krótkoterminowe związane z utrudnieniami podczas budowy, generowaniem hałasu, emisji zanieczyszczeń i odpadów. Ekran akustyczny negatywnie wpłyną na krajobraz.	Pozytywne długoterminowe związane redukcją hałasu do środowiska. Słabe negatywne oddziaływanie na krajobraz i awifaunę
Budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych wzdłuż DK86 w Będzinie na wysokości ulic: Hutniczej, Mickiewicza i Wolności (km od 11+704 do 12+915)	Budowa ekranów akustycznych	Negatywne, słabe, bezpośrednie, krótkoterminowe związane z utrudnieniami podczas budowy, generowaniem hałasu, emisji zanieczyszczeń i odpadów. Ekran akustyczny negatywnie wpłyną na krajobraz.	Pozytywne długoterminowe związane redukcją hałasu do środowiska. Słabe negatywne oddziaływanie na krajobraz i awifaunę

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie

Nazwa zadania	Proponowane środki ochrony	Oddziaływania wynikające z realizacji inwestycji	Oddziaływanie wynikające z istnienia inwestycji
Budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych wzdłuż DK1 w Pszczynie na wysokości ulicy Żeglarskiej	Budowa ekranów akustycznych	Negatywne, słabe, bezpośrednie, krótkoterminowe związane z utrudnieniami podczas budowy, generowaniem hałasu, emisji zanieczyszczeń i odpadów. Ekran akustyczny negatywnie wpłyną na krajobraz.	Pozytywne długoterminowe związane redukcją hałasu do środowiska. Słabe negatywne oddziaływanie na krajobraz i awifaunę
Budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych wzdłuż DK86 w Sarnowie na odcinku od km 8+496 do km 8+769	Budowa ekranów akustycznych	Negatywne, słabe, bezpośrednie, krótkoterminowe związane z utrudnieniami podczas budowy, generowaniem hałasu, emisji zanieczyszczeń i odpadów. Ekran akustyczny negatywnie wpłyną na krajobraz.	Pozytywne długoterminowe związane redukcją hałasu do środowiska. Słabe negatywne oddziaływanie na krajobraz i awifaunę
Cele krótkoterminowe – Zarząd Dróg Wojewódzkich			

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie

Nazwa zadania	Proponowane środki ochrony	Oddziaływania wynikające z realizacji inwestycji	Oddziaływanie wynikające z istnienia inwestycji
Obwodnica Buczkowic	Budowa obwodnicy	Negatywne, bezpośrednie, krótkoterminowe, znaczące ze względu na zajęcie terenu, hałas oraz emisję zanieczyszczeń, generowanie odpadów	Pozytywne długoterminowe związane z poprawą bezpieczeństwa oraz redukcją hałasu do środowiska na obszarach wrażliwych, słabe negatywne oddziaływanie na krajobraz
Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 933	Modernizacja, poprawa stanu nawierzchni	Negatywne, słabe, bezpośrednie, krótkoterminowe ze względu na hałas oraz emisję zanieczyszczeń, generowanie odpadów	Pozytywne długoterminowe związane z redukcją hałasu do środowiska i poprawa bezpieczeństwa
Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 941 w Wiśle	Modernizacja, poprawa stanu nawierzchni	Negatywne, słabe, bezpośrednie, krótkoterminowe ze względu na hałas oraz emisję zanieczyszczeń, generowanie odpadów	Pozytywne długoterminowe związane z redukcją hałasu do środowiska i poprawa bezpieczeństwa
Cele krótkoterminowe – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.			
Modernizacja linii kolejowej nr 1 Częstochowa - Zawiercie	Poprawa stanu technicznego torowiska	Negatywne, słabe, bezpośrednie, krótkoterminowe ze względu utrudnienia w ruchu, na hałas oraz emisję zanieczyszczeń, generowanie odpadów	Pozytywne długoterminowe związane z redukcją hałasu do środowiska i poprawa bezpieczeństwa

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie

Nazwa zadania	Proponowane środki ochrony	Oddziaływania wynikające z realizacji inwestycji	Oddziaływanie wynikające z istnienia inwestycji
Prace na linii kolejowej nr 93 Trzebinia – Zebrzydowice na odcinku Trzebinia – Oświęcim w ramach projektu POLiŚ 2014-2020 nr 5.1-12 pn.: „Prace na linii kolejowej nr 93 na odcinku Trzebinia – Oświęcim – Czechowice Dziedzice	Poprawa stanu technicznego torowiska	Negatywne, słabe, bezpośrednie, krótkoterminowe ze względu utrudnienia w ruchu, na hałas oraz emisję zanieczyszczeń, generowanie odpadów	Pozytywne długoterminowe związane z redukcją hałasu do środowiska i poprawa bezpieczeństwa
Rewitalizacja linii kolejowej nr 138 na odcinku Katowice – podg Szabelnia - Mysłowice	Poprawa stanu technicznego torowiska	Negatywne, słabe, bezpośrednie, krótkoterminowe ze względu utrudnienia w ruchu, na hałas oraz emisję zanieczyszczeń, generowanie odpadów	Pozytywne długoterminowe związane z redukcją hałasu do środowiska i poprawa bezpieczeństwa
Cele krótkoterminowe – Stalexport Autostrada Małopolska S.A.			
Budowa zabezpieczeń akustycznych przy węźle „Byczyna”	Budowa ekranów akustycznych	Negatywne, słabe, bezpośrednie, krótkoterminowe związane z utrudnieniami podczas budowy, generowaniem hałasu, emisji zanieczyszczeń i odpadów. Ekran akustyczny negatywnie wpłyną na krajobraz.	Pozytywne długoterminowe związane redukcją hałasu do środowiska. Słabe negatywne oddziaływanie na krajobraz i awifaunę

10.2. Oddziaływanie na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru i pozostałe obszary chronione na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody

W niniejszej Prognozie przeanalizowano odcinki dróg i linii kolejowych objęte Programem, które znajdują się najbliżej poszczególnych obszarów chronionych na mocy ustawy o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 1614 z późn. zm.).

Przewidywane negatywne oddziaływania na środowisko są możliwe głównie na etapie realizacji inwestycji, jednak będą to oddziaływania lokalne i krótkotrwałe. Oddziaływanie zawiązanych przedsięwzięć ma w założeniu charakter pozytywny, stawiając za cel poprawę klimatu akustycznego na terenach zabudowanych. Tym samym, ograniczenie hałasu będzie pozytywnie oddziaływać na cele i przedmiot ochrony analizowanych obszarów podlegających ochronie.

Z uwagi na fakt, iż część inwestycji posiada już decyzje środowiskowe, ich wpływ na środowisko został już przeanalizowany. Działania inwestycyjne polegające na budowie nowych odcinków dróg czy obwodnic będące w trakcie realizacji są przedmiotem oddzielnych szczegółowych opracowań i ocen oddziaływania na środowisko oraz procedur administracyjnych mających na celu ustalenie warunków środowiskowych dla tych inwestycji oraz zakres działań minimalizujących oddziaływanie na środowisko naturalne, w związku z czym nie opisywano ich szczegółowo w niniejszym dokumencie.

Analiza przewidywanych możliwych oddziaływań pozwoliła założyć, że realizacja zadań objętych Programem nie będzie istotnie wpływać na cele i przedmiot ochrony tych obszarów.

Przeanalizowano obszary chronione przecinane przez planowane działania lub leżące w odległości do 300 m od planowanego zadania. Zadania omówione w Programie leżą w granicach Obszaru Specjalnej Ochrony „Dolina Górnej Wisły”, a także w sąsiedztwie Obszaru Specjalnej Ochrony „Zbiornik Goczałkowicki – Ujście Wisły i Bajerki”, Parku Krajobrazowego Beskidu Śląskiego, zespołu przyrodniczo krajobrazowego Cygański Las, a także specjalnego Obszaru Ochrony Beskid Śląski

10.2.1. Obszar Specjalnej Ochrony „Dolina Górnej Wisły”

Prace na linii kolejowej nr 93 objęte Programem będą realizowane na dwóch odcinkach leżących na terenie obszaru chronionego Natura 2000. Prace realizowane będą w miejscowości Zabrzeg na długości 1,841 km oraz Chybie na długości 3,972 km.

Prace będą polegały na modernizacji linii, dlatego nie spowodują dużej dodatkowej ingerencji w istniejącą na tym obszarze florę i faunę, jak miałyby to miejsce w przypadku budowy nowych odcinków.

Negatywne oddziaływanie ograniczone będzie do czasu prowadzenia modernizacji. Wystąpi chwilowe wzmożone oddziaływanie na środowisko. Emitowane będą pyły, hałas, a także odpady. Okres realizacji modernizacji może się wiązać z zagrożeniem dla gleb i wód, dlatego szczególnie ważne jest podjęcie wszelkich działań minimalizujących potencjalnie negatywny wpływ na środowisko np. przeładunek benzyn i olejów prowadzić na terenach uszczelnionych itp. W przypadku ujęcia w zakresie prac przebudów infrastruktury towarzyszącej, czy też wymiany torowiska może dochodzić do przemieszczania mas ziemnych. Modernizacja linii kolejowej nie pociągnie za sobą większych, trwałych zmian w ukształtowaniu powierzchni terenu. Ewentualne zmiany będą dotyczyły odcinków, gdzie przebudowywane będą istniejące obiekty towarzyszące kolei lub budowane nowe.

Inwestycja prowadzona na terenie dotychczas użytkowanym z przeznaczeniem technicznym, przy stosowanych obecnie technologiach robót wykonawczych oraz przy wykorzystaniu terenu, gdzie występują grunty silnie przekształcone przez wieloletnie użytkowanie linii kolejowej, będzie w znikomym stopniu oddziaływać na powierzchnię ziemi i krajobraz.

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie

Negatywne oddziaływania zakończą się wraz z zakończeniem modernizacji odcinków linii kolejowej nr 93. Oddziaływania nie będą trwale decydowały o stanie środowiska.

W wyniku przeprowadzonych modernizacji ograniczony zostanie hałas kolejowy, co pozytywnie wpłynie na środowisko i obszar chroniony, na terenie którego położona jest linia kolejowa. Modernizacja wpłynie na poprawę bezpieczeństwa i dostępności linii kolejowej. W perspektywie długookresowej modernizacja kolei wpłynie na poprawę kondycji zdrowotnej mieszkańców wskutek ograniczenia hałasu związanego z ruchem kolejowym.

