

**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 .....	27
1.3. Podstawowe kierunki i zakres działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku .....	34
1.4. Termin realizacji programu .....	40
1.5. Koszty realizacji programu.....	40
<b>2. UZASADNIENIE ZAKRESU PROGRAMU OCHRONY ŚRODOWISKA PRZED HAŁASEM .....</b>	<b>41</b>
2.1. Dane i wnioski ze sporządzonych map akustycznych. ....	41
2.2. Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych do opracowania programu .....	47
<b>3. LITERATURA .....</b>	<b>48</b>

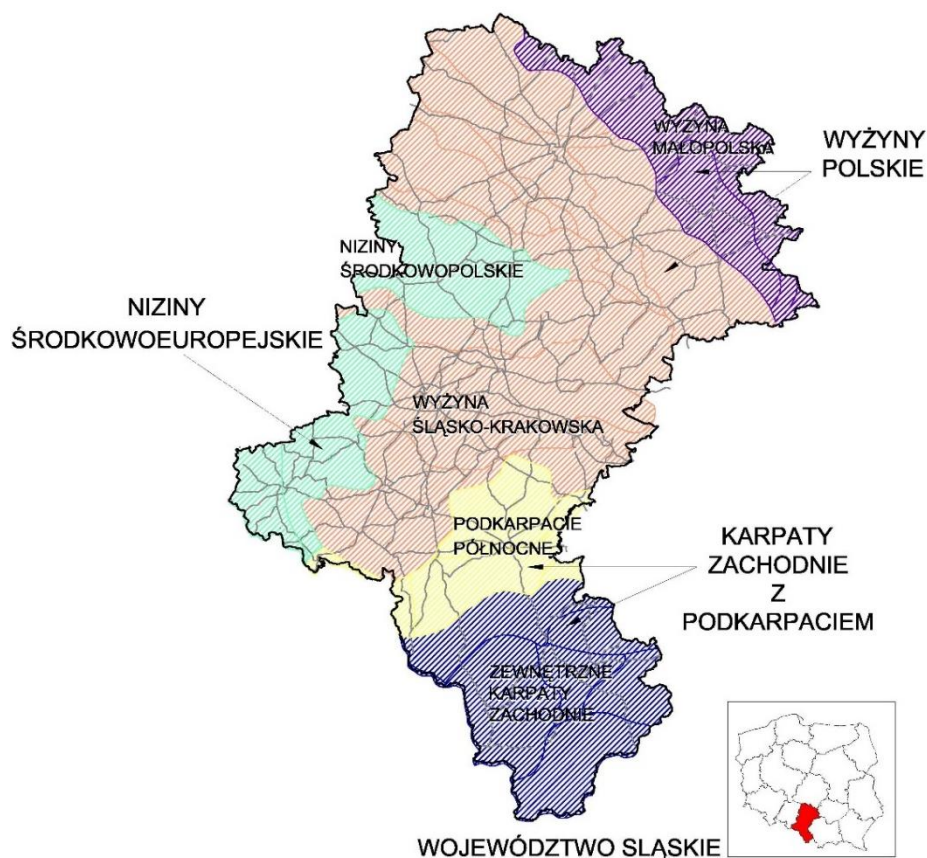
## 1. CZĘŚĆ OPISOWA

### 1.1. Opis obszaru objętego zakresem programu

Tom 3 Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2018 obejmuje swym zakresem tereny znajdujące się w granicach administracyjnych województwa śląskiego i sąsiadujące z drogami wojewódzkimi, po których przejeżdża powyżej 3 000 000 pojazdów na rok. Odcinki tych dróg są zarządzane przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach. Łączna długość odcinków dróg wojewódzkich analizowanych w niniejszym programie jest równa 162 km.

Województwo śląskie, w granicach którego są zlokalizowane analizowane odcinki dróg wojewódzkich charakteryzuje się dużym zróżnicowaniem środowiska geograficznego i wg podziału fizycznogeograficznego Polski J. Kondrackiego [8] znajduje się w obrębie trzech prowincji: Niżu Środkowoeuropejskiego, Wyżyn Polskich oraz Karpat Zachodnich z Podkarpaciem. Ukształtowanie terenu województwa jest bardzo zróżnicowane i można wyróżnić tutaj następujące formy: góry (Beskid Śląski i Żywiecki), wyżyny (Pogórze Beskidzkie, Wyżyna Śląska, Wyżyna Krakowsko-Częstochowska) i nizinny (Nizina Śląska) [10].

Poniższy rysunek przedstawia podział fizycznogeograficzny województwa wg J. Kondrackiego [17].



