

## **SPIS TREŚCI:**

<b>1. CZĘŚĆ OPISOWA.....</b>	<b>2</b>
1.1. Opis obszaru objętego zakresem programu .....	2
1.2. Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z zakresem naruszenia .....	6
1.3. Podstawowe kierunki i zakres działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku .....	9
1.4. Termin realizacji programu .....	14
1.5. Koszty realizacji programu.....	14
<b>2. UZASADNIENIE ZAKRESU PROGRAMU OCHRONY ŚRODOWISKA PRZED HAŁASEM .....</b>	<b>14</b>
2.1. Dane i wnioski ze sporządzonych map akustycznych. ....	14
2.2. Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych do opracowania programu .....	19
<b>3. LITERATURA .....</b>	<b>26</b>

## **1. CZĘŚĆ OPISOWA**

### **1.1. Opis obszaru objętego zakresem programu**

Tom 5 Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2018 obejmuje swym zakresem tereny znajdujące się w granicach administracyjnych województwa śląskiego, sąsiadujące z drogami i ulicami zlokalizowanymi w granicach Miasta Żory i Jaworzna zarządzanymi przez Prezydentów tych miast oraz z autostradą A4 w zarządzie firmy Stalexport Autostrada Małopolska S.A. Łączna długość odcinków dróg i ulic analizowanych w niniejszym programie jest równa ok. 75.7 km.

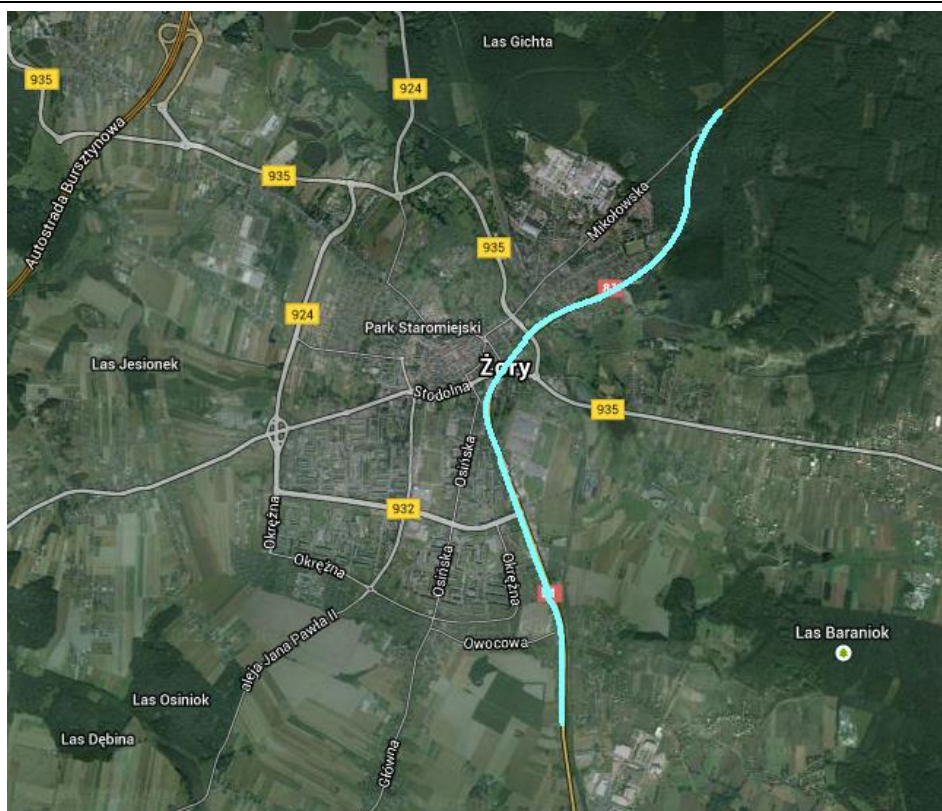
Miasto Żory jest położone w południowej części województwa śląskiego, na Płaskowyżu Rybnickim nad rzeką Rudą, będącą częścią dopływu do Odry. Zajmuje powierzchnię ok. 65 km<sup>2</sup>. Granica miasta sąsiaduje z powiatem mikołowskim, pszczyńskim i rybnickim oraz miastami: Rybnik i Jastrzębie Zdrój. Gmina Żory podzielona jest na kilkanaście dzielnic: Zachód, Śródmieście, Kleszczówka, Rowień – Folwarki, Osiny, Kleszczów, Baranowice, Rogoźna, Rój, Księcia Władysława, Powstańców Śląskich, 700-lecia Żor, Władysława Sikorskiego, Wojciecha Korfańtego, Władysława Pawlikowskiego i Broniewskiego. Miasto jest usytuowane przy ważnych szlakach komunikacyjnych prowadzących ruch ze wschodu na zachód Polski (około 25 km na południe od autostrady A4) oraz z południa na północ w dzielnicach Rowień – Folwarki i Rój, przez które przebiega odcinek autostrady A1. Główne szlaki komunikacyjne w Gminie Żory to odcinki następujących dróg: droga krajowa nr 81, droga wojewódzka nr 935, droga wojewódzka nr 924, droga wojewódzka nr 932 i autostrada A1. Mapa akustyczna dróg m. Żory obejmuje pas terenu o szerokości 500 m, położony po obu stronach wyżej wymienionych odcinków dróg [7].

Miasto Jaworzno znajduje się we wschodniej części województwa śląskiego. Usytuowane jest na Wyżynie Śląskiej i zajmuje powierzchnię 152,2 km<sup>2</sup>. Jaworzno sąsiaduje z miastami: Sosnowiec, Mysłowice i Chrzanów. Wschodnia granica miasta pokrywa się z granicą województw śląskiego i małopolskiego. Miasto zostało podzielone na dzielnice: Długoszyn, Szczakowa, Pieczyska, Ciężkowice, Dobra, Niedzieliska, Dąbrowa Narodowa, Wesole Miasteczko, Śródmieście, Stare Miasto, Wilkoszyn, Jezioriki, Bory, Stara Huta, Byczyna, Koźmin, Cezarówka i Jeleń. W zakresie Programu znalazł się odcinek drogi krajowej nr 79 od skrzyżowania z autostradą A4 w dzielnicy Cezarówka (od granicy z woj. małopolskim) do zachodniej granicy dzielnicy Dąbrowa Narodowa, która jednocześnie stanowi granicę administracyjną miast: Sosnowiec i Jaworzno [8].

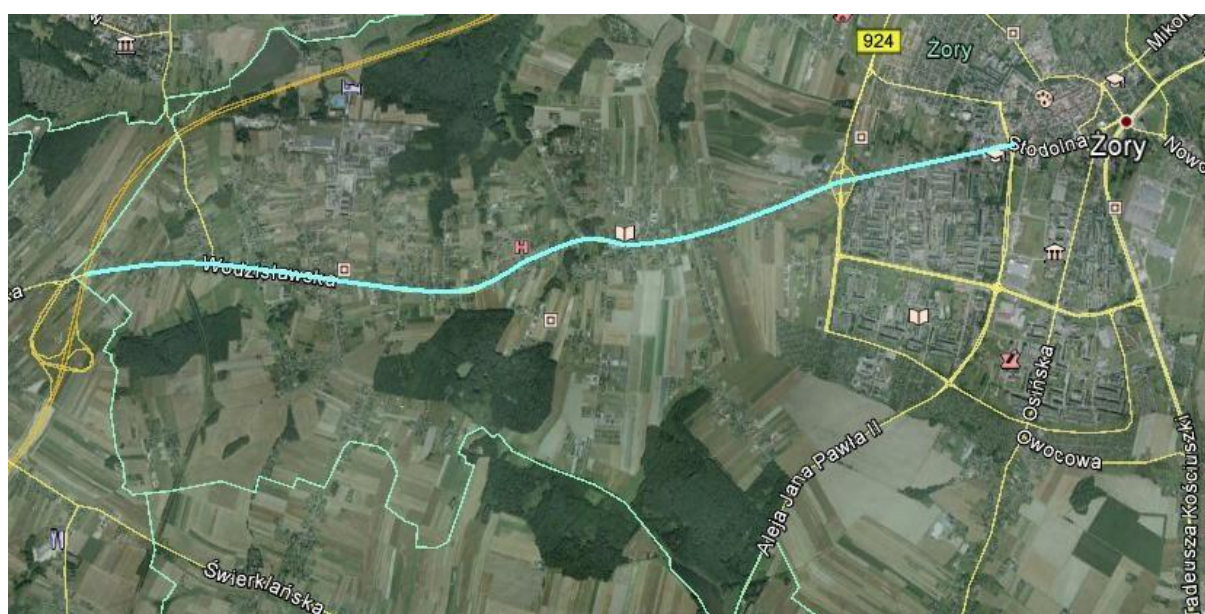
Analizie w ramach niniejszego Programu ochrony środowiska przed hałasem został poddany także odcinek autostrady A4 od km 340+200 (węzeł „Murckowska”) do km 365+500, biegnący przez południową część województwa śląskiego. Tereny, dla których sporządzono mapy akustyczne [9] są zlokalizowane w granicach miast: Katowice, Mikołów, Jaworzno oraz powiatu bieruńsko-lędzińskiego. Autostrada przebiega w zdecydowanej większości przez tereny zielone i rolnicze. W sąsiedztwie aglomeracji miejskich, tereny położone najbliżej autostrady, sklasyfikowane zostały jako tereny zabudowy mieszkaniowo-usługowej, która podlega ochronie akustycznej.