W nieznacznej odległości od obszaru chronionego (ok 250m) przebiega droga krajowa nr 1. W ramach działań naprawczych objętych Programem planuje się budowę drogi ekspresowej S1 od węzła Kosztowy II do węzła Suchy Potok w Bielsku Białej. Dla zadania tego sporządzony został raport oddziaływania na środowisko, w którym przeanalizowano wszelkie możliwe negatywne oddziaływania związane z budową drogi ekspresowej. Zaproponowano kilka wariantów i przeanalizowano ich oddziaływania na środowisko. Spośród kilku opcji wybrano tą, która w najmniejszym stopniu negatywnie wpłynie na środowisko. Budowa drogi ekspresowej przyczyni się do odciążenia drogi krajowej nr 1, która zlokalizowana jest w pobliżu obszaru chronionego. Przyczyni się to do zmiany natężenia ruchu, a tym samym zminimalizowania negatywnych oddziaływań na obszar chroniony.

10.2.2. Specjalny Obszar Ochrony Zbiornik Goczałkowski - ujście Wisły i Bajerki

Zaledwie niewielki fragment obszaru chronionego położony będzie w sąsiedztwie modernizowanego odcinka linii kolejowej nr 93 w miejscowości Chybie. Działania modernizacyjne spowodują chwilowe wzmożone oddziaływanie na środowisko. Generowany będzie hałas, odpady, ścieki bytowe, emisje do powietrza. Wszystkie te oddziaływania będą jednak chwilowe i odwracalne, nie będą trwale decydowały o stanie środowiska. Negatywne oddziaływanie ustąpi wraz zakończeniem prac modernizacyjnych. Zmniejszy się negatywne oddziaływanie linii kolejowej na środowisko. Ograniczone zostaną emisje hałasu i zanieczyszczeń powietrza. Zwiększy się bezpieczeństwo użytkowanej linii kolejowej. Ze względu na prowadzenie prac modernizacyjnych w obrębie istniejących linii kolejowych nie wystąpi znaczące negatywne oddziaływanie na siedliska, rośliny i zwierzęta. Nie dojdzie do zajęcia nowych terenów i przekształcenia istniejącego krajobrazu.

Prowadzenie prac modernizacyjnych spowoduje chwilowe utrudnienia w ruchu i wzmożony ruch kolejowy na alternatywnych odcinkach kolejowych.

Podczas prowadzenia prac modernizacyjnych może wystąpić ryzyko zanieczyszczenia gleb w obrębie linii kolejowej. Należy zwrócić uwagę aby używany sprzęt był sprawny, a wszelkie przeładunki benzyn i olejów prowadzić na terenie uszczelnionym.

W wyniku przeprowadzonych modernizacji ograniczony zostanie hałas kolejowy, co pozytywnie wpłynie na środowisko i obszar chroniony, w otoczeniu którego położona jest linia kolejowa. Modernizacja wpłynie na poprawę bezpieczeństwa i dostępności linii kolejowej. W perspektywie długookresowej modernizacja kolei wpłynie na poprawę kondycji zdrowotnej mieszkańców wskutek ograniczenia hałasu związanego z ruchem kolejowym.

10.2.3. Park krajobrazowy Beskidu Śląskiego

Park krajobrazowy Beskidu Śląskiego leży wokół trzech zadań objętych Programem. Są to Obwodnica Buczkowic, droga ekspresowa S1 odcinek Przybędza Milówka (obejście Węgierskiej Górki) oraz przebudowa drogi wojewódzkiej nr 941. Park w znacznym stopniu pokrywa się ze specjalnym obszarem ochrony Beski Śląski.

Planowany odcinek drogi ekspresowej S1 zlokalizowany będzie nieco bliżej obszaru chronionego niż droga krajowa nr 1. Budowa drogi ekspresowej S1 przyczyni się do zmiany natężenia ruchu

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie

na drodze krajowej nr 1 w Węgierskiej Górcie. Budowa nowej trasy przyczyni się do upłynnienia ruchu na międzynarodowej trasie wiodącej w kierunku przejścia granicznego ze Słowacją. Obecnie cały ruch, wraz z pojazdami ciężkimi, prowadzony jest przez Węgierską Górkę. Budowa trasy S1 spowoduje rozluźnienie ruchu na drodze krajowej nr 1 co przełoży się na ograniczenie negatywnego oddziaływania na środowisko. Zmniejszy się ryzyko negatywnego oddziaływania na obszar chroniony. Budowa nowej drogi przy zastosowaniu nowoczesnej technologii i urządzeń ochrony środowiska tj. separatory i osadniki, ekrany akustyczne, przejścia dla zwierząt itp. pozwoli na zminimalizowanie oddziaływania na środowisko.

Podobnie budowa obwodnicy Buczkowic przyczyni się do poprawy warunków ruchu na drodze wojewódzkiej łączącej Bielsko Białą ze Szczyrkiem. Droga wojewódzka położona jest w odległości ok 350 m od obszaru chronionego. Budowa obwodnicy wpłynie na zmniejszenie natężenia ruchu na tym odcinku, a tym samym na zmniejszenie negatywnych oddziaływań na klimat akustyczny i jakość powietrza, podniesie się również bezpieczeństwo i komfort mieszkańców Buczkowic.

Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 941, zastosowanie kanalizacji deszczowej, sygnalizacji świetlnej poprawi komunikację w mieście i bezpieczeństwo ruchu. Podniesie się komfort podróży turystów dojeżdżających w śląskie Beskidy. Zastosowanie nowoczesnych technologii oraz urządzeń ochrony środowiska zminimalizuje potencjalne negatywne oddziaływanie na środowisko. Dla analizowanego odcinka wydano postanowienie o braku konieczności prowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Negatywne oddziaływanie może być związane z koniecznością przeprowadzenia niezbędnej wycinki kolidującej zieleni.

Na etapie prowadzenia prac budowlanych wystąpi chwilowe wzmożone, negatywne oddziaływanie na środowisko. Generowany będzie hałas, emisje do powietrza, odpady i ścieki. Wystąpią utrudnienia w ruchu drogowym. Oddziaływania te będą odwracalne i nie będą trwale decydowały o stanie środowiska w okolicy prowadzenia tych działań. Oddziaływanie to zakończy się wraz z zakończeniem prac budowlanych.

Zastosowanie nowoczesnych technologii i urządzeń ochrony środowiska (separatory, osadniki, ekrany akustyczne) przy budowie nowych odcinków dróg przyczyni się do ograniczenia ich potencjalnego negatywnego oddziaływania na środowisko.

W wyniku prowadzonych prac ograniczeniu ulegnie emitowany do środowiska hałas. Poprawi się bezpieczeństwo ruchu kołowego i pieszego. W perspektywie długookresowej modernizacja i budowa nowych odcinków wpłynie na poprawę kondycji zdrowotnej mieszkańców wskutek ograniczenia hałasu. Ograniczona zostanie presja na obszary chronione.

10.2.4. Specjalny obszar ochrony Beskid Śląski

Specjalny Obszar Ochrony Beskid Śląski w większości pokrywa się z parkiem krajobrazowym Beskidu Śląskiego. Wobec tego oddziaływania zadań zawartych w Programie będą podobne.

W sąsiedztwie obszaru chronionego położone są trzy zadania objęte Programem. Jest to fragment planowanej obwodnicy Buczkowic, przebudowa drogi wojewódzkiej DW 941 do obwodnicy m. Ustroń do DW942 oraz droga ekspresowa S1 odcinek Przybędza – Milówka (Obejście Węgierskiej Górki).

Planowany odcinek drogi ekspresowej S1 zlokalizowany będzie nieco bliżej obszaru chronionego niż droga krajowa nr 1. Budowa drogi ekspresowej S1 przyczyni się do zmniejszenia natężenia ruchu na drodze krajowej nr 1 w Węgierskiej Górcie. Budowa nowej trasy przyczyni się do upłynnienia ruchu na międzynarodowej trasie wiodącej w kierunku przejścia granicznego ze Słowacją. Obecnie cały ruch, wraz z pojazdami ciężkimi, prowadzony jest przez Węgierską Górkę. Budowa trasy S1 spowoduje rozluźnienie ruchu na drodze krajowej nr 1 co przełoży się na ograniczenie negatywnego oddziaływania na środowisko. Zmniejszy się ryzyko negatywnego

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie

oddziaływania na obszar chroniony. Budowa nowej drogi przy zastosowaniu nowoczesnej technologii i urządzeń ochrony środowiska tj. separatory i osadniki, ekrany akustyczne, przejścia dla zwierząt itp. Pozwoli na zminimalizowanie oddziaływania na środowisko.

Podobnie budowa obwodnicy Buczkowic przyczyni się do poprawę warunków ruchu na drodze wojewódzkiej łączącej Bielsko Białą ze Szczyrkim. Droga wojewódzka położona jest w odległości ok 350 m od obszaru chronionego. Budowa obwodnicy wpłynie na zmniejszenie natężenia ruchu na tym odcinku, a tym samym na zmniejszenie negatywnych oddziaływań na klimat akustyczny i jakość powietrza, podniesie się również bezpieczeństwo i komfort mieszkańców Buczkowic.

Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 941, zastosowanie kanalizacji deszczowej, sygnalizacji świetlnej poprawi komunikację w mieście i bezpieczeństwo ruchu. Podniesie się komfort podróży turystów dojeżdżających w śląskie Beskidy. Zastosowanie nowoczesnych technologii oraz urządzeń ochrony środowiska zminimalizuje potencjalne negatywne oddziaływanie na środowisko. Dla analizowanego odcinka wydano postanowienie o braku konieczności prowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Negatywne oddziaływanie może być związane z koniecznością przeprowadzenia niezbędnej wycinki kolidującej zieleni.

Prace modernizacyjne będą wiązać się z chwilowymi wzmożonymi oddziaływaniami na środowisko, a także utrudnieniami w ruchu drogowym. Oddziaływanie będą związane z generowaniem hałasu, emisji do powietrza, ścieków i odpadów. Oddziaływania te ustąpią wraz z zakończeniem prac budowlanych.

10.2.5. Zespół przyrodniczo – krajobrazowy Cygański Las

Analizowany obszar położony jest w otoczeniu drogi krajowej nr 942. Budowa obwodnicy Buczkowic przyczyni się do zmiany natężenia ruchu na drodze wojewódzkiej łączącej Bielsko Białą ze Szczyrkim. Droga wojewódzka położona jest w odległości ok 400 m od obszaru chronionego. Budowa obwodnicy wpłynie na poprawę warunków ruchu na tym odcinku, a tym samym na zmniejszenie negatywnych oddziaływań na klimat akustyczny i jakość powietrza, podniesie się również bezpieczeństwo i komfort mieszkańców Buczkowic.