Rys. 1 Podział fizycznogeograficzny województwa śląskiego [8]

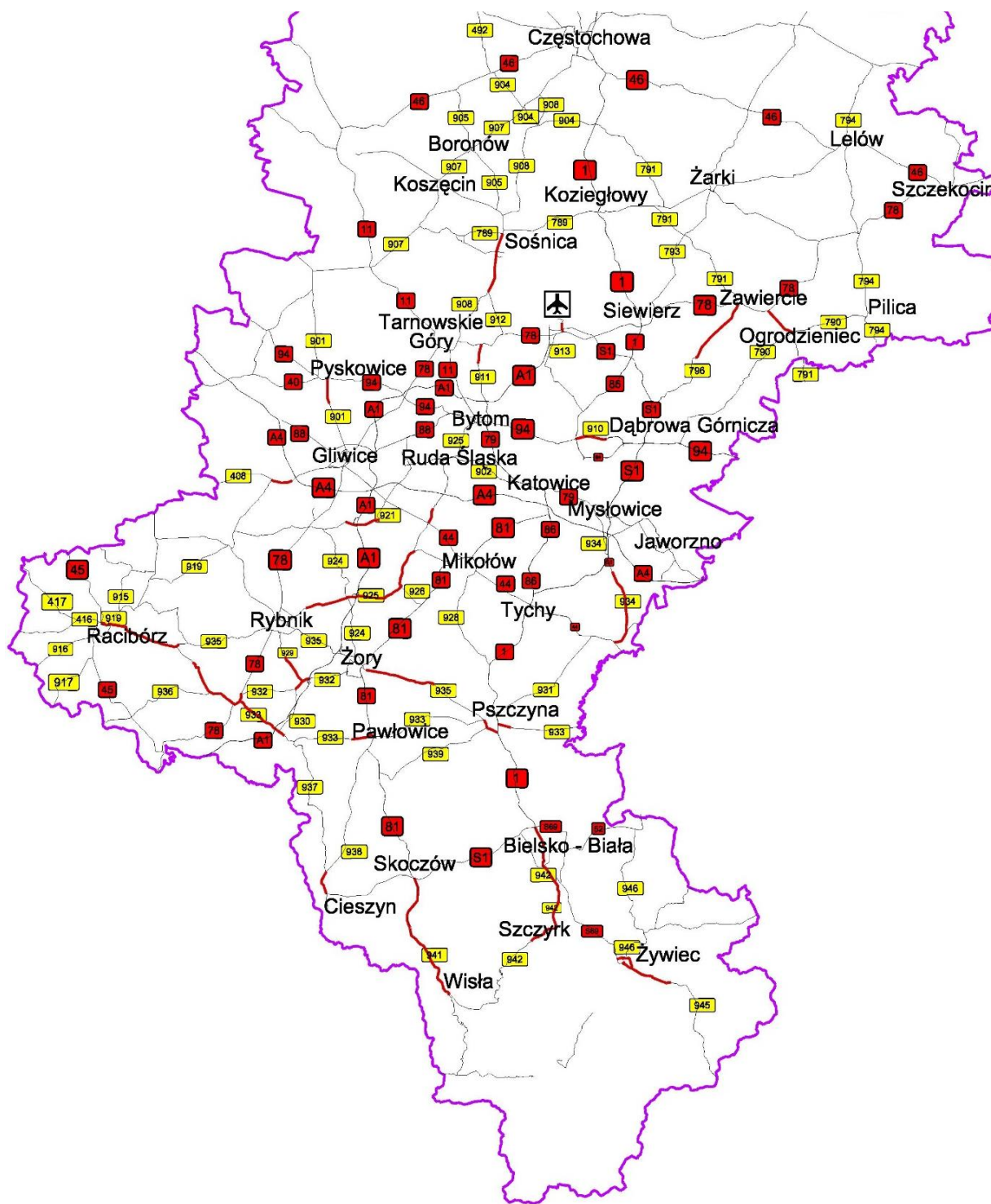
Obszar województwa śląskiego jest wysoce zurbanizowany. Jest to najbardziej uprzemysłowiony region w Polsce. Gęstość zaludnienia wynosi 373 os./km<sup>2</sup> przy średnim zaludnieniu kraju wynoszącym 122 os. /km<sup>2</sup> [9]. Program ochrony

środowiska przed hałasem ma stworzyć podstawę do ograniczenia poziomu dźwięku na tych obszarach, na których na oddziaływanie hałasu o największych poziomach jest narażona największa liczba osób. Należy zaznaczyć, że Województwo śląskie jest ważnym obszarem krajowej i międzynarodowej sieci komunikacyjnej. W promieniu ok. 600 km od Katowic znajduje się sześć europejskich stolic: Warszawa, Praga, Bratysława, Wiedeń, Budapeszt i Berlin.