Poniżej na rys. 1 ÷ rys. 6 przedstawiono orientacyjne lokalizacje odcinków dróg i ulic objętych zakresem niniejszego Programu ochrony środowiska przed hałasem.

**Tom 5 – Drogi i ulice w zarządzie Prezydenta Miasta Żory, Prezydenta Miasta Jaworzno i Stalexport Autostrada Małopolska S.A.**



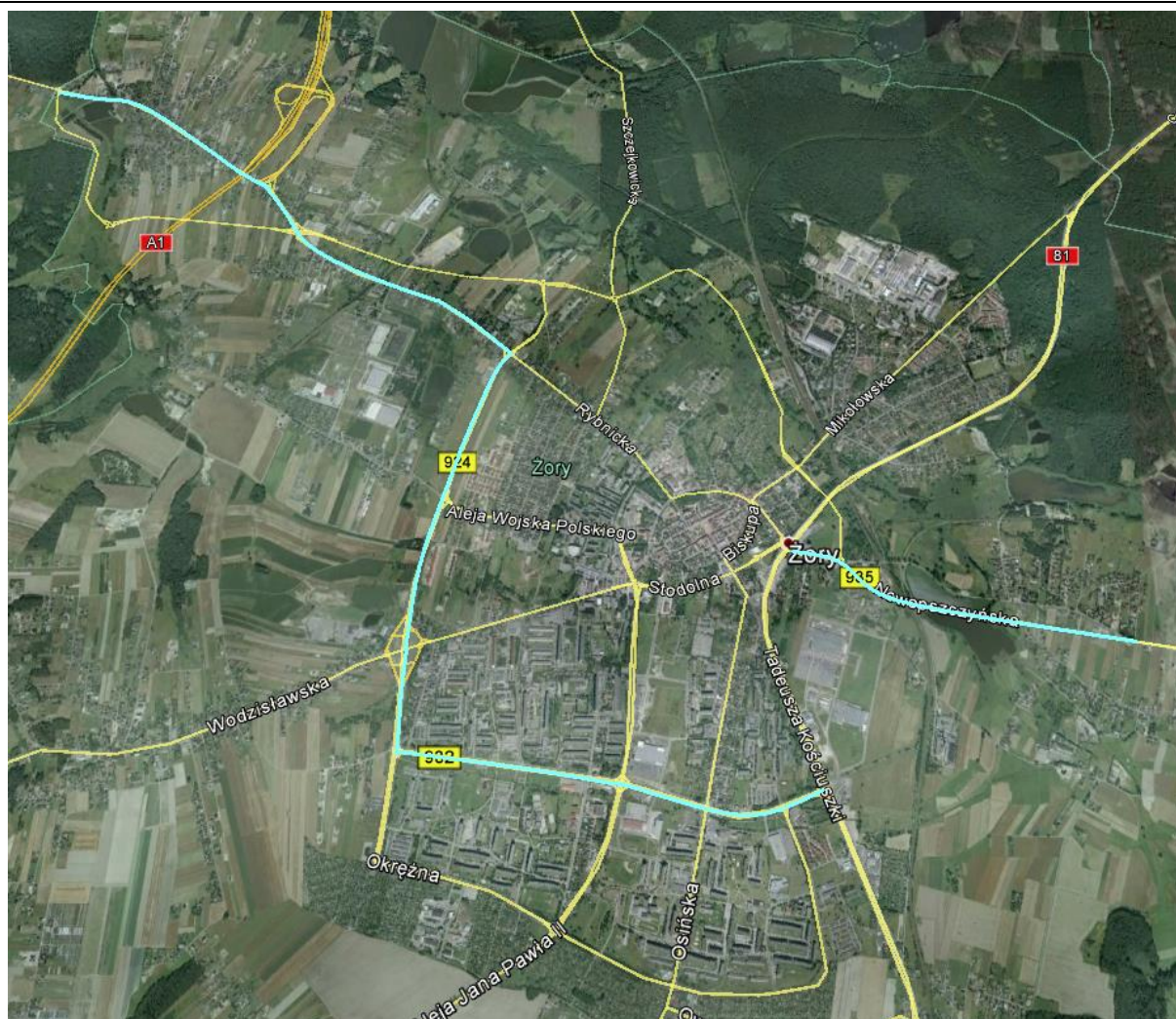
Rys. 1. Orientacyjna lokalizacja odcinka drogi krajowej nr 81 w m. Żory



Rys. 2. Orientacyjna lokalizacja odcinka drogi wojewódzkiej nr 932 w m. Żory



**Tom 5 – Drogi i ulice w zarządzie Prezydenta Miasta Żory, Prezydenta Miasta Jaworzno i Stalexport Autostrada Małopolska S.A.**



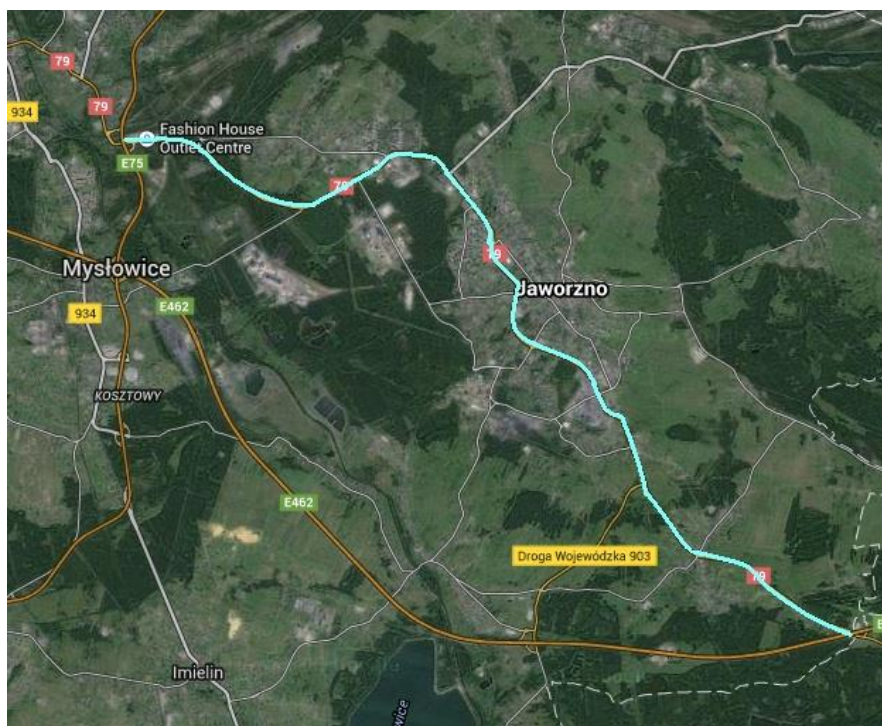
Rys. 3. Orientacyjna lokalizacja odcinka drogi wojewódzkiej nr 935 w m. Żory (stary przebieg drogi)

**Tom 5 – Drogi i ulice w zarządzie Prezydenta Miasta Żory, Prezydenta Miasta Jaworzno i Stalexport Autostrada Małopolska S.A.**

---



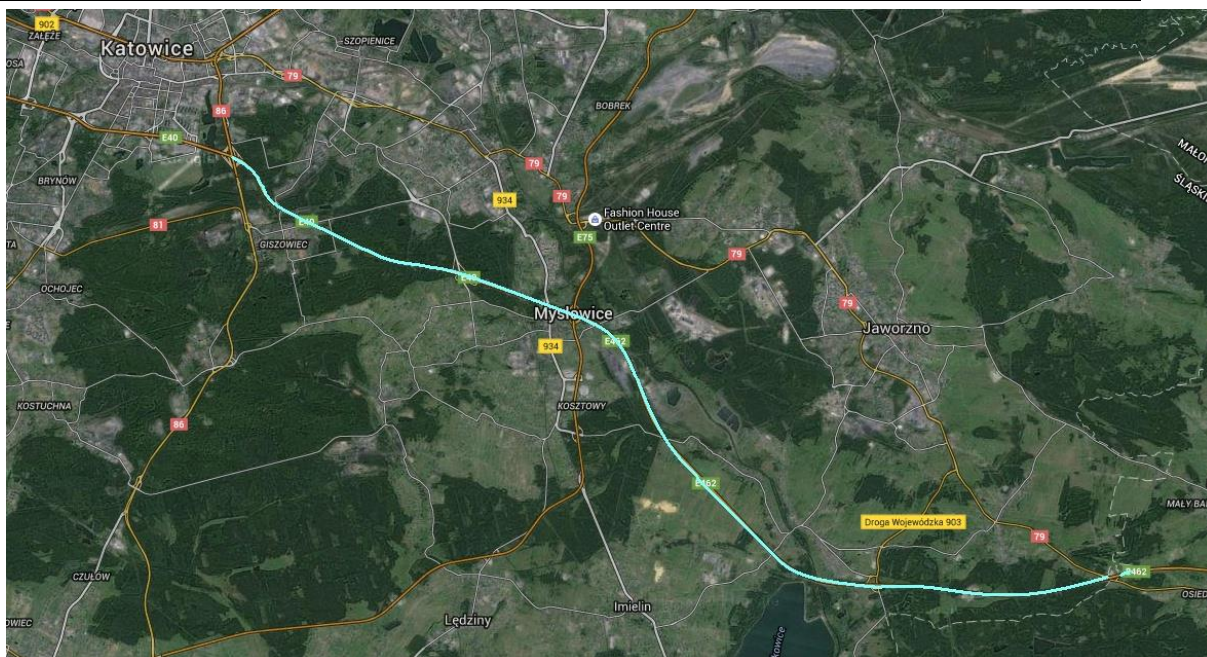
Rys. 4. Orientacyjna lokalizacja odcinka al. Jana Pawła II w m. Żory