Negatywne oddziaływanie związane będzie z etapem budowy. Generowane będą odpady, hałas, ścieki, a także zanieczyszczenia powietrza. Oddziaływania te będą krótkotrwałe i odwracalne. Wydobycie mas ziemnych może powodować czasowe zajęcie terenów w celu ich gromadzenia. Budowa nowego odcinka może wiązać się z koniecznością przeprowadzenia wycinki drzew.

Pozytywne oddziaływanie wiązać będzie się z ograniczeniem emisji hałasu, zmniejszeniem presji na obszary chronione oraz poprawą życia i zdrowia mieszkańców Buczkowic.

10.2.6. Stanowiska chronionych gatunków roślin, zwierząt oraz siedlisk przyrodniczych występujących na terenie objętym Programem

Planowane działania w ramach Programu ochrony środowiska przed hałasem obejmują zarówno działania inwestycyjne polegające na budowie nowych odcinków jak i modernizacji istniejących.

Działania wymienione w programie związane z budową nowych odcinków dróg mogą wiązać się z koniecznością zniszczenia chronionych stanowisk roślin i zwierząt, pomników przyrody oraz siedlisk przyrodniczych ujętych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 13 kwietnia 2010 r. w sprawie siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, a także kryteriów wyboru obszarów kwalifikujących się do uznania lub wyznaczenia

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie

jako obszary Natura 2000 (Dz. U. z 2014 r., poz. 1713) położonych na lub w bezpośrednim sąsiedztwie terenu objętego Programem.

Na terenie województwa śląskiego, w rejonie planowanych inwestycji występują następujące rodzaje siedlisk i gatunków.

- Obszar Specjalnej Ochrony „Dolina Górnej Wisły” – w rejonie omawianego obszaru chronionego zidentyfikowano aż 56 gatunków objętych art. 4 dyrektywy 2009/147/WE i gatunki wymienione w załączniku II do dyrektywy 92/43/EEG. Występuje co najmniej 29 gatunków ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej, 8 gatunków z Polskiej Czerwonej Księgi (PCK)
- Specjalny Obszar Ochrony Zbiornik Goczałkowicki – na terenie tego obszaru wyróżniono dwa typy siedlisk przyrodniczych: 3150 (starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami Nymheion, Potamion) oraz 91E0 (Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (Salicetum albae, Populetum albae, Alnion glutinoso-incanae, olsy źródłiskowe). Spośród gatunków objętych art. 4 dyrektywy 2009/147/WE i gatunków wymienionych w załączniku II do dyrektywy 92/43/EEG zidentyfikowano kumaka nizinny, bobra nizinny, błotniaka stawowego, wydry europejskiej, piskorza oraz traszki grzebieniastej.
- Specjalny Obszar Ochrony Beskid Śląski- zidentyfikowano tutaj 16 typów siedlisk przyrodniczych oraz 26 gatunków objętych art. 4 dyrektywy 2009/147/WE i gatunki wymienione w załączniku II do dyrektywy 92/43/EEG oraz ocena znaczenia obszaru dla tych gatunków

Jak wykazano w punkcie 9.3, działania przewidziane w Programie będą raczej krótkotrwałe i odwracalne. W perspektywie czasu będą korzystanie wpływały na jakość środowiska. Dla działań inwestycyjnych, które mogą negatywnie oddziaływać na środowisko przeprowadzono procedury oceny oddziaływania na środowisko, na etapie których dokładnie przeanalizowano możliwe negatywne oddziaływania, a także dobrano działania minimalizujące i kompensujące. Nie przewiduje się aby realizacja działań zawartych w programie spowodowała znaczące negatywne oddziaływanie na rośliny, zwierzęta i ich siedliska przyrodnicze.

10.2.7. Korytarze ekologiczne

Dokument „Korytarze ekologiczne w województwie śląskim - koncepcja do planu zagospodarowania przestrzennego województwa” Parusel J.B., Skowrońska K., Wower A, 2007 CDPGŚ porusza problematykę korytarzy ekologicznych. W roku 2006 Wydział Strategii i Planowania Przestrzennego Urzędu Marszałkowskiego Województwa śląskiego zaakceptował wykonanie inwentaryzacji, której I etap Centrum Dziedzictwa Przyrody Górnego Śląska zrealizowało w roku 2007. Korytarze ekologiczne zostały zidentyfikowane i wyznaczone w oparciu o analizę wykorzystywania przestrzeni, zarówno łądu, wód, jak i powietrza, przez zwierzęta kręgowce.

Na terenie województwa śląskiego wyznaczone zostały korytarze ekologiczne dla zapewnienia odpowiednich warunków migracji zwierząt z uwzględnieniem specyfiki poszczególnych grup gatunków: korytarze ichtologiczne dla ryb (7 ponadregionalnych i 15 regionalnych oraz obszary rdzeniowe), korytarze ornitologiczne dla ptaków (4 ponadregionalne i 11 regionalnych wraz z przystankami pośrednimi), korytarze teriologiczne dla ssaków drapieżnych (12 korytarzy) i kopytnych (25 korytarzy) oraz 12 połączonych nimi obszarów węzłowych, korytarze chiropterologiczne dla nietoperzy (o randze regionalnej – łączące miejsca schronień; i o randze lokalnej – dla przemieszczania się pomiędzy kryjówkami dziennymi a żerowiskami) oraz

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie

korytarze spójności (w celu utrzymania łączności obszarów o szczególnym znaczeniu dla zachowania różnorodności biologicznej regionu).

Sieć korytarzy ekologicznych jest elementem obowiązującego Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego 2020+. Na potrzeby planowania przestrzennego Centrum Dziedzictwa Przyrody Górnego Śląska udostępnia dane przestrzenne zawierające dokładny przebieg korytarzy ekologicznych. Dane zawierają przebieg korytarzy ekologicznych dla ryb, ptaków, ssaków kopytnych i drapieżnych, nietoperzy oraz korytarze spójności obszarów chronionych. Na ich podstawie zidentyfikowano zadania objęte Programem kolidujące z korytarzami.

Określono lokalizacje korytarzy, przystanków pośrednich (ang. stepping stones) oraz obszarów rdzeniowych i węzłowych, z uwzględnieniem tras migracji zwierząt poza obszar województwa śląskiego. Tak wyznaczono sieć korytarzy ekologicznych, obszarów chronionych (parków krajobrazowych, rezerwatów przyrody, obszarów chronionego krajobrazu, obszarów Natura 2000, zespołów przyrodniczo-krajobrazowych) zgodnie z koncepcją ESOCH (Gacka-Grzesikiewicz 1976).

Zgodnie z przedstawioną w przywołanym dokumencie koncepcją ESOCH planowane zadania przebiegają przez następujące korytarze ekologiczne.

- Przebudowa DW 941 od obwodnicy m. Ustroń do DW942

Końcowy odcinek drogi nr 941 koliduje z lokalnym korytarzem nietoperzy, ptaków. Wisła, którą przecina odcinek planowany do modernizacji, stanowi korytarz ekologiczny ryb oraz korytarz spójności obszarów chronionych. Modernizowany odcinek w niewielkim fragmencie pokrywa się z korytarzem ekologicznym ssaków drapieżnych Beski Śląski oraz korytarzem węzłowym zwierząt kopytnych Beskid Śląski. rozł

- Obwodnica Buczkowic

W wyniku budowy obwodnicy odciążony ma zostać odcinek drogi 942. Koliduje on z korytarzem ekologicznym węzłowym ssaków kopytnych i drapieżnych, korytarzem spójności Beskid Śląski – Beskid Mały, korytarzem ekologicznym ptaków, a także przecina korytarz nietoperzy pokrywający się z ciągiem rzeki Biała.

- Budowa drogi ekspresowej s1 odc. Przybędzia – Milówka (Obejście Węgierskiej Górki

W wyniku budowy drogi ekspresowej odciążonych zostanie odcinek drogi krajowej nr 1, przez który przebiega lokalny korytarz nietoperzy ciągnący się wzdłuż rzeki Żabniczanka i Sola, cały odcinek drogi nr 1 leży w granicach korytarza ekologicznego ptaków. Odcinek drogi krajowej przecina rzekę Sola, która stanowi korytarz ekologiczny ryb, trasa przecina również korytarz spójności Górna Sola.

- Prace na linii kolejowej nr 93

Linia kolejowa nr 93 pokrywa się w całości lub częściowo z korytarzem ekologicznym ssaków kopytnych i drapieżnych. Rzeka łownica przecinająca modernizowaną linię stanowi korytarz ekologiczny ryb. Linia kolejowa przebiega przez ponadregionalny korytarz przystankowy ptaków-Dolina Górnej Wisły, pokrywa się również z korytarzem ekologicznym ptaków.

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie

- Budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych wzdłuż DK81 w miejscowości Warszowice i Pawłowice

Droga krajowa 81 przecina korytarz ekologiczny ryb rdzennych, odcinek graniczy również z korytarzem ekologicznym ptaków Golina Górnej Odry.

- Rozbudowa drogi krajowej nr 78 odc. Wodzisław – Rybnik

Brak korytarzy ekologicznych

- Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 933

Brak korytarzy ekologicznych

- Przebudowa drogi DW935

Trasa przecina korytarz ekologiczny ssaków kopytnych, oraz newralgiczny korytarz ssaków kopytnych, korytarz spójności Olza- Odra, ponadregionalny korytarz ekologiczny ptaków Dolina Górnej Odry. Odra stanowi korytarz ekologiczny ryb. Droga przecina również korytarze ekologiczne nietoperzy.

- Przebudowa DW 928 od DK44 do DK1

Brak korytarzy ekologicznych

- Budowa zabezpieczeń wzdłuż DK81 od km 17+700 do km 18+700 w m. Łaziska Górne

Brak korytarzy ekologicznych

- Budowa drogi ekspresowej S1 od węzła Kosztowy II w Mysłowicach do węzła „Suchy Potok” w Bielsku Białej

Trasa pokrywa się z korytarzem ekologicznym ssaków kopytnych, korytarz spójności Mleczna, korytarz ekologiczny ryb rdzennych.