Dla wszystkich odcinków dróg wojewódzkich, na których natężenie ruchu jest większe od 3 000 000 pojazdów na rok wykonano mapy akustyczne [9]. Na podstawie tego opracowania oraz:

- dokonanej identyfikacji źródeł hałasu kształtujących klimat akustyczny na analizowanym terenie,
- przeprowadzonej analizy uwarunkowań akustycznych wynikających z obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego,
- zestawienia metod i wyników badań,
- liczby ludności zagrożonej hałasem oraz analizy przewidywanych trendów zmian stanu akustycznego środowiska,

w ramach niniejszego Programu wybrano tereny o największej wartości naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, w sąsiedztwie których mieszka największa liczba osób. Opis tych terenów przedstawiono w kolejnym rozdziale opracowania (rozdział 1.2). Na rys. 2 poniżej przedstawiono natomiast orientacyjną lokalizację wszystkich analizowanych odcinków dróg wojewódzkich, dla których wykonano mapy akustyczne oraz dla których opracowany został niniejszy Program.



Rys. 2. Orientacyjna lokalizacja odcinków dróg wojewódzkich objętych zakresem Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego.

Poniżej przedstawiono krótki opis i lokalizację (rys. 3 - rys. 43) wszystkich odcinków dróg wojewódzkich objętych zakresem niniejszego opracowania.

### 1. Droga wojewódzka nr 408

Odcinek drogi wojewódzkiej nr 408 łączy Gliwice z Kędzierzynem – Koźle. Poniżej na rys. 3 przedstawiono lokalizację analizowanego odcinka drogi.

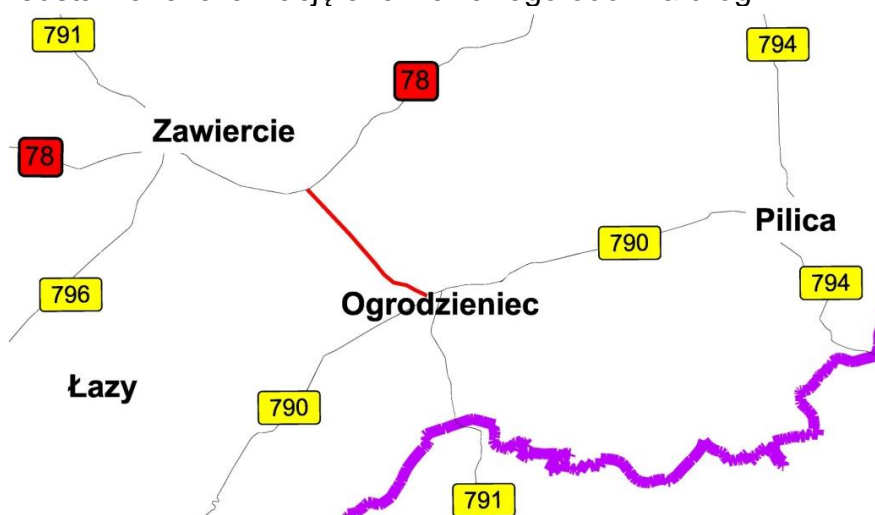


Rys. 3. Lokalizacja analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 408 objętego zakresem Programu ochrony środowiska przed hałasem

W ramach niniejszego Programu analizowany jest jeden odcinek drogi wojewódzkiej nr 408 (Sośnicowice (DW 919) - granica miasta Gliwice) o długości 2.709 km. Jest on zlokalizowany w powiecie gliwickim.

### 2. Droga wojewódzka nr 791

Odcinek drogi wojewódzkiej nr 791 łączy Trzebinę z Kolonią Poczesną. Poniżej na rys. 4 przedstawiono lokalizację analizowanego odcinka drogi.



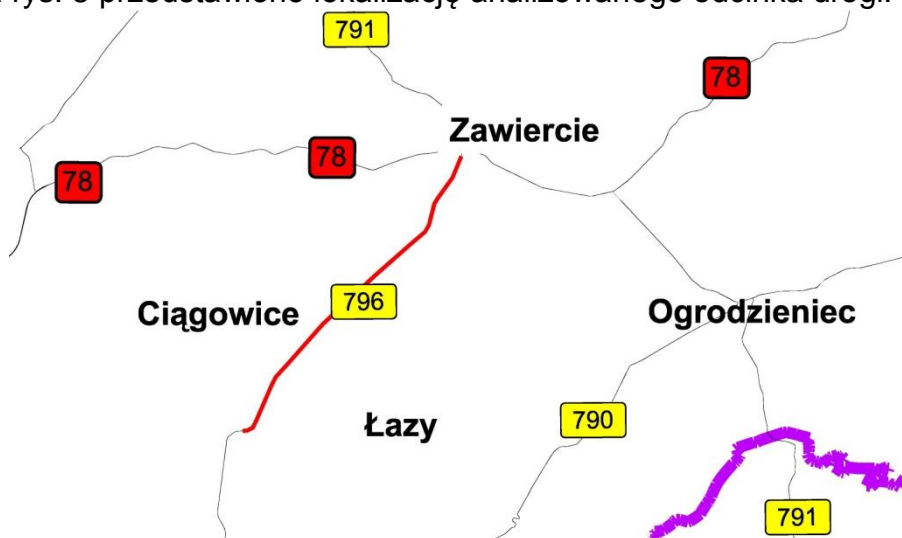
Rys. 4. Lokalizacja analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 791 objętego zakresem Programu ochrony środowiska przed hałasem