Rys. 5. Orientacyjna lokalizacja odcinka drogi krajowej nr 79 w m. Jaworzno



**Tom 5 – Drogi i ulice w zarządzie Prezydenta Miasta Żory, Prezydenta Miasta Jaworzno i Stalexport Autostrada Małopolska S.A.**



Rys. 6. Orientacyjna lokalizacja płatnego odcinka autostrady A4 w województwie śląskim

## **1.2. Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z zakresem naruszenia**

Wszystkie z analizowanych map akustycznych [7], [8], [9] sporządzone zostały w odniesieniu do Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Wartości dopuszczalne hałasu zostały zmienione poprzez rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012 r. zmieniające poziomy dopuszczalne hałasu w środowisku. W związku z powyższym, w ramach niniejszego opracowania dokonano aktualizacji map akustycznych w zakresie niezbędnym do opracowania niniejszego Programu. Poniżej opisano naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku dla każdej drogi i ulicy objętej zakresem Programu w odniesieniu do aktualnie obowiązujących wartości dopuszczalnych.

### **a) Droga krajowa nr 81**

W ramach map akustycznych [7] został poddany analizie odcinek drogi krajowej nr 81 przebiegający przez teren Miasta Żory. Granice obszaru analizowanego w niniejszym Programie stanowią izolinie dopuszczalnych poziomów dźwięku określonych wskaźnikami  $L_{DWN}$  i  $L_N$  przedstawione na mapie emisji dźwięku [7]. W północnej części odcinka, w okolicach skrzyżowania z ul. Mikołowską występują przekroczenia zarówno dla pory dziennej, jak i nocnej. W okolicy budynku przy ul. Wolności 48 występują przekroczenia w zakresie od 0 do 5 dB dla wskaźnika  $L_{DWN}$ , natomiast w porze nocnej przekroczenia te nie występują. Kolejne tereny, na których poziom hałasu przekracza wartości dopuszczalne zlokalizowane są w obrębie ulicy Leśnej. W okolicach budynków przy ul. Leśnej 26, 39C, 24 i 19 wskaźnik  $L_{DWN}$  przekracza poziom dopuszczalny o wartość nie większą niż 10 dB. W porze nocnej przekroczenia te są natomiast mniejsze (do 5 dB). Przekroczenia poziomu dźwięku

występują również w sąsiedztwie ul. Pszczyńskiej 26, gdzie zauważyć można przekroczenia do 5 dB zarówno dla wskaźnika  $L_{DWN}$ , jak i  $L_N$  [7].

#### **b) Droga wojewódzka nr 932**

Analizowany odcinek Drogi Wojewódzkiej nr 932 przechodzi przez teren m. Żory na odcinku od przecięcia ronda węzła autostrady A1 do ronda Francuskiego Montceau-les-Mines w okolicy centrum miasta. Analizie, w ramach map akustycznych [7], został poddany obszar w granicach do 500 m od krawędzi jezdni tej drogi. W zachodniej części analizowanego odcinka, od przy węźle autostrady A1 do przecięcia z linią kolejową, zabudowa mieszkaniowa znajduje się w odległości ok. 50 m od krawędzi jezdni, przez co obiekty położone najbliżej jezdni narażone są na oddziaływanie hałasu przekraczającego dopuszczalne wartości o 5 dB. Od przecięcia z linią kolejową do skrzyżowania z ul. Starowiejską pierwsza linia zabudowy zlokalizowana jest niemal bezpośrednio przy krawędzi jezdni (ok. 10-15 m). W związku z tym, przy budynkach mieszkalnych położonych najbliżej jezdni występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów w zakresie od 5 do 10 dB. W obszarze tym znajdują się również budynki położone nieco dalej, gdzie hałas przekracza dopuszczalną wartość do 5 dB. Na kolejnym odcinku, tj. od skrzyżowania z ul. Starowiejską do skrzyżowania z ul. Gwarków, znajduje się ok. 13 budynków od strony północnej i 8 budynków od strony południowej, gdzie przekroczenia poziomu dźwięku są nie większe, niż 5 dB. Przekroczenia stwierdzono również na odcinku od skrzyżowania z ul. Gajową do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 935, według starego przebiegu DW 935. Na całej długości tego odcinka znajdują się budynki, przy których przekroczenia poziomu dźwięku są maksymalnie równe 10 dB (w zależności od odległości od krawędzi jezdni). Od skrzyżowania z dawną DW 935, analizowany odcinek drogi wojewódzkiej biegnie dalej na wschód, do skrzyżowania z ul. Jana Pawła II. Przy skrzyżowaniu obydwu dróg wojewódzkich (nr 932 i 935 po poprzednim przebiegu) znajdują się trzy domy mieszkalne, które narażone są na oddziaływanie hałasu. Są one zlokalizowane przy ul. Hańcówka, a przekroczenia sięgają tam do 5 dB. Na zachód od skrzyżowania ul. Hańcówka z DW932, na odcinku do ronda Wodzisławskiego, występują przekroczenia dopuszczalnych wartości hałasu w środowisku w zakresie do 5 dB, a w okolicach ul. Dobrej do 10 dB [7].

#### **c) Droga wojewódzka nr 935**

Analizowany odcinek drogi wojewódzkiej rozpoczyna się od Ronda Rybnickiego, a kończy przy skrzyżowaniu z ul. Chabrową. Należy dodać, że w chwili obecnej droga ta ma inny przebieg, niż na etapie wykonywania mapy akustycznej [7] (została wybudowana obwodnica północna miasta Żory). W niniejszym opracowaniu będzie natomiast analizowany stary przebieg drogi wojewódzkiej, dla którego zostały wykonane mapy akustyczne, stanowiące bazowy materiał do opracowania niniejszego Programu ochrony środowiska przed hałasem.

Na odcinku od Ronda Rybnickiego do Ronda Gliwickiego występują przekroczenia dopuszczalnych wartości dopuszczalnych hałasu przy ok. 30 budynkach mieszkalnych. Po stronie południowej drogi wojewódzkiej nr 935 wynoszą one do 10 dB. Po stronie północnej odcinka występuje natomiast mniej budynków narażonych na nadmierny hałas, a przekroczenia, które się tam pojawiają są nie

**Tom 5 – Drogi i ulice w zarządzie Prezydenta Miasta Żory, Prezydenta Miasta Jaworzno i Stalexport Autostrada Małopolska S.A.**

---

większe, niż 5 dB. Na odcinku od Ronda Gliwickiego do skrzyżowania z aleją Armii Krajowej można zauważyć przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku maksymalnie do 10 dB. Na ponadnormatywny hałas narażonych jest na tym obszarze ok. 60 budynków mieszkalnych. Na odcinku, na którym droga wojewódzka biegnie w ciągu ul. Nowopszczyńskiej na nadmierny hałas, przekraczający poziomy dopuszczalny o nie więcej, niż 5 dB, narażone są dwa budynki mieszkalne. W porze nocnej na tym obszarze przekroczenia nie występują. Na dalszym odcinku, do miasta skrzyżowania z ul. Chabrową, hałas nie jest większy od wartości dopuszczalnych.

**d) Aleja Jana Pawła II w m. Żory**

Analizowany odcinek Al. Jana Pawła II ma początek na przy rondzie Francuskim Montceau-les-Mines. Przekroczenia dopuszczalnych wartości hałasu występują w okolicach ul. Boryńskiej 69, gdzie jeden budynek mieszkalny znajduje się ok. 10 m od krawędzi jezdni ulicy. W porze dziennej hałas przekracza dopuszczalny poziom do 5 dB, podczas gdy w porze nocnej przekroczenia nie występują. Kolejnym obszarem narażonym na oddziaływanie nadmiernego hałasu jest obszar sąsiadujący z budynkiem przy al. Jana Pawła II nr 40. Usytuowane tam budynki mieszkalne znajdują się w zasięgach hałasu przekraczającego o 5 dB dopuszczalne wartości dla pory dziennej. Na pozostałym odcinku alei Jana Pawła II nie stwierdzono przekroczeń [7]. Koniec odcinka zlokalizowany jest na granicy miasta w miejscu, gdzie Aleja Jana Pawła II przechodzi w ul. Powstańców Śląskich.

**e) Droga krajowa nr 79**

Odcinek drogi krajowej nr 79 od km 0+000 do km 17+000 stanowiący zakres niniejszego Programu przebiega w granicach m. Jaworzno i ma długość ok. 17 km. Rozpoczyna się on na skrzyżowaniu z autostradą A4 przy węźle Byczyna, a kończy na granicy miast Jaworzno i Sosnowiec [8].