- Budowa drogi ekspresowej S1 od węzła Kosztowy do węzła „Suchy Potok” w Bielsku Białej

Budowa drogi ma odciążyć drogę krajową nr 1, która przecina węzłowy korytarz ssaków kopytnych Lasy Pszczyńsko – Kobiórskie, korytarz ssaków kopytnych, newralgiczny korytarz węzłowy ssaków drapieżnych, korytarz węzłowy ssaków drapieżnych Lasy Pszczyńsko-Kobiórskie, korytarze spójności Korzyniec, Pszczyńka i Wisła, korytarze ryb i ryb rdzennych, ponadregionalny korytarz ekologiczny ptaków i pokrywający się z nim korytarz przystankowy ptaków Dolina Górnej Wisły, a także korytarze ekologiczne nietoperzy.

- Budowa drogi ekspresowej S1 od Mysłowice- Łędziny

Brak korytarzy ekologicznych

- Budowa drogi ekspresowej S1 od Sosnowiec – Mysłowice

Brak korytarzy ekologicznych

- Budowa drogi ekspresowej S1 od Dąbrowa Górnicza

Brak korytarzy ekologicznych

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie

- Budowa drogi ekspresowej S1 Pyrzowice- Kosztów odc. Podwarpie – Dąbrowa Górnicza (przebudowa DK1)

Brak korytarzy ekologicznych

- Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na sieci TENT odc. Siewierz – Podwarpie, Markowice – Brudzowice, Koziegłowy – Markowice, Siedlec Duży – Koziegłowy, Zawada – Siedlec Duży, Nowa Wieś – Zawada.

Trasa przecina węzłowy korytarz ekologiczny ssaków kopytnych i drapieżnych Lasy Lublinieckie, newralgiczne korytarze ssaków kopytnych i drapieżnych, korytarze ekologiczne ssaków kopytnych i drapieżnych, korytarz spójności Przemsza, korytarze ryb i ryb rdzennych, korytarz ptaków przystankowych Stawy w Sulikowie, Zalew Przeczycki, korytarz ekologiczny ptaków Lasy Lublinieckie – Jura Krakowsko – Częstochowska, lokalne i łączące korytarze nietoperzy.

- Rozbudowa drogi krajowej nr 78 odc. Nowa Wieś – Przeczyce

Brak korytarzy ekologicznych

- Budowa obwodnicy Poręby i Zawiercia w ciągu drogi krajowej nr 78 od km 105+836 do km 130+135

Droga nr 78 przebiega przez newralgiczny korytarz ssaków drapieżnych, korytarz ssaków drapieżnych, korytarz spójności Przemsza, korytarze ryb i ryb rdzennych oraz korytarz ekologiczny Lasy Lublinieckie- Jura Krakowsko – Częstochowska a także korytarze nietoperzy.

- Modernizacja linii kolejowej nr 1 Częstochowa – Zawiercie

Linia kolejowa przebiega przez korytarz ssaków kopytnych, korytarz spójności Górna Warta, korytarze ryb i ryb rdzennych, korytarz przystankowy ptaków Zbiornik Poraj, korytarz ekologiczny ptaków Dolina górnej Warty oraz korytarze lokalne i łączące nietoperzy.

- Autostrada A1 odc. Pyrzowice – koniec obw. Częstochowy

Istniejący odcinek drogi krajowej nr 1 mający zostać odciążony w związku z budową autostrady przecina newralgiczny korytarz ssaków kopytnych, przecina korytarze ssaków kopytnych i drapieżnych, newralgiczny korytarz ssaków drapieżnych, węzłowy korytarz ssaków drapieżnych, korytarz spójnością Kamieniczka i Poczesna. Korytarz ryb, ryb rdzennych, ponadregionalny korytarz ekologiczny ptaków Lasy Lublinieckie i Lasy Lublinieckie – Jura Krakowsko – Częstochowska oraz korytarze nietoperzy.

- Autostrada A1 koniec obw. Częstochowy – Tuszyń

Północny odcinek drogi krajowej nr 1 mający zostać odciążony w związku z budową autostrady pokrywa się z newralgicznym obszarem węzłowym ssaków kopytnych, obszarem węzłowym ssaków kopytnych Lasy Nadwarciańskie, korytarzem ssaków drapieżnych, północny fragment drogi leży

w granicach korytarza spójności Warta. Droga przecina również korytarz ekologiczny ptaków Dolina górnej Warty.

Część z działań wymienionych w programie ma na celu modernizację istniejących odcinków dróg. Działania takie nie wpłyną negatywnie na spójność i funkcjonowanie korytarzy ekologicznych. Oddziaływanie tych dróg zostało przeanalizowane na etapie procedur środowiskowych, a sama modernizacja tylko chwilowo przyczyni się do zwiększonych emisji do powietrza, emisji hałasu, odpadów czy ścieków. Oddziaływania te będą odwracalne i nie będą trwale decydowały o stanie środowiska.

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie

Budowa nowych odcinków dróg i obwodnic ma na celu odciążenie istniejących dróg, co pozytywnie wpłynie na funkcjonowanie korytarzy ekologicznych. Przebieg nowych odcinków poddawany jest ocenie w procesie wydawania decyzji środowiskowej i na tym etapie dokładnie analizowane są negatywnie oddziaływania oraz działania jakie należy podjąć w celu ich minimalizacji. Nowe odcinki zostaną wyposażone w przejścia dla zwierząt oraz ekrany akustyczne dobrane na etapie procedury oceny oddziaływania na środowisko, zastosowane zostaną ogrodzenia i zieleń naprowadzająca. Takie rozwiązania zminimalizują możliwość negatywnego oddziaływania na korytarze ekologiczne zwierząt.

Ocenia się, że zadania przewidziane w omawianym Programie nie wpłyną negatywnie na funkcjonowanie i spójność korytarzy ekologicznych.

10.3. Oddziaływanie na środowisko, a w szczególności na różnorodność biologiczną, ludzi, zwierzęta, rośliny, wodę, powietrze, powierzchnię ziemi, krajobraz, klimat, zasoby naturalne, zabytki, dobra materialne, z uwzględnieniem zależności między tymi elementami środowiska i między oddziaływaniami na te elementy

10.3.1. Oddziaływanie na ludzi

W programie przedstawiono działania zmierzające do poprawy klimatu akustycznego w województwie śląskim. Zaplanowane w Programie działania nie stanowią ryzyka dla zdrowia i życia ludzi. Wystąpienie negatywnego oddziaływania może być związane z fazą realizacji inwestycji drogowych czy kolejowych z wykorzystaniem sprzętu ciężkiego. Oddziaływanie w fazie realizacji należy jednak do oddziaływań krótkotrwałych i odwracalnych, w długookresowej perspektywie zmierzających do poprawy stanu środowiska i do zmniejszenia oddziaływania na ludzi. Faza realizacji inwestycji może generować utrudnienia w ruchu samochodowym, rowerowym czy pieszym, a to może stworzyć zagrożenie dla zdrowia ludzi. Niezbędne jest wobec tego poinformowanie ludności o zmianie organizacji ruchu, a także wyraźne oznaczenie remontowanych odcinków. Prace uciążliwe, generujące duży hałas powinny odbywać się w porze dziennej. Należy jednak unikać prowadzenia prac w szczytowych godzinach ruchu. Wszelkie prace prowadzone na w obszarze modernizacji/budowy powinny być prowadzone z zachowaniem podstawowych przepisów BHP, a także prawa budowlanego.

Przewiduje się, że oddziaływania związane z realizacją inwestycji będą chwilowe i ustąpią z chwilą zakończenia robót, nie będą więc stanowić poważnego zagrożenia dla zdrowia ludzi ani środowiska ich życia.

Wszystkie działania przewidziane w POŚpH mają na celu ograniczenie negatywnego oddziaływania hałasu na mieszkańców województwa śląskiego

Hałas został uznany za zanieczyszczenie środowiska, jest to dźwięk niepożądany i szkodliwy dla zdrowia ludzi. Działanie hałasu na organizm ludzki można podzielić na szkodliwe i dokuczliwe. Dokuczliwe oddziaływanie powoduje dyskomfort, niezadowolenie, zmęczenie, rozdrażnienie oraz trudności w koncentracji.

Szkodliwe oddziaływanie hałasu może wpływać zarówno na organy słuchu poprzez upośledzenie narządu słuchu a nawet głuchotę, jak i na inne narządy poprzez skurcze mięśni, reakcje układu oddechowego i reakcję układu krążenia.

Ponadto hałas negatywnie oddziałuje na życie psychiczne, sprawność umysłową a także efektywność i jakość pracy. Długotrwałe oddziaływanie hałasu na narząd słuchu powoduje zmiany patologiczne i fizjologiczne. Hałas wpływa ujemnie na poczucie bezpieczeństwa

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie

i niezależności, przyspiesza i pogłębia zmęczenie, przyczynia się do wzrostu napięcia nerwowego co powoduje zmiany w organizmie przyczyniające się do chorób takich jak nadciśnienie czy zawały. Ponadto hałas tłumi słyszalność mowy, a także akustycznych sygnałów ostrzegawczych.

Hałas utrudnia bądź nawet uniemożliwia wypoczynek. O szkodliwości hałasu na narząd słuchu decydują takie jego charakterystyczne cechy jak częstotliwość i poziom natężenia. Hałas o jednej dominującej częstotliwości jest bardziej szkodliwy niż hałas szerokopasmowy. O szkodliwości hałasu decyduje również w dużym stopniu czas ekspozycji na jego działanie.

Dopuszczalne wartości poziomu dźwięku w środowisku, w odniesieniu do źródła hałasu, sposobu zagospodarowania i funkcji badanego terenu określone są w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 roku w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t.j. Dz. U. z 2014, poz. 112).

Zagrożenia wynikające z oddziaływania hałasu na zdrowie i komfort życia ludzi potwierdzają konieczność realizacji zadań przyczyniających się do poprawy i utrzymania dobrego klimatu akustycznego przedstawionych w Programie.

10.3.2. Oddziaływanie na rośliny, zwierzęta i różnorodność biologiczną

Szczegółowe oddziaływanie działań wyznaczonych w Programie ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego na obszary objęte ochroną na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 142 z późn. zm.), rośliny, zwierzęta i bioróżnorodność oceniany będzie w procesie oceny oddziaływania na środowisko podczas ubiegania się o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia. Oddziaływanie zadań przewidzianych w Programie na obszary chronione opisano w punkcie 10. Tylko jedno zadanie położone jest w granicach obszaru Natura 2000 i jest to działanie polegające na modernizacji linii kolejowej, a więc o nieznacznym oddziaływaniu na środowisko. Modernizacja odcinka ma na celu zmniejszenie negatywnego oddziaływania na klimat akustyczny a tym samym na obszar chroniony, rośliny, zwierzęta i różnorodność biologiczną.