W ramach niniejszego Programu analizowano odcinek drogi wojewódzkiej nr 791 (Zawiercie (DK 78) – Ogrodzieniec (DW 790) o długości 4.54 km. Jest on zlokalizowany w powiecie zawierciańskim.



### 3. Droga wojewódzka nr 796

Odcinek drogi wojewódzkiej nr 796 łączy Zawiercie z Dąbrową Górniczą. Poniżej na rys. 5 przedstawiono lokalizację analizowanego odcinka drogi.

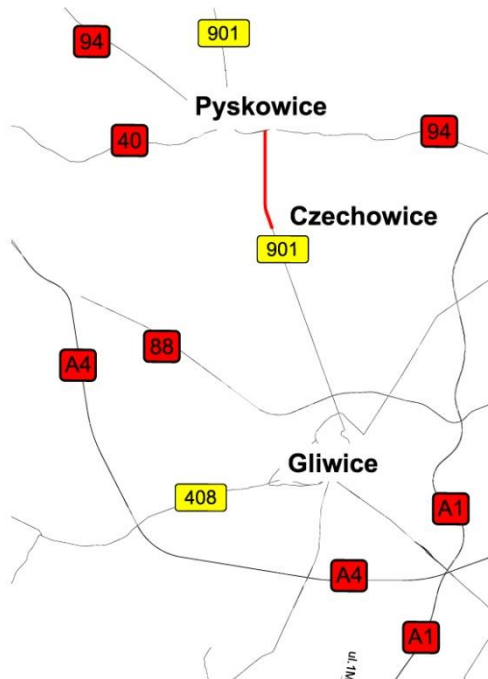


Rys. 5. Lokalizacja analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 796 objętego zakresem Programu ochrony środowiska przed hałasem

W ramach niniejszego Programu analizowano odcinek drogi wojewódzkiej nr 796 (Zawiercie (DK 78) – Ciągowice kier. Łazy) o długości 9.391 km. Jest on zlokalizowany w powiecie zawierciańskim.

### 4. Droga wojewódzka nr 901

Odcinek drogi wojewódzkiej nr 901 łączy Gliwice z Olesnem, przebiega przez powiaty gliwicki, strzelecki i oleski. Poniżej na rys. 6 przedstawiono lokalizację analizowanego odcinka drogi.

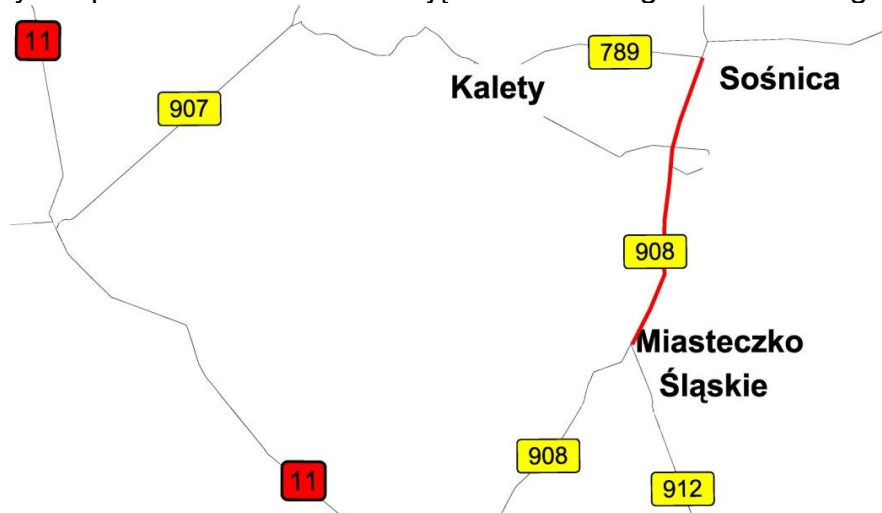


Rys. 6. Lokalizacja analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 901 objętego zakresem Programu ochrony środowiska przed hałasem

W ramach niniejszego Programu analizowany jest jeden odcinek drogi wojewódzkiej nr 901 (Pyskowice (DK 94) - granica miasta Gliwice) o długości 2.924 km. Jest on zlokalizowany w powiecie gliwickim.