Na odcinku od ok. km 0+100 do ok. km 0+600, po prawej stronie drogi znajduje się 13 budynków, przy których hałas przekracza dopuszczalne wartości o 5 dB w porze doby. W porze nocnej przekroczenia te występują jedynie dla 5 budynków na odcinku od ok. km 0+300 do km 0+600. Na odcinku od km 0+500 do km 1+200, po lewej stronie drogi znajduje się 9 budynków, dla których hałas przekracza dopuszczalne wartości nie więcej niż o 5 dB zarówno w porze dziennej, jak i nocnej. W okolicach km 1+180 przy jednym budynku przekroczenie sięga natomiast do 10 dB w porze dziennej i nocnej. W obszarze sąsiadującym z drogą w km 1+500 oraz 1+700, po lewej stronie znajdują się dwa budynki mieszkalne, w których stwierdzone zostały przekroczenia dopuszczalnych wartości. Na odcinku od km 2+900 do km 3+300, po prawej stronie jezdni, znajduje się 8 budynków, przy których w porze dnia stwierdzono przekroczenia do 10 dB. Po przeciwnej stronie jezdni, na odcinku od km 3+100 do km 3+600 znajdują się cztery budynki, przy których przekroczenia mieszczą się w zakresie 5-10 dB i 8 budynków, gdzie przekroczenia wynoszą do 5 dB. Na kolejnym odcinku (od km 3+700 do km 4+000), po prawej stronie jezdni znajdują się trzy budynki, przy których przekroczenia wynoszą od 5 do 10 dB oraz cztery narażone na oddziaływanie hałasu przekraczającego poziomy dopuszczalny o maksymalnie 5 dB. Również po prawej



**Tom 5 – Drogi i ulice w zarządzie Prezydenta Miasta Żory, Prezydenta Miasta Jaworzno i Stalexport Autostrada Małopolska S.A.**

---

stronie drogi krajowej od km ok. 5+150 do km ok. 5+600 znajduje się jeden budynek, dla którego hałas przekracza dopuszczalne wartości o nie więcej niż 10 dB oraz cztery budynki, dla których przekroczenia są nie większe niż 5 dB. Kolejne budynki narażone na ponadnormatywny hałas znajdują się w sąsiedztwie odcinka od km ok. 5+400 do km 5+900. Sześć budynków w tym miejscu narażonych jest na przekroczenia nie większe niż 10 dB, a pięć nie większe niż 5 dB. Ostatnim obszarem w ciągu drogi krajowej nr 79, na którym występują przekroczenia jest odcinek od km ok. 10+780 do km ok. 11+100 po prawej stronie jezdni. Występuje tu 13 budynków, w których stwierdzono przekroczenie dopuszczalnych poziomów hałasu nie większe niż 5 dB [8].

**f) Autostrada A4**

W sąsiedztwie płatnego odcinka autostrady A4 można zauważyć przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu na osiedlu znajdującym się po północnej stronie drogi, w okolicach km 359+000. Dziewięć umiejscowionych tam domów jest narażonych na hałas przekraczający dopuszczalne wartości o 5 dB. W km ok. 365+000 na niekorzystne oddziaływanie autostrady narażone jest natomiast 19 budynków (maksymalnie do 10 dB). Na pozostałych odcinkach analizowanych w ramach niniejszego Programu nie stwierdzono przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu [9].

**1.3. Podstawowe kierunki i zakres działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku**

Ograniczenie równoważnego poziomu dźwięku do wartości nie przekraczających poziomów dopuszczalnych określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska [6] w otoczeniu analizowanych odcinków dróg i ulic jest w świetle istniejącego poziomu natężenia ruchu oraz lokalizacji tych odcinków w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej niezwykle trudne, a w niektórych przypadkach wręcz nierealne. Zadaniem służb ochrony środowiska oraz administratorów sieci drogowych jest podejmowanie wszelkich działań mających na celu poprawę klimatu akustycznego w sąsiedztwie tras komunikacyjnych w takim stopniu, w jakim jest to możliwe. W ramach opracowywania niniejszego Programu przeanalizowano wyniki modelowania klimatu akustycznego przedstawione w opracowanych mapach akustycznych [7], [8], [9] oraz zaproponowano działania, których realizacja powinna doprowadzić do poprawy stanu akustycznego w otoczeniu najbardziej problemowych odcinków. Podzielono je na następujące grupy:

- I. Działania krótkookresowe (w ramach strategii krótkookresowej), stanowiące podstawowy zakres niniejszego Programu ochrony środowiska przed hałasem do roku 2018),
- II. Działania długookresowe (w ramach polityki długookresowej), których realizacja przewidywana jest w horyzoncie czasowym dłuższym niż czas obowiązywania niniejszego Programu,
- III. Działania związane z edukacją społeczną, które powinny być prowadzone w sposób ciągły, zarówno w zakresie działań długookresowych (pkt II powyżej), jak i krótkookresowych (pkt I powyżej).

### **Strategia krótkookresowa**

Stanowi ona faktyczny zakres niniejszego Programu do roku 2018. W jej ramach zawarte są działania, których celem jest spowodowanie poprawy klimatu akustycznego w tych miejscach, gdzie przekroczenia dopuszczalnych wartości hałasu w środowisku są w chwili obecnej największe oraz tam, gdzie na oddziaływanie hałasu narażona jest największa liczba osób. W celu wyselekcjonowania takich obszarów posłużono się określonym w rozporządzeniu Ministra Środowiska [4] wskaźnikiem M, którego wielkość uzależniona jest od poziomu hałasu i liczby mieszkańców na analizowanym terenie. Ustala się go w sposób następujący:

$$M = 0,1 \text{ m } (10^{0,1\Delta L} - 1)$$

gdzie:

M – wartość wskaźnika,

$\Delta L$  – wielkość przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu w dB,

m – liczba mieszkańców na terenie o przekroczonym poziomie dopuszczalnym.

Zgodnie z powyższym rozporządzeniem w pierwszej kolejności powinny być wykonane działania mające na celu redukcję poziomu dźwięku na obszarach, dla których wskaźnik M posiada najwyższą wartość. W tym celu na potrzeby niniejszego opracowania dokonano analizy map akustycznych. Na podstawie tej analizy wybrano jeden odcinek drogi, w sąsiedztwie którego w chwili obecnej stan klimatu akustycznego kształtuje się w sposób najbardziej niekorzystny (w zasięgach oddziaływania hałasu znajduje się najwięcej budynków o największym wskaźniku M). Jest to odcinek drogi wojewódzkiej nr 932 od skrzyżowania z ul. Gajową do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 935 według jej dawnego przebiegu, długości ok. 1.1 km. Możliwe działania naprawcze, które mogą zostać zrealizowane w celu poprawy stanu klimatu akustycznego w jego sąsiedztwie to:

- Egzekwowanie ograniczenia prędkości do 50 km/h,
- Utworzenie strefy ruchu uspokojonego,
- Budowa ekranów akustycznych w miejscach, w których jest to możliwe z uwagi na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Szacunkowy koszt ich realizacji jest równy ok. 3 mln zł (szacunek na podstawie opracowania pn.: „Przegląd ekologiczny drogi krajowej nr 44 od km 14+900 do km 16+900 na terenie Powiatu Mikołowskiego w Mikołowie”). Należy zaznaczyć, że proponowane działania naprawcze należy ponownie zweryfikować na etapie wykonywania bardziej szczegółowego opracowania, jakim może być przegląd ekologiczny. Jeżeli na tym etapie okaże się, że jest możliwość podjęcia innych, ale równie skutecznych działań, niż te proponowane w Programie, jest możliwość ich zastąpienia.

Dodatkowo w ramach przeglądu ekologicznego należy zbadać obciążenie ruchu odcinka drogi objętego zakresem map akustycznych i Programu. Z uwagi na budowę obwodnicy miasta Żory, może okazać się, że odcinek ten jest znacznie mniej obciążony ruchem, niż był w chwili wykonywania map akustycznych. Redukcja natężenia ruchu wpływa natomiast na poprawę stanu klimatu akustycznego. Może

**Tom 5 – Drogi i ulice w zarządzie Prezydenta Miasta Żory, Prezydenta Miasta Jaworzno i Stalexport Autostrada Małopolska S.A.**

---

się zatem okazać, że po budowie obwodnicy m. Żory, nie ma potrzeby realizacji dodatkowych działań naprawczych dla tego odcinka drogi.

Poniżej przedstawiono inne, możliwe do realizacji kierunki działań, które mogą zostać wykonane dla pozostałych odcinków dróg i ulic, pod warunkiem uzyskania niezbędnych środków finansowych. Mogą to być takie zadania jak:

- Realizacja obwodnic miast, które przejmą ruch o charakterze tranzytowym z istniejących w chwili obecnej odcinków dróg,
- Wprowadzenie skutecznego nadzoru nad obowiązującymi ograniczeniami prędkości pojazdów,
- Przebudowy dróg w sposób zapewniający minimalizację hałasu, w szczególności w zakresie nawierzchni i geometrii,
- Zastosowanie nawierzchni o obniżonej hałaśliwości,
- Wymiana nawierzchni dróg,
- Budowa ekranów akustycznych lub wałów ziemnych,
- Wprowadzenie urządzeń mających na celu uspokojeniu ruchu.