Większość działań wymienionych w Programie stanowi przebudowę, rozbudowę i modernizację istniejącej już infrastruktury drogowej i kolejowej, nie będzie więc ingerować w obszary niezagospodarowane, mogące stanowić siedlisko bytowania chronionych gatunków roślin lub zwierząt. Modernizacja i poprawa stanu technicznego nawierzchni dróg nie wpłynie negatywnie na zwierzęta, rośliny i różnorodność biologiczną. Występowanie istniejącego zagospodarowania terenu powoduje, że zwierzęta nie wchodzi na tereny zabudowy, jedynie w specyficznych sytuacjach mogą penetrować tereny zielone związane z istniejącymi obiektami i terenami komunikacyjnymi. Modernizacja dróg nie przyczyni się więc do zwiększonego oddziaływania na zwierzęta w tym zakresie. Modernizacja i poprawa stanu nawierzchni nie przyczyniają się również do zajęcia nowych terenów, zmiany zagospodarowania terenu czy wycinki drzew.

W przypadku budowy nowych odcinków dróg czy obwodnic, obiekty te muszą uzyskać decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.

W procedurze tej analizuje się wszelkiego rodzaju negatywne oddziaływania jak i środki minimalizujące które należy podjąć. Do takich środków należy m.in. budowa przepustów ekologicznych, małych i średnich przejść dla zwierząt, czy też innej infrastruktury ułatwiającej swobodną migrację dzikich zwierząt. Rozwiązania dobierane są indywidualnie dla danej inwestycji.

Oddziaływanie na korytarze ekologiczne zostało przeanalizowane w punkcie 10.

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie

10.3.3. Oddziaływanie na klimat i powietrze

Zadania inwestycyjne zawarte w Programie dotyczą infrastruktury drogowej i kolejowej. Eksploatacja dróg przez pojazdy samochodowe przyczynia się do emisji gazów i pyłów. Do emitowanych substancji gazowych zaliczyć można tlenek węgla, dwutlenek węgla, tlenki azotu oraz węglowodory. Dodatkowo emitowane są substancje pyłowe, które powstają głównie podczas ścierania opon, klocków hamulcowych oraz nawierzchni dróg. W pyłe mogą znaleźć się metale ciężkie tj. ołów, nikiel, kadm, miedź.

Działania przewidziane w Programie mające ograniczać emisję hałasu, polegające na modernizacji i poprawie stanu technicznego nawierzchni, będą pozytywnie wpływać nie tylko na klimat akustyczny, ale również na jakość powietrza. Wymiana nawierzchni i poprawa stanu technicznego dróg będzie skutkować ograniczeniem wtórnej emisji pyłu z transportu.

Budowa nowego przebiegu dróg przyczyni się do przejęcia części ruchu samochodowego, co spowoduje jego rozluźnienie w terenach zabudowanych. Będzie to miało również wpływ na rozłożenie stężenia zanieczyszczeń gazowych i pyłowych na większy obszar, co przyczyni się do uśrednienia stanu jakości powietrza w mieście.

Dopuszczalne poziomy i wartości odniesienia substancji określa rozporządzenie z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. 2010 Nr 16, poz. 87). Szczegółowe określenie emisji gazów i pyłów emitowanych do powietrza będzie miało miejsce na etapie prowadzenia procedury wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.

10.3.4. Oddziaływanie na krajobraz, powierzchnię ziemi, wodę i zasoby naturalne

Część z wyznaczonych w Programie działań ma charakter modernizacji istniejących odcinków dróg polegających na przebudowie, wymianie nawierzchni czy modernizacji linii kolejowych. Działania takie nie spowodują zmiany zagospodarowania terenu, a więc i oddziaływanie na krajobraz, powierzchnię ziemi i wodę podczas eksploatacji pozostanie bez zmian.

Wpływ na krajobraz, powierzchnię ziemi, wodę i zasoby naturalne może być związany z pracami budowlanym na etapie realizacji i eksploatacji nowych inwestycji. W przypadku modernizacji istniejących odcinków oddziaływanie może wystąpić na etapie prowadzenia prac budowlanych, jednak będzie ono krótkotrwałe i odwracalne. Działania polegające na instalacji ekranów akustycznych mogą negatywnie wpłynąć na krajobraz. Zaleca się stosowanie zieleni maskującej i ekranów w stonowanych kolorach.

Budowa nowych odcinków dróg spowoduje zajęcie terenów, zagęszczenie, utwardzanie i przekształcenie powierzchni oraz wpływ na krajobraz. Oddziaływania te mają charakter nieodwracalny. Podczas realizacji inwestycji mających wpływ na powierzchnię ziemi będą przestrzegane zapisy rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 1 września 2016 r. w sprawie sposobu prowadzenia oceny zanieczyszczenia powierzchni ziemi (Dz. U. 2016 poz. 1395).

Emisja zanieczyszczeń komunikacyjnych może powodować wtórne zanieczyszczenie środowiska poprzez depozycję pyłów na powierzchni ziemi.

Zadania wymienione w Programie położone są w granicach następujących jednolitych części wód powierzchniowych:

- PLGW600099
 - Dobry stan chemiczny
 - Dobry stan ilościowy
 - Cel: utrzymanie dobrego stanu chemicznego i ilościowego

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie

- niezagrożona
- PLGW2000112
 - Dobry stan chemiczny
 - Dobry stan ilościowy
 - Cel: utrzymanie dobrego stanu chemicznego i ilościowego
 - zagrożona
- PLGW2000111
 - słaby stan chemiczny
 - słaby stan ilościowy
 - Cel: dobry stan chemicznego i ilościowego
 - zagrożona
- PLGW2000129
 - dobry stan chemiczny
 - słaby stan ilościowy
 - Cel: dobry stan chemiczny, ochrona stanu ilościowego przed dalszym pogarszaniem
 - zagrożona
- PLGW2000130
 - Dobry stan chemiczny
 - Słaby stan ilościowy
 - Cel: dobry stan chemiczny; mniej rygorystyczny cel dla parametru NO₃ (ochrona stanu przed dalszym pogorszeniem), ochrona stanu ilościowego przed dalszym pogorszeniem
- PLGW2000144
 - dobry stan chemiczny
 - dobry stan ilościowy
 - Cel: dobry stan chemicznego i ilościowego
 - niezagrożona
- PLGW2000145
 - dobry stan chemiczny
 - słaby stan ilościowy
 - Cel: dobry stan chemiczny, ochrona stanu ilościowego przed dalszym pogarszaniem
 - zagrożona
- PLGW2000146
 - dobry stan chemiczny
 - słaby stan ilościowy
 - Cel: dobry stan chemicznego, ochrona stanu ilościowego przed dalszym pogarszaniem
 - zagrożona
- PLGW2000155
 - Dobry stan chemiczny
 - Dobry stan ilościowy
 - Cel: utrzymanie dobrego stanu chemicznego i ilościowego
 - niezagrożona
- PLGW2000156
 - dobry stan chemiczny
 - dobry stan ilościowy
 - Cel: dobry stan chemiczny i ilościowy
 - niezagrożona
- PLGW2000157
 - Dobry stan chemiczny
 - słaby stan ilościowy

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie

- Cel: dobry stan chemiczny, ochrona stanu ilościowego przed dalszym pogorszeniem
- zagrożona
- PLGW2000158
 - Dobry stan chemiczny
 - Dobry stan ilościowy
 - Cel: utrzymanie dobrego stanu chemicznego i ilościowego
 - niezagrożona
- PLGW2000163
 - Dobry stan chemiczny
 - dobry stan ilościowy
 - Cel: dobry stan chemiczny i ilościowy
 - niezagrożona
- PLGW2000162
 - Dobry stan chemiczny
 - Dobry stan ilościowy
 - Cel: utrzymanie dobrego stanu chemicznego i ilościowego
 - niezagrożona

Budowa nowych odcinków związana jest z koniecznością zagospodarowania wód opadowych i roztopowych pochodzących z powierzchni utwardzonych do systemu kanalizacji deszczowej lub rowów i zbiorników wodnych. Wody opadowe i roztopowe niosą ze sobą ładunek zanieczyszczeń tj. zawiesina, różnego rodzaju substancje olejowe, w tym węglowodory ropopochodne, metale ciężkie (Pb, Zn, Cu, Cd, Cr, Ni i in.), związki organiczne i nieorganiczne, chlorki Na, Mg, Ca, zanieczyszczenia pływające grube, związki biogenne (N, P, K) oraz mikrozanieczyszczenia (np. węglowodory aromatyczne). Substancje te mogą dostać się do wód, a następnie do środowiska poprzez spływ wód opadowych z zanieczyszczonej powierzchni, wypłukiwanie materiałów zastosowanych do budowy dróg czy uwolnionych substancji z nieszczelnych układów paliwowych i smarowniczych. Eksploatacja dróg zimą może przyczynić się do uwolnienia do środowiska chlorków, które stosowane są do zwalczania zimowej śliskości dróg. Decyzje środowiskowe dla nowych odcinków określają sposób zagospodarowania wód opadowych i roztopowych, tak aby nie stanowiły one zagrożenia dla środowiska, w tym dla gleb, jednolitych części wód podziemnych oraz jednolitych części wód powierzchniowych, cieków wodnych czy zbiorników wodnych.

Wody opadowe i roztopowe z terenów komunikacyjnych przed wprowadzeniem do wód lub ziemi powinny spełniać zapisy rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. 2014 poz. 1800). Wody niespełniające wymagań powinny być oczyszczane w separatorach substancji ropopochodnych oraz osadnikach zawiesiny, tak aby sprostać wymaganiom.

Nie przewiduje się, aby działania przewidziane w programie oddziaływały negatywnie na jednolite części wód powierzchniowych i podziemnych. Przy zachowaniu podstawowych środków ochronnych i minimalizujących negatywne oddziaływanie prac remontowych, wody powierzchniowe i podziemne nie są zagrożone. Zastosowanie systemów odprowadzania wód opadowych i urządzeń podczyszczających wody eliminuje ryzyko zanieczyszczenia wód powierzchniowych, podziemnych i gleb. Na odprowadzania wód opadowych do wód i do urządzeń wodnych wymagane jest uzyskanie pozwolenia wodnoprawnego, w którym określone będą szczegółowe warunki wprowadzania wód do środowiska.