#### **5. Droga wojewódzka nr 908**

Odcinek drogi wojewódzkiej nr 908 łączy Częstochowę z Tarnowskimi Górami. Poniżej na rys. 7 przedstawiono lokalizację analizowanego odcinka drogi.



Rys. 7. Lokalizacja analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 908 objętego zakresem Programu ochrony środowiska przed hałasem

W ramach niniejszego Programu analizowano odcinek drogi wojewódzkiej nr 796 (Sośnica (DW 789) – Miasteczko Śląskie (Żyglinek)(DW 912).) o długości 8.193 km. Jest on zlokalizowany w powiecie lublinieckim i powiecie tarnogórskim.

#### **6. Droga wojewódzka nr 910**

Odcinek drogi wojewódzkiej nr 910 łączy Będzin z Dąbrową Górniczą, przebiegając przez ścisłe centra obu miast. Jest kontynuacją drogi krajowej nr 94, która obchodzi obydwie miasta od południowej strony. Poniżej na rys. 8 przedstawiono lokalizację analizowanego odcinka drogi.

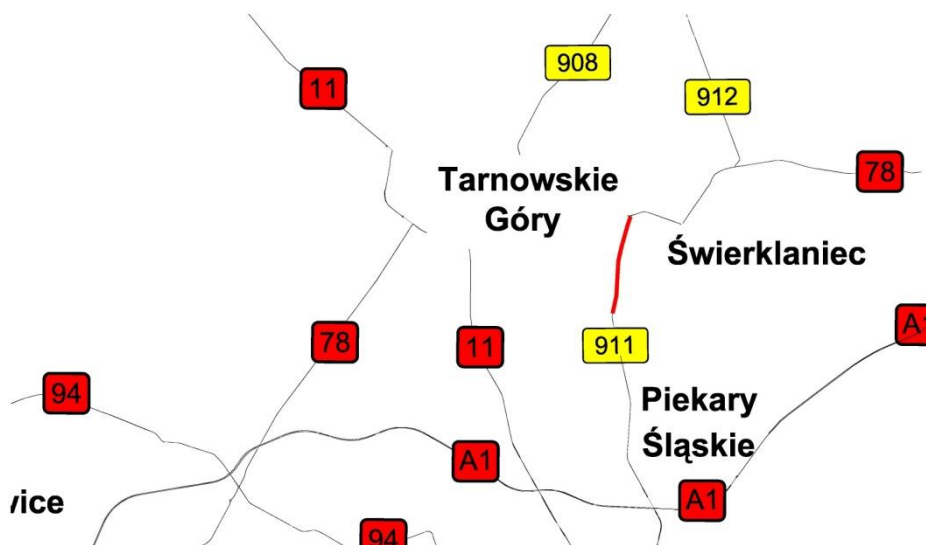


Rys. 8. Lokalizacja analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 910 objętego zakresem Programu ochrony środowiska przed hałasem

W ramach niniejszego opracowania analizowano dwa odcinki drogi wojewódzkiej nr 910. Pierwszy z nich (Będzin droga krajowa nr 86 – Będzin ul. Zawale wzdłuż ul. Czeladzkiej) ma długość 1.504 km, natomiast drugi (Będzin droga krajowa nr 86 - granica miasta Dąbrowa Górnicza) ma długość 2.55 km. Obydwa odcinki są zlokalizowane w powiecie będzińskim i Dąbrowie Górniczej.

### **7. Droga wojewódzka nr 911**

Odcinek drogi wojewódzkiej nr 911 łączy Bytom ze Świerkłańcem. Poniżej na rys. 9 przedstawiono lokalizację analizowanego odcinka drogi.