W przypadku wprowadzania elementów uspokojenia ruchu należy zastosować takie rozwiązania, które nie będą utrudniały ruchu pojazdów. Należy dodać, że działania polegające na uspokojeniu ruchu powodują również poprawę stanu zanieczyszczeń powietrza w szczególności na terenach mieszkalnych. Trzeba wyraźnie podkreślić, że wprowadzenie nawierzchni o obniżonej hałaśliwości jest zasadne dla tych odcinków dróg, na których prędkość pojazdów nie jest mniejsza niż 50 km/h. Ponadto część tych nawierzchni (tzw. nawierzchnie porowate) wymagają na etapie eksploatacji cyklicznych prac konserwatorskich z użyciem specjalistycznego sprzętu.

Również ekrany akustyczne nie powinny być stosowane we wszystkich miejscach, w których poziom dźwięku przekracza wartości dopuszczalne. Mogą one negatywnie wpływać na krajobraz oraz oddziaływać na awifaunę (śmiertelność ptaków rozbijających się o ekrany przezroczyste). Budowę ekranów należy przede wszystkim rozważać w miejscach gdzie układ dróg i zjazdów nie wymaga stosowania bram wjazdowych i zapewnia ich ciągłość. Przy ich projektowaniu należy brać pod uwagę również ich estetykę i wpływ na krajobraz.

Na terenach zabudowy mieszkaniowej do kompetencji Policji należeć będzie egzekwowanie ograniczeń prędkości. Powinno ono być egzekwowane poprzez wzmożone kontrole prędkości, które powinny być prowadzone szczególnie w porach nocnych.

Bardzo ważnym elementem zarządzania hałasem w środowisku jest opracowanie i uchwalenie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, dla jak największego obszaru w rejonie analizowanych odcinków dróg i ulic. Powinno to wspomóc możliwość egzekwowania od Inwestorów właściwej lokalizacji inwestycji, zapewniającej odpowiedni komfort akustyczny dla użytkowników terenów przyległych do dróg. Poprzez właściwe planowanie przestrzenne będzie można uniknąć powstawania nowych obszarów, dla których przekroczone będą dopuszczalne poziomy hałasu. Należy pamiętać, że nowoprojektowane drogi powinny zapewniać jak najmniejszą ingerencję w tereny podlegające ochronie akustycznej. Również lokalizacja nowej zabudowy powinna znajdować się poza zasięgiem działania uciążliwego hałasu komunikacyjnego. W przypadku gdy planowana zabudowa mieszkaniowa dopuszczona zostanie do lokalizacji w zasięgu ponadnormatywnego oddziaływania hałasu przestrzegać należy następujących warunków:



**Tom 5 – Drogi i ulice w zarządzie Prezydenta Miasta Żory, Prezydenta Miasta Jaworzno i Stalexport Autostrada Małopolska S.A.**

---

- Zabudowa mieszkaniowa powinna być zabudową niską, którą będzie można ochronić np. za pomocą ekranów akustycznych,
- Strefowanie lokalizacji zabudowy - lokalizowanie obiektów o funkcji niemieszkalnej (np. garaży, obiektów handlowych itp.) bliżej źródła dźwięku, które będą stanowić naturalną barierę przeciwdźwiękową dla zabudowy chronionej akustycznie zlokalizowanej dalej.

### **Działania długookresowe**

W ramach polityki długookresowej należy zwrócić szczególną uwagę, na fakt aby nowe inwestycje drogowe nie pogarszały stanu klimatu akustycznego na terenach podlegających ochronie. W przypadku budowy obwodnic miejskich, które na pewno spowodują spadek natężenia ruchu oraz poprawę klimatu akustycznego na zastąpionych odcinkach dróg, należy pamiętać o prawidłowym zabezpieczeniu terenów, zlokalizowanych w otoczeniu nowych dróg. Na terenach tych nastąpi pogorszenie warunków akustycznych w związku z oddziaływaniem ruchu pojazdów. Zarządzający infrastrukturą drogową winni zatem pamiętać o umieszczeniu w projekcie odpowiednich zabezpieczeń przeciwdźwiękowych dla budynków podlegających ochronie akustycznej, zlokalizowanych w sąsiedztwie obwodnic.

Kolejnym elementem polityki długookresowej jest konieczność spełniania prawa w zakresie ochrony przed hałasem w przypadku nowych inwestycji. Planowanie nowych odcinków dróg i ulic (w tym również obwodnic miast) powinno być realizowane w taki sposób, aby przebiegały one (o ile jest to tylko możliwe) po terenach nie podlegających ochronie akustycznej w jak największej odległości od budynków mieszkalnych. W przypadku braku możliwości spełnienia tego warunku, budynki podlegające ochronie akustycznej powinny być zabezpieczone przed oddziaływaniem ruchu pojazdów przez zastosowanie odpowiednich urządzeń ochrony środowiska. Jeżeli natomiast ich zastosowanie jest niemożliwe np. z uwagi na bezpieczeństwo ruchu drogowego, powinno się dążyć do zmiany funkcji lub wykupu przez zarządców infrastruktury drogowej budynków, których nie można zabezpieczyć przed działaniem hałasu o poziomie przekraczającym wartości dopuszczalne. Należy zaznaczyć, że wykupy nieruchomości są praktykowane tylko i wyłącznie na wniosek strony po decyzji sądu.

Jednym z najważniejszych aspektów polityki długookresowej jest właściwe planowanie przestrzenne w sąsiedztwie dróg. Nie należy zezwalać na powstawanie nowych budynków w strefie oddziaływania hałasu o poziomie przekraczającym wartości dopuszczalne. Należy przestrzegać bezwzględnego zakazu uchwalania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, w których tereny budownictwa mieszkaniowego lokalizuje się w strefach wysokiego zagrożenia hałasem. Właściwe pod względem akustycznym planowanie przestrzenne powinno się również charakteryzować lokalizowaniem nowych odcinków dróg na terenach nieobjętych ochroną akustyczną, o czym wspomniano już wcześniej.

W ramach strategii długoterminowej zawierają się również techniczne działania mające na celu poprawę klimatu akustycznego w sąsiedztwie dróg i ulic objętych zakresem Programu, które miałyby być realizowane w ramach kolejnych Programów ochrony środowiska przed hałasem. W zakresie tego elementu polityki długookresowej należy na etapie kolejnego Programu ponownie przeanalizować stan klimatu akustycznego i w przypadku konieczności podjąć działania naprawcze, dla terenów, dla których ze względów ekonomicznych zdecydowano, że działania

**Tom 5 – Drogi i ulice w zarządzie Prezydenta Miasta Żory, Prezydenta Miasta Jaworzno i Stalexport Autostrada Małopolska S.A.**

---

naprawcze będą musiały być zrealizowane w późniejszym czasie. Możliwe jest natomiast nakładanie na zarządców infrastruktury drogowej (w ramach przeglądów ekologicznych lub analiz porealizacyjnych) obowiązku tworzenia obszarów ograniczonego użytkowania w przypadku braku możliwości zastosowania innych form ochrony akustycznej.

W ramach strategii długoterminowej zawiera się również ocena niniejszego Programu ochrony środowiska przed hałasem oraz realizacja zmian wynikających ze zmiany stanu akustycznego w sąsiedztwie analizowanych odcinków dróg w czasie obowiązywania niniejszego programu.

### **Edukacja społeczna**

Prowadzenie systematycznych i skoordynowanych działań edukacyjnych skierowanych przede wszystkim do kierowców, korzystających z indywidualnych środków transportu może spowodować poprawę warunków akustycznych w otoczeniu dróg krajowych. W ramach edukacji należy zatem zwrócić szczególną uwagę na:

- Promocję komunikacji zbiorowej,
- Promocję i edukację w zakresie proekologicznego korzystania z samochodów na odcinkach stanowiących dojazd do większych miast:
  - a) Carpooling (jazda z sąsiadem),
  - b) Eco-driving (ekojazda), styl jazdy,
- Promocję pojazdów „cichych”,
- Promocję właściwego planowania przestrzennego uwzględniającego zagrożenia hałasem, w tym m.in. strefowanie funkcji zabudowy i ograniczenie możliwości obudowy nowych odcinków dróg terenami „wrażliwymi” akustycznie (w tym m.in. o funkcji mieszkaniowej, rekreacyjnej, edukacyjnej czy związanymi z ochroną zdrowia),
- Promocję innych metod ochrony przed hałasem niż ekrany akustyczne (np. ograniczenie prędkości, zapewnienie płynności ruchu).
- Dołożenie wszelkich starań przez urzędy gmin i miast, aby w rejonach najbardziej narażonych na hałas ograniczyć ruch pojazdów o ponadnormatywnej emisji dźwięku poprzez zaangażowanie właściwych służb porządkowych (straż miejska, policja) dysponujących odpowiednią aparaturą pomiarową i mających narzędzia prawne do wyeliminowania z ruchu tego typu pojazdów.