Proces budowy i modernizacji dróg również może przyczynić się do zanieczyszczenia środowiska gruntowego czy wód powierzchniowych i podziemnych poprzez uwolnienie do środowiska substancji ropopochodnych. Dlatego wszelkie możliwe prace należy prowadzić na terenie

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie

utwardzonym, używać wyłącznie sprawnego sprzętu, a przeładunek paliw prowadzić na szczelnym podłożu. Zagrożenie to jest chwilowe i krótkotrwałe, ograniczone do czasu trwania prac budowlanych i wraz z ich zakończeniem ustąpi.

Zadania przewidziane w Programie obejmują również modernizację dróg, w ramach której przewidziano zagospodarowanie wód opadowych i roztopowych poprzez budowę systemu kanalizacji, co ograniczy możliwość negatywnego oddziaływania na środowisko.

Rozpatrywane inwestycje nie są bezpośrednio związane z prowadzeniem wydobywania surowców, czy poborem wód podziemnych lub powierzchniowych, nie wiążą się również bezpośrednio z eksploatacją innych zasobów środowiska. Oczywiście surowcami do budowy dróg są kopaliny lub minerały takie jak tłuczeń, piasek, lepek asfaltowy itp., jednak ich pozyskanie ze środowiska regulowane jest przepisami ochrony środowiska dotyczącymi instalacji kopalnianych i prawa górniczego. Na etapie sporządzania Prognozy oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego Programu nie stwierdzono oddziaływania na zasoby naturalne.

Wpływ działań wyznaczonych w Programie ochrony środowiska przed hałasem na powierzchnię ziemi, krajobraz, wody powierzchniowe i podziemne oraz zasoby naturalne również będzie oceniany w oparciu o procedurę oceny oddziaływania na środowisko według zasad określonych ustawą ooś (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 2081 z późn. zm.).

Działania inwestycyjne polegające na budowie nowych odcinków dróg podlegają pod procedurę oceny oddziaływania na środowisko, gdzie dokładnie analizowane są oddziaływania poszczególnych wariantów. Budowa nowych odcinków stanowi znaczną ingerencję w środowisko, jednak przy zachowaniu warunków wskazanych w decyzjach środowiskowych, zarówno na etapie prac budowlanych jak i rozwiązań technologicznych, nie przewiduje się negatywnego oddziaływania. Eksploatacja nowych odcinków w warunkach normalnych nie będzie stwarzała zagrożenia dla wód.

10.3.5. Oddziaływanie na zabytki i dobra materialne

Na trwałość zabytków zlokalizowanych w otoczeniu ciągów komunikacyjnych wpływają m.in. drgania powodowane ruchem pojazdów. Działania zaplanowane w Programie związane są z modernizacją nawierzchni dróg a także poprawą stanu technicznego torowisk, co korzystnie wpłynie na warunki środowiska w otoczeniu obiektów zabytkowych i ich ochronę.

Ruch pojazdów samochodowych przyczynia się do emisji tlenków węgla, tlenków azotu i siarki, które z kolei mogą powodować powstawanie kwaśnych deszczy. Działania wskazane w Programie zmierzające do poprawy klimatu akustycznego przyczynią się do również do ograniczenia emisji zanieczyszczeń do atmosfery, co pozwoli ograniczyć możliwość niszczenia fasad budynków, w tym także zabytkowych.

Inwestycje przewidziane w Programie, mające ograniczać emisję hałasu głównie na obszarach zwartej zabudowy przyczynią się do zmniejszenia ryzyka zdrowotnego powodowanego przez hałas. Ponadto wpłynie to korzystnie na istniejące wzdłuż ciągów komunikacyjnych budynki-ograniczone zostaną drgania i wibracje co zapobiegnie niszczeniu obiektów.

Prowadzenie edukacji ekologicznej w ramach której promowana jest komunikacja zbiorowa w prognozie długookresowej przyczyni się do ograniczenia ruchu pojazdów osobowych a tym samym ograniczenia emisji.

Lokalizacja nowych obiektów może powodować konieczność wyburzeń czy kolizje z sieciami uzbrojenia technicznego. Wszystkie działania będą realizowane zgodnie z przepisami,

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie

warunkami technicznymi gestorów poszczególnych mediów, a także zapisami decyzji środowiskowych.

Ostatecznie wpływ działań określonych w Programie ochrony środowiska przed hałasem na obiekty zabytkowe będzie oceniany w oparciu o procedurę ocen oddziaływania na środowisko w procesie uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla realizacji inwestycji na zasadach określonych w ustawie z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 2081 z późn. zm.).

10.3.6. Wzajemne oddziaływanie między poszczególnymi elementami środowiska

Poszczególne elementy środowiska przyrodniczego są ze sobą powiązane i tworzą integralną całość. Dlatego też negatywny wpływ na jeden z czynników może przejawiać się pogorszeniem stanu całego ekosystemu. Ponadto wzajemne wzmocnianie występujących oddziaływań w danym środowisku powoduje, że łączny efekt jest większy od sumy efektów ich działania oddzielnego (tzw. działanie synergiczne).

Z punktu widzenia zdrowia ludzi najbardziej znaczące są oddziaływania na powietrze atmosferyczne i klimat akustyczny. Realizacja zadań założonych w Programie ma na celu poprawę stanu środowiska w zakresie emisji hałasu, a poprzez rozłożenie natężenia ruchu i propagowanie transportu zbiorowego będzie również pozytywnie wpływać na jakość powietrza atmosferycznego.

Należy wnioskować, że wzajemne oddziaływanie pomiędzy elementami środowiska nie będzie istotne w przypadku realizacji celów Programu.

10.3.7. Podsumowanie

W tabeli poniżej zestawiono działania opisane w Programie ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego i potencjalne skutki oddziaływań realizacji tych działań na środowisko.

Tabela 3. Podsumowanie działań Programu wraz z określeniem oddziaływania na poszczególne elementy środowiska

Rodzaj działania	Opis działań	Przewidywane skutki oddziaływań na środowisko dla działań Programu ochrony środowiska przed hałasem							
		Powietrze i klimat, klimat akustyczny	Wody	Fauna i flora	Formy ochrony przyrody	Powierzchnia ziemi i gleby	Krajobraz	Dziedzictwo kulturowe	Zdrowie ludzi
Działania krótkookresowe									
Przebudowa drogi	Przebudowa drogi ekspresowej S1 odc. Sosnowiec – Mysłowice	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-
	Przebudowa drogi krajowej nr 1 odc. Brudzowice – Siewierz	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-
	Rozbudowa drogi krajowej nr 78 odc. Nowa Wieś – Przeczyce	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-
	Rozbudowa drogi ekspresowej S1 odc. Mysłowice – Łęczyny (jezdnia lewa i prawa)	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-
	Rozbudowa drogi krajowej nr 78 odc. Wodzisław – Rybnik	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-
	Rozbudowa drogi ekspresowej S1 w m. Dąbrowa Górnicza – jezdnia lewa i praca	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-
	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na sieci TEN-T na drodze krajowej nr 1 odc. Nowa Wieś – Zawada	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-
	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na sieci TEN-T na drodze krajowej nr 1 odc. Markowice – Brudzowice								

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie

Rodzaj działania	Opis działań	Przewidywane skutki oddziaływań na środowisko dla działań Programu ochrony środowiska przed hałasem							
		Powietrze i klimat, klimat akustyczny	Wody	Fauna i flora	Formy ochrony przyrody	Powierzchnia ziemi i gleby	Krajobraz	Dziedzictwo kulturowe	Zdrowie ludzi
	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na sieci TEN-T na drodze krajowej nr 1 odc. Zawada – Siedlec Duży								
	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na sieci TEN-T na drodze krajowej nr 1 odc. Koziegłowy – Markowice								
	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na sieci TEN-T na drodze krajowej nr 1 odc. Siewierz – Podwarpie								
	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na sieci TEN-T na drodze krajowej nr 1 odc. gr. m. Częstochowa – Nowa Wieś,	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-
	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na sieci TEN-T na drodze krajowej nr 1 odc. Siedlec Duży – Koziegłowy								
	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 933	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-
	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 941 w Wiśle	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie

Rodzaj działania	Opis działań	Przewidywane skutki oddziaływań na środowisko dla działań Programu ochrony środowiska przed hałasem							
		Powietrze i klimat, klimat akustyczny	Wody	Fauna i flora	Formy ochrony przyrody	Powierzchnia ziemi i gleby	Krajobraz	Dziedzictwo kulturowe	Zdrowie ludzi
Budowa ekranów akustycznych	Budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych wzdłuż autostrady A-4 na odcinku Kleszczów – Sośnica w km 292+400 do km 312+700, z wyłączeniem odcinka w m. Bojków, wraz z przebudową istniejących zabezpieczeń	+	+/-	+/-	+/-	-	-	+	+
	Budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych wzdłuż DK81 od km 17+700 do km 18+700 wraz z przebudową odcinków istniejących w m. Łaziska Górne (ul. Cieszyńska)	+	+/-	+/-	+/-	-	-	+	+
	Budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych wzdłuż drogi krajowej nr 1 w m. Wrzosowa w sąsiedztwie zespołu szkół, km od 482+900 do km 483+200	+	+/-	+/-	+/-	-	-	+	+
	Budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych wzdłuż DK81 na odcinku Drogomyśl – Harbutowice	+	+/-	+/-	+/-	-	-	+	+

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie

Rodzaj działania	Opis działań	Przewidywane skutki oddziaływań na środowisko dla działań Programu ochrony środowiska przed hałasem							
		Powietrze i klimat, klimat akustyczny	Wody	Fauna i flora	Formy ochrony przyrody	Powierzchnia ziemi i gleby	Krajobraz	Dziedzictwo kulturowe	Zdrowie ludzi
	Budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych wzdłuż S52 (dawniej S-1) w ciągu obwodnicy miejscowości Skoczów	+	+/-	+/-	+/-	-	-	+	+
	Budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych wzdłuż DK 1 w Czechowicach - Dziejach	+	+/-	+/-	+/-	-	-	+	+
	Budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych wzdłuż drogi krajowej nr 81 w miejscowościach Warszowice i Pawłowice	+	+/-	+/-	+/-	-	-	+	+
	Budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych wzdłuż DK 44 w miejscowości Bieruń (rejon ul. Granitowej, Warszawskiej oraz Mieszka I)	+	+/-	+/-	+/-	-	-	+	+
	Budowa ekranów akustycznych wraz utworzeniem strefy ruchu uspokojonego na odcinku DK 44 (ul. Gliwicka) w Mikołowie na odcinku od km 14+900 do km 16+900	+	+/-	+/-	+/-	-	-	+	+