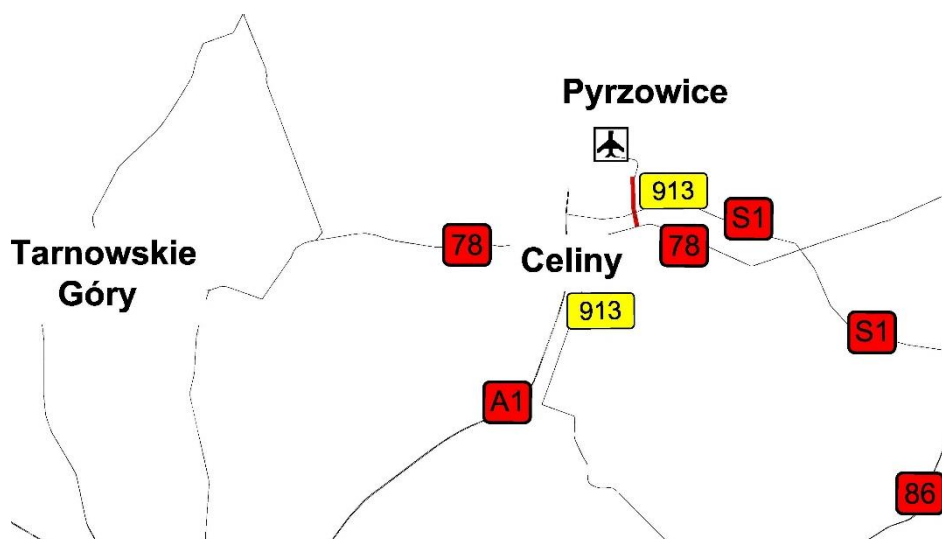
Rys. 9. Lokalizacja analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 911 objętego zakresem Programu ochrony środowiska przed hałasem

W ramach niniejszego Programu analizowano odcinek drogi wojewódzkiej nr 911 (Świerklaniec (DK78) – granica miasta Piekary Śląskie) o długości 2.624 km. Jest on zlokalizowany w powiecie tarnogórskim i powiecie Piekary Śląskie.

### **8. Droga wojewódzka nr 913**

Odcinek drogi wojewódzkiej nr 913 łączy Międzynarodowy Port Lotniczy Katowice w Pyrzowicach z drogą krajową nr 78 i z południową częścią powiatu. Poniżej na rys. 10 przedstawiono lokalizację analizowanego odcinka drogi.





Rys. 10. Lokalizacja analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 913 objętego zakresem Programu ochrony środowiska przed hałasem

W ramach niniejszego Programu analizowany jest jeden odcinek drogi wojewódzkiej nr 913 (port lotniczy Katowice Pyrzowice (DK78)) o długości 2.354 km. Jest on zlokalizowany w powiecie tarnogórskim.

#### 9. Droga wojewódzka nr 921

Odcinek drogi wojewódzkiej nr 921 łączy Zabrze z Rudami. Poniżej na rys. 11 przedstawiono lokalizację analizowanego odcinka drogi.

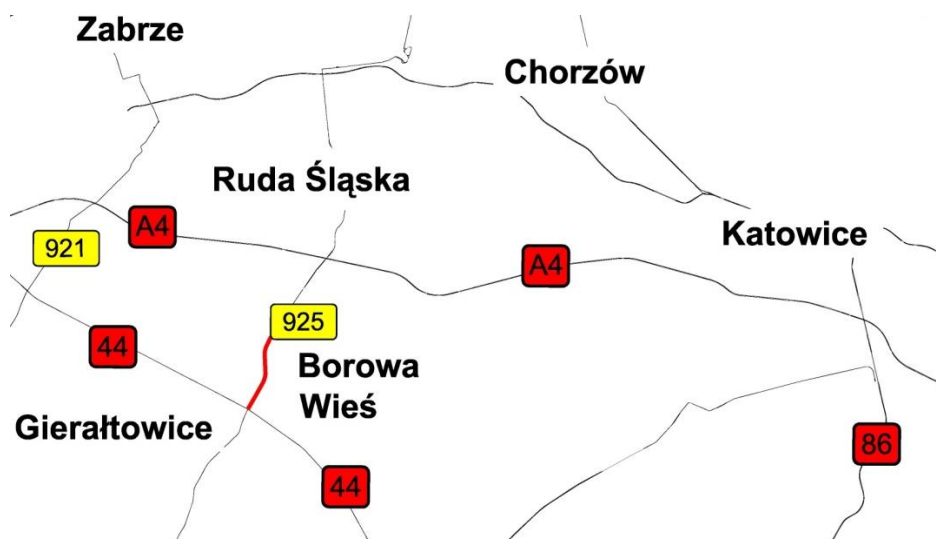


Rys. 11. Lokalizacja analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 921 objętego zakresem Programu ochrony środowiska przed hałasem