Działania te powinny być skoordynowane i finansowane zarówno ze środków zarządców infrastruktury drogowej – Prezydenta Miasta Żory, Prezydenta Miasta Jaworzno i firmy Stalexport Autostrada Małopolska S.A., jak i jednostek samorządów terytorialnych oraz organizacji pozarządowych, których statut określa prowadzenie działań edukacyjnych w zakresie ochrony środowiska. Dodatkowo środki na edukację społeczeństwa w zakresie oddziaływania hałasu można pozyskiwać poprzez programy finansowe UE oraz z pomocą sponsorów i mediów. Efekty działań związanych z edukacją społeczeństwa są trudne do oszacowania, jednak przy systematycznym i skoordynowanym działaniu mogą być znaczące.

#### **1.4. Termin realizacji programu**

Działania zaproponowane w ramach strategii krótkookresowej powinny być zrealizowane w czasie trwania niniejszego Programu ochrony środowiska przed hałasem, czyli do 2018 r. Terminy realizacji działań zawartych w ramach edukacji społecznej oraz polityki długookresowej są dłuższe od czasu obowiązywania niniejszego Programu (5 lat). Edukacja społeczeństwa powinna być konsekwentna i ciągła - wtedy może przynieść wymierne i oczekiwane korzyści. Działania określone w strategii długoterminowej powinny być natomiast realizowane w czasie obowiązywania tego i kolejnych Programów ochrony środowiska przed hałasem.

#### **1.5. Koszty realizacji programu**

Na etapie wykonywania niniejszego Programu nie jest możliwe określenie kosztów działań zawierających się w ramach polityki długookresowej oraz edukacji społeczeństwa. Działania zawarte w strategii długookresowej będą wykonywane w czasie trwania tego i kolejnych Programów ochrony środowiska przed hałasem (po 2018 r.). Działania zawierające się w ramach edukacji społecznej powinny być wykonywane w sposób ciągły - tylko wtedy przyniosą zamierzony efekt. Jest zatem niemożliwe precyzyjne oszacowanie tych kosztów.

Koszty realizacji działań zawartych w strategii krótkookresowej zostały oszacowane na około 3.0 mln zł. Są to ceny netto i powinny być traktowane orientacyjnie, ze względu na konieczność uwzględnienia w kosztorysach specyficznych uwarunkowań miejscowych, warunków geologicznych, ilości sieci uzbrojenia i koniecznego zakresu ich przebudowy lub zabezpieczenia. Szczegółowe badania i analizy na etapie opracowywania projektów budowlanych i wykonawczych mogą również wpłynąć znacząco na zakres zarówno projektów, jak i realizowanych na ich podstawie działań. Tych kosztów na etapie wykonywania Programu ochrony środowiska przed hałasem nie można precyzyjnie oszacować.

## **2. UZASADNIENIE ZAKRESU PROGRAMU OCHRONY ŚRODOWISKA PRZED HAŁASEM**

### **2.1. Dane i wnioski ze sporządzonych map akustycznych.**

#### **2.1.1. Charakterystyki terenów objętych Programem, w tym liczby mieszkańców, gęstości zaludnienia oraz przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku**

Odcinki dróg objęte zakresem niniejszego Programu charakteryzują się natężeniem ruchu większym niż 3 000 000 pojazdów rocznie. Z uwagi na fakt, iż jest to jeden z trzech głównych parametrów decydujących o poziomie hałasu komunikacyjnego (obok prędkości i udziału procentowego pojazdów ciężkich), zasięgi oddziaływania hałasu obejmują tereny zlokalizowane w znacznej odległości od osi jezdni. Dane szczegółowe dotyczące każdego odcinka drogi przedstawiono w mapach akustycznych, stanowiących materiał bazowy dla niniejszego Programu. Poniżej w tabl. 1 ÷ tabl. 5 zestawiono natomiast liczbę mieszkańców, liczbę lokali mieszkalnych oraz powierzchnię terenów narażonych na oddziaływanie poziomu



**Tom 5 – Drogi i ulice w zarządzie Prezydenta Miasta Żory, Prezydenta Miasta Jaworzno i Stalexport Autostrada Małopolska S.A.**

dźwięku  $L_{DWN}$  w podziale na Miasto Żory, Jaworzno i tereny zlokalizowane w sąsiedztwie autostrady A4.

Tabl. 1. Charakterystyka terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie dróg i ulic w m. Żory objętych zakresem niniejszego Programu [7]

Tereny sąsiadujące z drogami i ulicami zlokalizowanymi w granicach Miasta Żory, dla których zostały wykonane mapy akustyczne [7]	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego $L_{DWN}$ w dB: *				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	pow. 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	nieдобry		zły		bardzo zły
Powierzchnia obszarów zagrożonych w danym zakresie [km <sup>2</sup> ]	1.5091	0.2293	0.0243	0.000	0.000
Liczba lokali mieszkalnych w danym zakresie [tys.]	0.1496	0.1206	0.0831	0.0223	0.0005
Liczba zagrożonych mieszkańców w danym zakresie [tys.]	0.0143	0.0428	0.3806	0.0605	0.0305
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych w danym zakresie	1	1	0	3	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej w danym zakresie	0	1	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem (liczba obiektów)	0	0	0	0	0

\*) mapy akustyczne dla m. Żory [7] i dane przedstawione w powyższej tabeli zostały opracowane przed zmianą wartości dopuszczalnych hałasu w środowisku

Tabl. 2. Liczba narażonych lokali mieszkalnych i liczba osób zamieszkujących te lokale oraz powierzchnia ekspozycja na hałas pochodzący od ruchu drogowego, oceniany wskaźnikiem  $L_{DWN}$  dla m. Jaworzno

Zakres zasięgu hałasu [dB]	Liczba osób	Liczba lokali	Powierzchnia [km <sup>2</sup> ]
55-60	472	140	0,4823
60-65	434	134	0,3344
65-70	321	102	0,1787
70-75	82	31	0,0631
powyżej 75	23	8	0,0051

**Tom 5 – Drogi i ulice w zarządzie Prezydenta Miasta Żory, Prezydenta Miasta Jaworzno i Stalexport Autostrada Małopolska S.A.**

Tabl. 3. Liczba narażonych lokali mieszkalnych i liczba osób zamieszkujących te lokale oraz powierzchnia eksponowana na hałas pochodzący od ruchu drogowego, oceniany wskaźnikiem  $L_N$  dla m. Jaworzno

Zakres zasięgu hałasu [dB]	Liczba osób	Liczba lokali	Powierzchnia [km <sup>2</sup> ]
55-60	1743	609	0,5314
60-65	260	73	0,2700
65-70	308	98	0,1290
70-75	39	19	0,0327
powyżej 75	12	3	0,0005

Tabl. 4. Liczba narażonych lokali mieszkalnych i liczba osób zamieszkujących te lokale oraz powierzchnia eksponowana na hałas pochodzący od ruchu drogowego, oceniany wskaźnikiem  $L_{DWN}$  dla terenów sąsiadujących z płatnym odcinkiem autostrady A4 w województwie śląskim

Odcinek przebiegający przez miasto Jaworzno			
Wartości $L_{DWN}$ wyznaczone na wysokości 4m [dB]	Liczba budynków narażonych	Liczba osób narażonych	Powierzchnia eksponowana na hałas [km <sup>2</sup> ]
60-65	70	350	0,1707
65-70	9	45	0,0327
70-75	3	15	0,0043
powyżej 75	-	-	0,0018
Odcinek przebiegający przez miasto Imielin			
Wartości $L_{DWN}$ wyznaczone na wysokości 4m [dB]	Liczba budynków narażonych	Liczba osób narażonych	Powierzchnia eksponowana na hałas [km <sup>2</sup> ]
60-65	11	50	0,0368
65-70	-	-	0,0048
70-75	-	-	0,0001
powyżej 75	-	-	-
Odcinek przebiegający przez miasto Mysłów			
Wartości $L_{DWN}$ wyznaczone na wysokości 4m [dB]	Liczba budynków narażonych	Liczba osób narażonych	Powierzchnia eksponowana na hałas [km <sup>2</sup> ]
60-65	172	940	0,6366

**Tom 5 – Drogi i ulice w zarządzie Prezydenta Miasta Żory, Prezydenta Miasta Jaworzno i Stalexport Autostrada Małopolska S.A.**

65-70	7	35	0,0703
70-75	-	-	0,0045
powyżej 75	-	-	-
<b>Odcinek przebiegający przez miasto Katowice</b>			
<b>Wartości LDWN wyznaczone na wysokości 4m [dB]</b>	<b>Liczba budynków narażonych</b>	<b>Liczba osób narażonych</b>	<b>Powierzchnia eksponowana na hałas [km²]</b>
60-65	8	1060	0,0890
65-70	-	-	0,0060
70-75	-	-	-
powyżej 75	-	-	-

Tabl. 5. Liczba narażonych lokali mieszkalnych i liczba osób zamieszkujących te lokale oraz powierzchnia eksponowana na hałas pochodzący od ruchu drogowego, oceniany wskaźnikiem  $L_N$  dla terenów sąsiadujących z płatnym odcinkiem autostrady A4 w województwie śląskim