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie

Rodzaj działania	Opis działań	Przewidywane skutki oddziaływań na środowisko dla działań Programu ochrony środowiska przed hałasem							
		Powietrze i klimat, klimat akustyczny	Wody	Fauna i flora	Formy ochrony przyrody	Powierzchnia ziemi i gleby	Krajobraz	Dziedzictwo kulturowe	Zdrowie ludzi
	Budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych wzdłuż DK86 w Będzinie na wysokości ulic: Hutniczej, Mickiewicza i Wolności (km od 11+704 do 12+915)	+	+/-	+/-	+/-	-	-	+	+
	Budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych wzdłuż DK1 w Pszczynie na wysokości ulicy Żeglarskiej	+	+/-	+/-	+/-	-	-	+	+
	Budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych wzdłuż DK86 w Sarnowie na odcinku od km 8+496 do km 8+769	+	+/-	+/-	+/-	-	-	+	+
Realizacja obwodnic / nowych przebiegów dróg	Autostrada A1 odc. Pyrzowice – koniec obw. Częstochowy (odcinek F,G,H),	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-
	Autostrada A1 koniec obw. Częstochowy – Tuszyń odc. E granica woj. łódzkiego,								

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie

Rodzaj działania	Opis działań	Przewidywane skutki oddziaływań na środowisko dla działań Programu ochrony środowiska przed hałasem							
		Powietrze i klimat, klimat akustyczny	Wody	Fauna i flora	Formy ochrony przyrody	Powierzchnia ziemi i gleby	Krajobraz	Dziedzictwo kulturowe	Zdrowie ludzi
	Budowa drogi ekspresowej S1 (dawniej S69), odcinek Przybędza – Milówka (Obejście Węgierskiej Górki)	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-
	Budowa drogi ekspresowej S1 od węzła „Kosztowy II” w Mysłowicach do węzła „Suchy Potok” w Bielsku-Białej	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-
	Budowa obwodnicy Poręby i Zawiercia w ciągu drogi krajowej nr 78 od km 105+836 do km 130+135	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-
Przebudowa i modernizacja układów torowych	Modernizacja linii kolejowej nr 1 Częstochowa - Zawiercie	+	+/-	+/-	+/-	+/-	0	+	+
	Prace na linii kolejowej nr 93 Trzebinia – Zebrzydowice na odcinku Trzebinia – Oświęcim w ramach projektu POLiŚ 2014-2020 nr 5.1-12 pn.: „Prace na linii kolejowej nr 93 na odcinku Trzebinia – Oświęcim – Czechowice Dziedzice	+	+/-	+/-	+/-	+/-	0	+	+

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie

Rodzaj działania	Opis działań	Przewidywane skutki oddziaływań na środowisko dla działań Programu ochrony środowiska przed hałasem							
		Powietrze i klimat, klimat akustyczny	Wody	Fauna i flora	Formy ochrony przyrody	Powierzchnia ziemi i gleby	Krajobraz	Dziedzictwo kulturowe	Zdrowie ludzi
	Rewitalizacja linii kolejowej nr 138 na odcinku Katowice – podg Szabelnia - Mysłowice	+	+/-	+/-	+/-	+/-	0	0	+
Działania długookresowe									
Redukcja negatywnego oddziaływania hałasu na terenach chronionych	Modernizacje i remonty istniejących dróg, szczególnie dróg o dużym natężeniu ruchu, które są kluczowe w ramach transportu drogowego, prowadzenie kontroli prędkości, redukcja natężenia ruchu, szczególnie samochodów ciężarowych	+	+	+	+	+	0	+	+
Działania edukacyjne	Promowanie komunikacji zbiorowej (w szczególności transportu tramwajowego i kolejowego), promowanie pojazdów elektrycznych i hybrydowych oraz ruchu rowerowego	+	+	+	+	+	0	+	+

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie

Rodzaj działania	Opis działań	Przewidywane skutki oddziaływań na środowisko dla działań Programu ochrony środowiska przed hałasem							
		Powietrze i klimat, klimat akustyczny	Wody	Fauna i flora	Formy ochrony przyrody	Powierzchnia ziemi i gleby	Krajobraz	Dziedzictwo kulturowe	Zdrowie ludzi
Utrzymanie sprawnego działania transportu zbiorowego	Szlifowanie i frezowanie szyn, modernizacja torowisk, uzupełnianie podsypki tłuczniowej	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	0	+/-	+/-
	Stopniowa wymiana taboru kolejowego na nowocześniejszy	+	+	+	+	+	0	+	+
Działania wspomagające	Ocena skuteczności i stopnia realizacji działań podjętych w Programie ochrony środowiska przed hałasem								
	Rozpatrzenie konieczności wykonania przeglądu ekologicznego dla rejonów, dla których na etapie aktualizacji mapy akustycznej wykazane zostaną dalsze przekroczenia wartości dopuszczalnych hałasu	0	0	0	0	0	0	0	0

„+” – pozytywny skutek występowania potencjalnego oddziaływania na środowisko

„-” - negatywny skutek występowania potencjalnego oddziaływania na środowisko

„0” - brak występowania potencjalnego oddziaływania na środowisko

11. Rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, mogących być rezultatem realizacji projektowanego dokumentu, w szczególności na cele i podmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru

W niniejszym rozdziale zaproponowano rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, mogących być rezultatem realizacji Programu ochrony środowiska przed hałasem. Działania te mogą być konieczne do wykonania przede wszystkim przy realizacji działań o charakterze inwestycyjnym.

Należy pamiętać, że wszystkie działania zaproponowane w programie mają przyczynić się do ograniczenia emisji hałasu do środowiska. Działania te wiążą się z poprawą warunków życia i zdrowia ludzi.

Realizacja poszczególnych działań, zwłaszcza nowych tras komunikacyjnych wiązać się będzie z nieuniknionym oddziaływaniem na środowisko. Oddziaływania te zostały opisane w poprzednich rozdziałach Programu.

Oddziaływanie negatywne umiarkowane, dla których wymagana jest obserwacja, monitoring stanu środowiska względnie decyzja o podjęciu działań minimalizujących, związana jest przede wszystkim z prowadzeniem inwestycji (etap realizacji).

Proces budowlany wiąże się zazwyczaj z krótkotrwałym nasileniem emisji zanieczyszczeń do powietrza i wzrostem poziomu hałasu. Głównie są to emisje pyłu powstającego przy pracy maszyn i urządzeń wykonujących roboty ziemne oraz spaliny pochodzące z silników pracujących maszyn i środków transportu. Uciążliwości te są krótkotrwałe i odwracalne. Wymienione uciążliwości o charakterze niezorganizowanym mogą być dokuczliwe w przypadku każdej inwestycji, ale biorąc pod uwagę przejściowość prac budowlanych należy uznać, że ten etap zwykle nie powoduje trwałych negatywnych zmian w środowisku.

Należy podejmować działania minimalizujące negatywne oddziaływania na etapie budowy głównie poprzez odpowiednią organizację placu budowy. Do działań takich zaliczyć można m.in.: prowadzenie prac budowlanych z wykorzystaniem maszyn i urządzeń będących w należyłym stanie technicznym (wpływa na bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz minimalizuje emisję hałasu i emisję zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego, eliminuje potencjalne zagrożenia wyciekami substancji ropopochodnych i ich przenikanie do ziemi i wód gruntowych); wyłączanie silników maszyn i urządzeń niezwłocznie po zakończeniu ich pracy, prowadzenie prac budowlanych w porze dnia, podczas pierwszej zmiany roboczej, itp.

Lokalizacja nowych odcinków dróg czy kolei powinna być przewidziana w taki sposób, aby w miarę możliwości przebiegały one po terenach niepodlegających ochronie akustycznej, w jak największej odległości od budynków mieszkalnych. W przypadku braku takiej możliwości należy podjąć działania minimalizujące negatywne oddziaływania.

Podobnie w przypadku negatywnego oddziaływania na pozostałe komponenty środowiska- należy unikać występowania negatywnego oddziaływania, a w przypadku wystąpienia podejmować odpowiednie działania minimalizujące lub kompensujące. Wszelkie oddziaływania na środowisko jak i rozwiązania kompensujące i minimalizujące są szczegółowo analizowane podczas procedury wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.

Proponowane w Programie zadania polegające na modernizacji nawierzchni dróg realizowane będą w pasie drogowym, wobec czego ich realizacja nie będzie wiązała się z negatywnymi oddziaływaniami na etapie eksploatacji.

Realizacja pozostałych działań proponowanych w ramach Programu (o charakterze nieinwestycyjnym) nie wymaga rozwiązań mających na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko.

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie

Ponadto, należy podkreślić, że dla większości przedsięwzięć budowlanych związanych z przebudową drogi czy też wymianą nawierzchni wymagane jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Na etapie jej uzyskania będzie zatem możliwość zidentyfikowania potencjalnych zagrożeń środowiska naturalnego w obszarze lokalizacji danej inwestycji i zapewnienie działań mających na celu zapobieganie i ograniczenie tych zagrożeń.

Zaledwie jeden odcinek przewidziany w Programie realizowany będzie na obszarze chronionym. Jest to jednak modernizacji linii kolejowej, a nie budowa nowego odcinka trasy. Oddziaływania związane

z modernizacją będzie niewielkie i dotyczyć będzie etapu prowadzenia prac modernizacyjnych. Po ich zakończeniu negatywne oddziaływanie linii na klimat akustyczny zostanie ograniczone.

Kilka odcinków objętych Programem leży w sąsiedztwie obszarów chronionych. Mając na względzie krótkie okresy realizacji działań naprawczych a w rezultacie polepszenie klimatu akustycznego na tych odcinkach, stwierdza się, że realizacja założeń Programu, nie tylko nie wpłynie znacząco negatywnie na obszary chronione, lecz co więcej wpłynie na poprawienie warunków akustycznych w najbliższym otoczeniu obszarów chronionych.