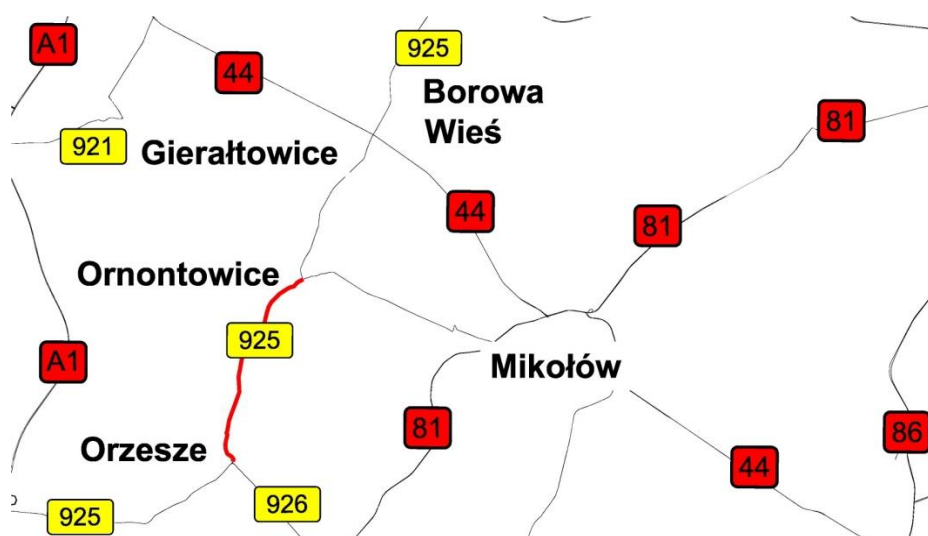
W ramach niniejszego opracowania analizowano dwa odcinki drogi wojewódzkiej nr 921. Pierwszy z nich (Knurów (ul. 1 Maja) – Łącznica A1), ma długość 1.845 km, natomiast drugi (Łącznica A1 – Gierałtów, kierunek Orzesze), ma długość 3.305 km. Obydwa odcinki są zlokalizowane w powiecie gliwickim.

## 10. Droga wojewódzka nr 925

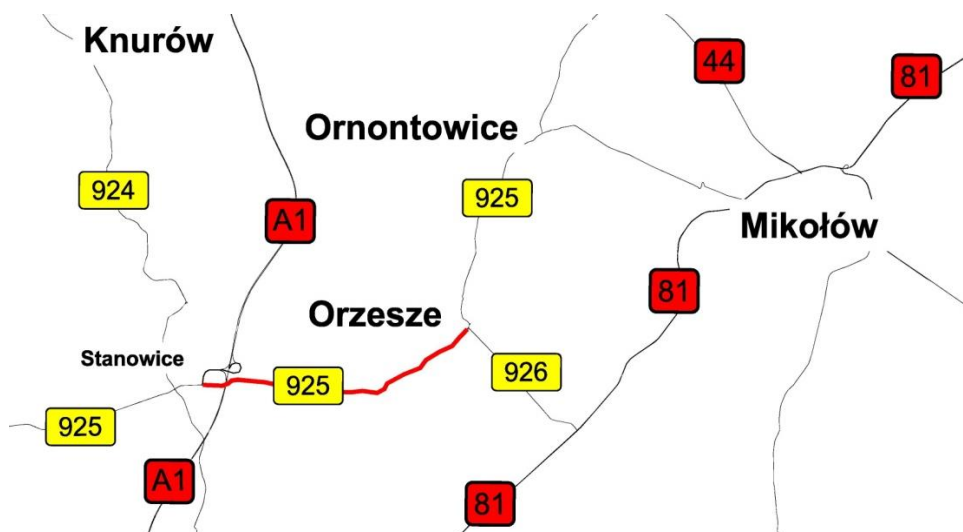
Odcinek drogi wojewódzkiej nr 925 łączy Rybnik z Bytomiem. Poniżej na rys. 12 - rys. 16 przedstawiono lokalizację analizowanych odcinków drogi.



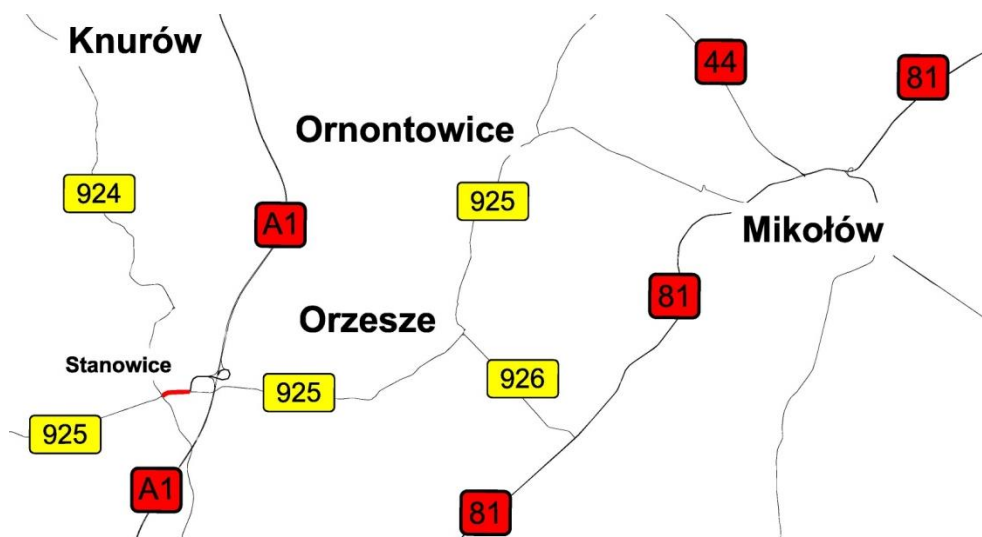
Rys. 12. Lokalizacja analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 925 (granica miasta Ruda Śląska - Borowa Wieś (DK 44) objętego zakresem Programu ochrony środowiska przed hałasem