<b>Odcinek przebiegający przez miasto Jaworzno</b>			
<b>Wartości <math>L_N</math> wyznaczone na wysokości 4m [dB]</b>	<b>Liczba budynków narażonych</b>	<b>Liczba osób narażonych</b>	<b>Powierzchnia eksponowana na hałas [km²]</b>
50-55	181	900	0,3620
55-60	25	125	0,0751
60-65	4	20	0,0175
65-70	1	5	0,0033
powyżej 70	-	-	0,0001
<b>Odcinek przebiegający przez miasto Imielin</b>			
<b>Wartości <math>L_N</math> wyznaczone na wysokości 4m [dB]</b>	<b>Liczba budynków narażonych</b>	<b>Liczba osób narażonych</b>	<b>Powierzchnia eksponowana na hałas [km²]</b>
50-55	28	140	0,0630
55-60	2	10	0,0144
60-65	-	-	0,0012
65-70	-	-	-
powyżej 70	-	-	-
<b>Odcinek przebiegający przez miasto Mysłowice</b>			



**Tom 5 – Drogi i ulice w zarządzie Prezydenta Miasta Żory, Prezydenta Miasta Jaworzno i Stalexport Autostrada Małopolska S.A.**

Wartości LN wyznaczone na wysokości 4m [dB]	Liczba budynków narażonych	Liczba osób narażonych	Powierzchnia eksponowana na hałas [km²]
50-55	391	2830	1,1437
55-60	52	260	0,2996
60-65	-	-	0,0188
65-70	-	-	0,0002
powyżej 70	-	-	-
<b>Odcinek przebiegający przez miasto Katowice</b>			
Wartości LN wyznaczone na wysokości 4m [dB]	Liczba budynków narażonych	Liczba osób narażonych	Powierzchnia eksponowana na hałas [km²]
50-55	36	2540	0,1916
55-60	1	360	0,0412
60-65	-	-	0,0001
65-70	-	-	-
powyżej 70	-	-	-

**2.1.2. Charakterystyki techniczno – akustyczne źródeł hałasu mających negatywny wpływ na poziom hałasu w środowisku.**

Poniżej w tabl. 6 przedstawiono podstawowe dane charakteryzujące odcinki dróg objęte zakresem Programu ochrony środowiska przed hałasem.

Tabl. 6. Dane lokalizacyjno-techniczne dróg i ulic objętych zakresem niniejszego Programu ochrony środowiska przed hałasem

Nazwa i numer odcinka drogi	Klasa drogi	Przekrój drogi	Natężenie ruchu [P/d]	Współrzędne geograficzne GPS	
				Początek odcinka	Koniec odcinka
Droga krajowa nr 81 w granicach miasta Żory	GP	2x2	25 090	N 50,064440 E 18,726432	N 50,007491 E 18,709545
Droga wojewódzka nr 935 w granicach miasta Żory	G	1x2	9 565	N 50,070335 E 18,642265	N 50,040232 E 18,724415
Droga wojewódzka nr 932 w granicach miasta Żory	G	1x2	11 495	N 50,031370 E 18,602643	N 50,042975 E 18,689439
Al. Jana Pawła II w granicach miasta Żory	Z	2x2	13 428	N 50,042851 E 18,689783	N 50,011559 E 18,663304
Droga Krajowa nr 79 w granicach miasta Jaworzno	G	1x2	5 340	N 50,151591 E 19,344263	N 50,227778 E 19,183678
Płatny odcinek autostrady A4 w granicach województwa śląskiego	A	2x2	31 015	N 50,151503 E 19,344611	N 50,241695 E 19,052229

### **2.1.3. Trendy zmian klimatu akustycznego**

Z uwagi na fakt, iż mapy akustyczne dla odcinków analizowanych dróg i ulic [7], [8], [9] wykonywane były po raz pierwszy, autorzy niniejszego Programu nie dysponowali materiałem porównawczym, który pozwalałby oszacować trendy zmian klimatu akustycznego. W świetle postępującego systematycznie w ostatnich latach wzrostu natężenia ruchu, można jedynie z pewnością stwierdzić, że klimat akustyczny wokół analizowanych odcinków dróg i ulic ulega systematycznemu pogarszaniu. Na pełne i rzetelne przedstawienie dynamiki i skali tego zjawiska pozwoli dopiero opracowanie kolejnych edycji map akustycznych oraz bazujących na ich ustaleniach Programów ochrony środowiska przed hałasem, które zakresem odnosić się będą do tych samych odcinków dróg oraz bazować będą na tych samych wartościach wskaźników hałasu.

## **2.2. Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych do opracowania programu**

### **2.2.1. Istniejące powiatowe lub gminne programy ochrony środowiska**

W ramach niniejszego Programu wykonano analizy opracowań obejmujących swym zakresem tereny, na których zlokalizowane są przedmiotowe odcinki dróg i ulic. Podstawę do opracowania programu działań mających na celu ograniczenie uciążliwości akustycznych w sąsiedztwie tych linii stanowią opracowane mapy akustyczne [7], [8], [9]. W ramach tego opracowania szczegółowo analizowano zapisy powiatowych i gminnych programów ochrony środowiska pod kątem oddziaływania akustycznego na tereny zlokalizowane w sąsiedztwie tras komunikacyjnych. Poniżej przedstawiono zestawienie programów ochrony środowiska uchwalonych dla powiatów i gmin, na terenie których zlokalizowane są odcinki dróg i ulic stanowiących zakres niniejszego Programu:

- Strategia Zintegrowanego i Zrównoważonego Rozwoju Jaworzna na lata 2001 – 2020 [10],
- Strategia Rozwoju Miasta Żory [11],
- „Katowice 2020” Strategia Rozwoju [12],
- Strategia Zrównoważonego Rozwoju Mysłowice 2020+ [13],
- Strategia Rozwoju Miasta Imielin (lata 2011 – 2020) [14].

### **2.2.2. Przepisy prawa, w tym prawa miejscowego, mające wpływ na stan akustyczny środowiska**

W ramach niniejszego Programu wykonano analizy szeregu opracowań obejmujących swym zakresem tereny, na których zlokalizowane są przedmiotowe odcinki dróg i ulic. Podstawę do opracowania programu działań mających na celu ograniczenie uciążliwości akustycznych w sąsiedztwie tych dróg stanowią opracowane mapy akustyczne [7], [8], [9]. W ramach tych opracowań szczegółowo przedstawiono zapisy miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego pod kątem oddziaływania akustycznego na tereny zlokalizowane w sąsiedztwie tras

**Tom 5 – Drogi i ulice w zarządzie Prezydenta Miasta Żory, Prezydenta Miasta Jaworzno i Stalexport Autostrada Małopolska S.A.**

komunikacyjnych. Zestawienie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dla każdego analizowanego odcinka dróg i ulic przedstawiono poniżej w tabl. 7.

Tabl. 7. Zestawienie podstawowych dokumentów prawa miejscowego obowiązujących dla obszarów objętych zasięgiem map akustycznych

<b>Miasto Żory</b>			
<b>Gmina Miejska Żory</b>			
<b>44-240 Żory</b>			
<b>Al. Wojska Polskiego 25</b>			
Data utworzenia	Symbol dokumentu	Dotyczy:	Typ dokumentu:
14.07.2011 r.	123/X/11	w sprawie: miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Żory	Uchwała
24.11.2005 r.	469/XLI/05	w sprawie: miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Żory	Uchwała
27.06.2002 r.	651/L/2002	w sprawie: miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Żory	Uchwała
31.08.2000 r.	XXVIII/350/00	w sprawie: miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Żory	Uchwała
<b>Miasto Jaworzno</b>			
<b>Urząd Miejski w Jaworznie</b>			
<b>43-600 Jaworzno</b>			
<b>ul. Grunwaldzka 33</b>			
Data utworzenia	Symbol dokumentu	Dotyczy:	Typ dokumentu:
01.05.2010 r.	XLV/591/2010	w sprawie: miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego "Byczyzna" w Jaworznie	Uchwała
25.10.2001 r.	XLI/720/2001	w sprawie: miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu górniczego "ZGE Sobieski-Jaworzno III" Sp. z o.o. w Jaworznie w granicach administracyjnych miasta Jaworzna	Uchwała

**Tom 5 – Drogi i ulice w zarządzie Prezydenta Miasta Żory, Prezydenta Miasta Jaworzno i Stalexport Autostrada Małopolska S.A.**

24.06.2004 r.	651/L/2002	w sprawie: miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie stadionu "Victoria"	Uchwała
29.10.2009 r.	XXVIII/350/00	w sprawie: miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego "Wikoszyn, Jezioroki, Cezarówka Górna i Koźmin" w Jaworznie	Uchwała
28.08.2008	XXIV/322/2008	w sprawie: miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego "Piłsudski" w Jaworznie	Uchwała
28.10.2010 r.	XLIX/681/2010	w sprawie: miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego "Za Rogatką" w Jaworznie	Uchwała
28.04.2009 r.	XXXII/437/2009	w sprawie: miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego "Centrum" w Jaworznie	Uchwała
23.12.2010 r.	III/20/2010	w sprawie: miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego "Stara Huta" w Jaworznie	Uchwała
22.12.2011 r.	XVI/179/2011	w sprawie: miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego "Pszczelnik II" w Jaworznie	Uchwała
29.05.2008 r.	XXII/264/2008	w sprawie: miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego "Kościuszek" w Jaworznie	Uchwała

**Tom 5 – Drogi i ulice w zarządzie Prezydenta Miasta Żory, Prezydenta Miasta Jaworzno i Stalexport Autostrada Małopolska S.A.**