12. Rozwiązania alternatywne do proponowanych w Programie ochrony środowiska przed hałasem

Program ochrony środowiska przed hałasem sporządzony został w celu określenia kierunków działań dążących do poprawy klimatu akustycznego na terenie województwa śląskiego. Dokument został sporządzony zgodnie z wymaganiami rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie szczegółowych wymagań, jakim powinien odpowiadać program ochrony środowiska przed hałasem (Dz. U. Nr 179, poz. 1498), dlatego nie przewiduje się rozwiązań alternatywnych dla działań ocenianych pod kątem ich wpływu na obszary chronione, w tym obszary Natura 2000.

Stwierdzono, że w przypadku lokalizacji inwestycji na obszarze Natura 2000 oddziaływanie będzie niewielkie, krótkotrwałe i odwracalne. Pozostałe inwestycje nie wpływają negatywnie na tereny chronione.

Działania inwestycyjne polegające na budowie nowych odcinków dróg czy obwodnic, będące w trakcie realizacji są przedmiotem oddzielnych szczegółowych opracowań i ocen oddziaływania na środowisko oraz procedur administracyjnych mających na celu ustalenie warunków środowiskowych dla tych inwestycji oraz zakres działań minimalizujących oddziaływanie na środowisko naturalne, w związku z czym nie opisywano ich szczegółowo w niniejszym dokumencie.

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie

13. Streszczenie

Niniejsze opracowanie stanowi Prognozę oddziaływania na środowisko dla projektu Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie. Podstawą prawną sporządzenia tego dokumentu jest art. 51 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 2081 z późn. zm.).

Prognoza opiera się na informacjach dotyczących planowanych inwestycji, pokazuje w sposób ogólny kierunki, w których będą zmierzać działania w zakresie ochrony środowiska, w tym działania związane z ochroną przed hałasem. Celem Prognozy jest identyfikacja potencjalnych skutków wykonania Programu ochrony środowiska przed hałasem i stwierdzenie, czy realizacja proponowanych zadań nie będzie negatywnie wpływać na środowisko.

Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego, będący przedmiotem niniejszego opracowania, został opracowany w oparciu o mapy akustyczne:

- autostrad, dróg ekspresowych i dróg krajowych w zarządzie Generalnej Dyrekcji Dróg
- Krajowych i Autostrad, po których przejeżdża rocznie ponad 3 mln pojazdów,
- dróg wojewódzkich z zarządzie Zarządu Dróg Wojewódzkich w Katowicach, po których przejeżdża rocznie ponad 3 mln pojazdów,
- linii kolejowych w zarządzie PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. po których przejeżdża rocznie ponad 30 tys. pociągów rocznie,
- dróg i ulic w zarządzie Prezydenta miasta Żory, Prezydenta miasta Jaworzno i Stalexport Autostrada Małopolska S.A. po których przejeżdża rocznie ponad 3 mln pojazdów,

Zgodnie z art. 112 ustawy Prawo ochrony środowiska – ochrona przed hałasem polega na zapewnieniu jak najlepszego stanu akustycznego środowiska. Cel ten ma być osiągnięty poprzez utrzymanie poziomu hałasu docelowo poniżej lub na poziomie wartości dopuszczalnej, a tam, gdzie normy nie są dotrzymane należy dążyć do zmniejszenia hałasu, co najmniej do dopuszczalnego.

W ww. Programie, na podstawie map akustycznych oraz zidentyfikowanych obszarów naruszeń poziomów dopuszczalnych hałasu, określono obszary problemowe z punktu widzenia ekspozycji na hałas. Wyznaczono cele krótkookresowe, długookresowe oraz ciągle, w obrębie których przedstawiono działania przyczyniające się do poprawy klimatu akustycznego w analizowanych obszarach. Większość działań ma charakter inwestycyjny związany z budową nowych szlaków komunikacyjnych lub modernizacją istniejących. Wśród proponowanych krótkoterminowych działań naprawczych znajdują się głównie inwestycje związane z wyprowadzeniem ruchu poza obszar ścisłej zabudowy, modernizację dróg oraz utrzymanie torowiska w dobrym stanie.

Wśród działań długoterminowych wymieniono działania prawnie – organizacyjno – edukacyjne których efekty w zakresie poprawy klimatu akustycznego uwidaczniają się z reguły w perspektywie kilkunastu lub nawet kilkudziesięciu lat. Do takich należą m.in. edukacja ekologiczna, promowanie transportu zbiorowego, czy planowanie przestrzenne.

Kolejno określono prawdopodobne oddziaływania, jakie mogą być generowane przez te działania na poszczególne komponenty środowiska. Należy zaznaczyć, że wszystkie działania mają na celu poprawę stanu środowiska w zakresie oddziaływania hałasu. Część z nich będzie miała również pozytywny wpływ na inne elementy środowiska jak zmniejszenie oddziaływania w zakresie zanieczyszczenia powietrza poprzez uspokojenie ograniczenia ruchu, prędkości czy tonażu.

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie

W niniejszym dokumencie oceniono proponowane działania pod kątem wpływu na środowisko podczas ich realizacji oraz eksploatacji. Do oceny oddziaływań działań przyjęto 3-stopniową skalę dla oddziaływań negatywnych i jednostopniową dla oddziaływań pozytywnych. Oceniano również możliwość wystąpienia oddziaływań bezpośrednich, pośrednich, wtórnych, skumulowanych oraz oddziaływań chwilowych (krótkotrwałych) oraz stałych (długoterminowych).

W opracowaniu przeanalizowano również rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, mogących być rezultatem realizacji działań Programu ochrony środowiska przed hałasem. Zaproponowano m.in. rozwiązania polegające na minimalizacji oddziaływań w trakcie prac budowlanych przy realizacji poszczególnych inwestycji.

Ponadto, w niniejszej Prognozie przeanalizowano problemy związane z występowaniem obszarów chronionych na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 142 z późn. zm.). Stwierdzono, że modernizacja linii kolejowej będzie realizowana na obszarze Natura 2000, jednak oddziaływanie będzie krótkotrwałe i perspektywie czasu pozytywnie wpłynie na środowisko. Część zadań przebiega w sąsiedztwie obszarów chronionych jednak nie będą one zagrożone w związku z prowadzonymi pracami. Negatywne oddziaływania na etapie budowy będą krótkotrwałe i odwracalne, nie będą trwale decydowało o stanie środowiska. W perspektywie czasu przyczynią się do poprawy stanu środowiska.

Pozostałe inwestycje, ze względu na charakter i odległość od obszarów chronionych, nie będą na nie negatywnie oddziaływały.

Niepodejmowanie działań Programu ochrony środowiska przed hałasem prowadzić będzie do ciągłego zwiększenia negatywnych oddziaływań i pogorszenia komfortu życia mieszkańców województwa oraz ich zdrowia.

Podsumowując przedstawioną ocenę Programu ochrony środowiska przed hałasem, należy podkreślić, że przedsięwzięcia wynikające z zaproponowanych zadań są inwestycjami ograniczającymi emisję hałasu do środowiska, wiążącymi się z poprawą warunków życia i zdrowia ludzi, a ich oddziaływania na poszczególne komponenty środowiska, wynikające przede wszystkim z ich realizacji, są nieznaczne i nieadekwatne do korzyści wynikających z ich przeprowadzenia.

Należy zaznaczyć, że w przypadku realizacji planowanych inwestycji dokonana zostanie dokładna analiza wpływu na środowisko na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W przypadku stwierdzenia możliwości wystąpienia negatywnego oddziaływania na ww. obszary podlegające ochronie zostaną określone środki minimalizujące to oddziaływanie.

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie

14. Źródła informacji. Literatura

[1] R. Makarewicz, P. Kokowski, Efficiency of noise reduction by a road speed bump, Archives of Acoustics, 32, 3, 631-642, 2007.

[2] R. Makarewicz, P. Kokowski, prediction of noise changes due to traffic speed control, J. Acoust. Soc. Am., 122 (4), 2074-2081, 2007.

[3] R. Gołębiowski, R. Makarewicz, M. Nowak, A. Preis, Traffic noise reduction due to the porous road surface, Applied Acoustics, 64, 481-494, 2003.

[4] Good Practice Guide for Strategic Noise Mapping and the Production of Associated Data on Noise Exposure.

[5] Wytyczne opracowywania map akustycznych” opracowane i wydane przez Instytut Ochrony Środowiska w ramach Projektu nr 2005/017 – 488.03.04.

[6] Directive on Noise Emission by Equipment for Use Outdoors - Directive 2000/14/EC of the European Parliament and of the Council of 8 May 2000 on the approximation of the laws of the Member States relating to the noise emission in the environment by equipment for use outdoors. Official Journal of the European Communities L 162 of 03.07.2000. (Dyrektywa 2000/14/EC Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 8 maja 2000 r. O zbliżeniu przepisów Państw Członkowskich dotyczących emisji hałasu do otoczenia przez urządzenia używane na zewnątrz pomieszczeń).

[7] Program implementacji Dyrektywy 2002/49/WE w sprawie oceny i zarządzania hałasem w środowisku (www.mos.gov.pl).

[8] Directive 2002/49/ec of the european parliament and of the council of 25 June 2002 relating to the assessment and management of environmental noise L189/12 EN Official Journal of the European Communities. (Dyrektywa 2002/49/EC dotycząca oceny i zarządzania hałasem w środowisku).

[9] Natura 2000. Standardowy formularz danych.

[10] Program Ochrony Środowiska dla Województwa Śląskiego do roku 2019 z uwzględnieniem perspektywy do roku 2024

[11] Korytarze ekologiczne w województwie śląskim – koncepcja do planu zagospodarowania przestrzennego województwa (Parusel J.B., Skowrońska K., Wowe A. 2007)

[12] Projekt Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego

[13] Portale internetowe:

- a. <http://geoserwis.gdos.gov.pl/mapy/>
- b. <http://www.pgi.gov.pl/>
- c. <http://cdr.eionet.europa.eu/>
- d. <http://ec.europa.eu/environment/noise/directive.htm>
- e. <http://przyroda.katowice.pl/pl/ochrona-przyrody/korytarze-ekologiczne>
- f. <https://www.slaskie.pl/content/geografia>
- g. <http://crfop.gdos.gov.pl/CRFOP/search.jsf>
- h. <http://katowice.rdos.gov.pl>

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie

Załączniki:

1. Lokalizacja obszarów działań Programu ochrony środowiska przed hałasem względem terenów chronionych, obszarów cennych przyrodniczo oraz pomników przyrody.
2. Oświadczenie kierującego zespołem.
3. Treść opracowania wraz z załącznikami w formie elektronicznej (CD).