30.08.2007 r.	XII/136/2007	w sprawie: miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego rehabilitacji "Osiedla Podwale" w Jaworznie	Uchwała
19.05.2000 r.	XXII/434/2000	w sprawie: miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszarów strategicznych oraz restrukturyzacji i prebudowy przemysłu w dzielnicy Śródmieście i Centrum miasta Jaworzna	Uchwała
29.06.2006 r.	LV/743/2006	w sprawie: miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów przemysłowych "Zachód" w Jaworznie	Uchwała
25.01.2007 r.	IV/38/2007	w sprawie: miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego "Niedzieliska" w Jaworznie	Uchwała
1.04.2008 r.	XX/251/2008	w sprawie: miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla Parku im. Lotników Polskich w Jaworznie	Uchwała
29.06.2006 r.	LV/740/2006	w sprawie: miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego "Osiedle Stałe" w Jaworznie	Uchwała
29.06.2006 r.	LV/741/2006	w sprawie: miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego "Łubowiec" w Jaworznie	Uchwała
29.06.2006 r.	LV/746/2006	w sprawie: miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego "Wojska Polskiego - Południe" w Jaworznie	Uchwała



**Tom 5 – Drogi i ulice w zarządzie Prezydenta Miasta Żory, Prezydenta Miasta Jaworzno i Stalexport Autostrada Małopolska S.A.**

31.05.2010 r.	XLV/589/2010	w sprawie: miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego "Wojska Polskiego - Elektrownia" w Jaworznie	Uchwała
25.10.2001 r.	XLI/720/2001	w sprawie: zagospodarowania przestrzennego terenu górniczego ZGE "Sobieski-Jaworzno III" w granicach administracyjnych miasta Jaworzno	Uchwała
2.03.2006 r.	LI/643/2006	w sprawie: miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Jaworzno dla obszaru Jeleń-Dąb	Uchwała
29.06.2006 r.	LV/745/2006	w sprawie: miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru Jeleń w rejonie węzła autostrady w Jaworznie	Uchwała
31.05.2010 r.	XLV/591/2010	w sprawie: miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszary Byczyna	Uchwała
<b>Miasto Imielin</b>			
<b>Urząd Miasta Imielin</b>			
<b>41-407 Imielin</b>			
<b>ul. Imielińska 81</b>			
Data utworzenia	Symbol dokumentu	Dotyczy:	Typ dokumentu:
28.01.2005 r.	XXVI/136/2005	zagospodarowania przestrzennego miasta Imielin w rejonie ul. Maratońskiej od ul. Wodnej do ul. Nowozachęty	Uchwała
26.09.2003 r.	X/46/2003	zagospodarowania przestrzennego miasta Imielin w rejonie ul. Maratońskiej przyległym do zbiornika wody pitnej	Uchwała

**Tom 5 – Drogi i ulice w zarządzie Prezydenta Miasta Żory, Prezydenta Miasta Jaworzno i Stalexport Autostrada Małopolska S.A.**

<b>Miasto Mysłowice</b>			
<b>Urząd Miasta Mysłowice</b>			
<b>41-400 Mysłowice</b>			
<b>ul. Powstańców 1</b>			
Data utworzenia	Symbol dokumentu	Dotyczy:	Typ dokumentu:
26.02.2004 r.	XXIV/259/2004	dzielnicy Dzieńkowice	Uchwała
30.03.2006 r.	LXV/659/06	dzielnicy Brzezinka Południowa	Uchwała
24.11.2005 r.	LIV/559/05	dzielnicy Kosztowy	Uchwała
14.11.2003 r.	XVII/198/2003	zmian miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego Mysłowic	Uchwała
30.06.1999 r.	XII/146/99	zmian miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego Mysłowic	Uchwała
24.11.2005 r.	LIV/557/05	dzielnicy Morgi Zachód	Uchwała
24.11.2005 r.	LIV/558/05	Morgi Wschodnie	Uchwała
<b>Miasto Katowice</b>			
<b>Urząd Miasta Katowice</b>			
<b>40-098 Katowice</b>			
<b>ul. Młyńska 4</b>			
Data utworzenia	Symbol dokumentu	Dotyczy:	Typ dokumentu:

**Tom 5 – Drogi i ulice w zarządzie Prezydenta Miasta Żory, Prezydenta Miasta Jaworzno i Stalexport Autostrada Małopolska S.A.**

28.05.2007 r.	X/194/07	w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru położonego w rejonie ul. Górniczego Dorobku w Katowicach	Uchwała
25.06.2007 r.	XII/219/07	w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru położonego w rejonie ul. Górniczego Dorobku i autostrady A4 w Katowicach	Uchwała
24.09.2007 r.	XVI/313/07	w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dwóch terenów: położonego w rejonie ul. Szopienickiej i torówk PKP (teren 1) oraz położonego w obszarze rzeki Mlecznej (teren nr 2)	Uchwała
21.12.1998 r.	V/38/98	zmiana miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice, w obszarze dzielnicy Janów - rejon ulicy Leśnego Potoku / część południowa/	Uchwała
27.04.1998 r.	LI/553/98	zmiana miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice, w obszarze dzielnicy Janów - rejon ulicy Leśnego Potoku / część północna/	Uchwała

### **2.2.3. Pozwolenia na emitowanie hałasu do środowiska, decyzje określające dopuszczalny poziom hałasu w środowisku oraz inne dokumenty i materiały dla potrzeb postępowań administracyjnych prowadzonych w stosunku do podmiotów korzystających ze środowiska, których działalność ma negatywny wpływ na stan akustyczny środowiska**

Ustawa o zmianie ustawy – Prawo ochrony środowiska oraz niektórych innych ustaw z dnia 18 maja 2005 r. uchyla pkt. 4 artykułu 180 ustawy Prawo Ochrony Środowiska [2]. Na mocy powyższej zmiany przestał obowiązywać przepis mówiący o tym, że eksploatacja instalacji powodująca emisję hałasu do środowiska jest dozwolona po uzyskaniu pozwolenia jeżeli jest ono wymagane. Do ustawy Prawo Ochrony Środowiska [2] został natomiast dodany artykuł 115a. Zgodnie z jego brzmieniem w przypadku stwierdzenia przez organ ochrony środowiska, na podstawie pomiarów własnych, pomiarów dokonanych przez Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska lub pomiarów podmiotu obowiązane do ich prowadzenia, że poza zakładem, w wyniku jego działalności, przekroczone są dopuszczalne poziomy hałasu, organ ten wydaje decyzję o dopuszczalnym poziomie hałasu. Za przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu, zgodnie z ustawą POŚ, uważa się przekroczenie wskaźnika  $L_{Aeq\ D}$  lub  $L_{Aeq\ N}$ . Decyzji o dopuszczalnym poziomie hałasu nie wydaje się, jeżeli hałas powstaje w związku z eksploatacją dróg, linii kolejowych, linii tramwajowych, kolei linowych, portów oraz lotnisk lub gdy hałas powstaje w związku z działalnością osoby fizycznej nie będącej przedsiębiorcą. W związku z powyższym w zakresie określonym w tytule niniejszego rozdziału przedmiotowych analiz nie przeprowadzono.

## **3. LITERATURA**

- [1] Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego oraz Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. w sprawie oceny i kontroli hałasu w środowisku,
- [2] Ustawa Prawo ochrony środowiska z dnia 27 kwietnia 2001 r. (tekst jednolity Dz. U. z 2013 r., poz. 1232 z późniejszymi zmianami),
- [3] Ustawa 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 (tekst jednolity Dz. U. z 2013 r. poz. 1235)
- [4] Rozporządzenie 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),
- [5] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 10 listopada 2010 r. w sprawie sposobu ustalenia wartości wskaźnika hałasu  $L$  (DWN) (Dz. U. 2010 nr 215, poz. 1414),
- [6] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. 2014, poz. 112),
- [7] Mapy akustyczne dla dróg Miasta Żory, po których przejeżdża ponad 3.000.000 pojazdów rocznie, KOMAG, 2011 r.,

**Tom 5 – Drogi i ulice w zarządzie Prezydenta Miasta Żory, Prezydenta Miasta Jaworzno i Stalexport Autostrada Małopolska S.A.**

---

- [8] Mapa akustyczna dla Drogi Krajowej nr 79 w Jaworznie, EKOSOUND S.C., 2012 r.,
- [9] Mapa akustyczna terenów położonych w obszarze oddziaływania autostrady płatnej A-4 Katowice-Kraków od km 340+200 (węzeł „Murckowska”) do km 401+100 (węzeł „Balice”), odcinek przebiegający przez miasto Jaworzno od km 358+560 do km 365+500, Laboratorium Akustyki Technicznej Główny Instytut Górnictwa w Katowicach, 2011 r.,
- [10] Strategia Zintegrowanego i Zrównoważonego Rozwoju Jaworzna na lata 2001 – 2020
- [11] Strategia Rozwoju Miasta Żory
- [12] „Katowice 2020” Strategia Rozwoju
- [13] Strategia Zrównoważonego Rozwoju Mysłowice 2020+
- [14] Strategia Rozwoju Miasta Imielin (lata 2011 – 2020)