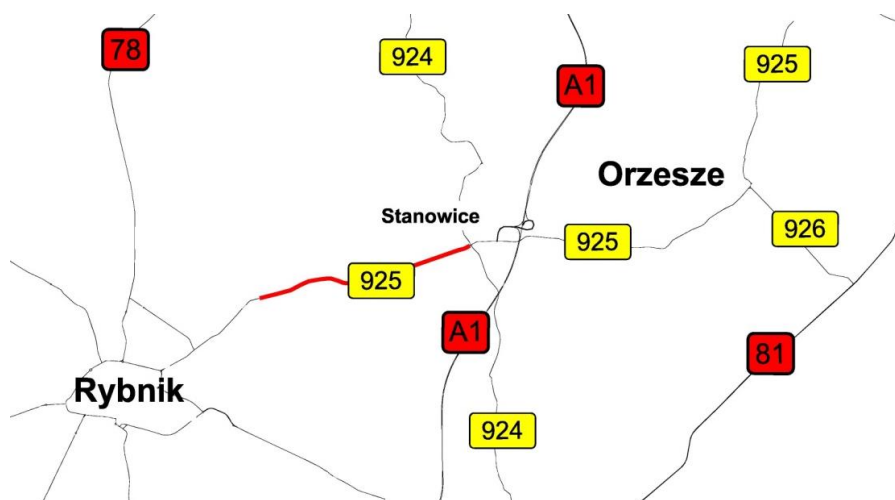
Rys. 13. Lokalizacja analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 925 (Ornontowice – Orzesze (DW 926)), objętego zakresem Programu ochrony środowiska przed hałasem



Rys. 14. Lokalizacja analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 925 (Orzesze (DW 926) – Łącznica A1) objętego zakresem Programu ochrony środowiska przed hałasem



Rys. 15. Lokalizacja analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 925 (Łącznica A1 – Stanowice), objętego zakresem Programu ochrony środowiska przed hałasem

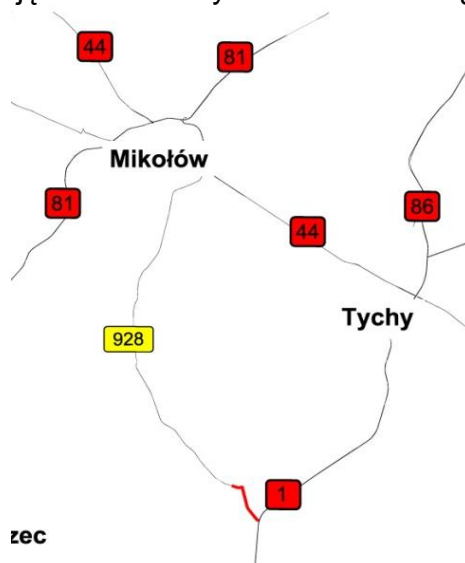


Rys. 16. Lokalizacja analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 925 (Stanowice (DW 924) – granica miasta Rybnik), objętego zakresem Programu ochrony środowiska przed hałasem

W ramach niniejszego Programu analizowano pięć odcinków drogi wojewódzkiej nr 925. Pierwszy z nich (granica miasta Ruda Śląska - Borowa Wieś (DK 44)) o długości 1.337 km. Jest zlokalizowany w powiecie mikołowskim i powiecie Ruda Śląska. Drugi (Ornontowice – Orzesze (DW 926)) o długości 2.082 km. Jest zlokalizowany w powiecie mikołowskim. Trzeci (Orzesze (DW 926) – Łącznica A1) o długości 6.734 km. Jest zlokalizowany w powiecie mikołowskim i rybnickim. Czwarty (Łącznica A1 – Stanowice) o długości 1.366 km. Jest zlokalizowany w powiecie rybnickim. Piąty z nich (Stanowice (DW 924) – granica miasta Rybnik) o długości 4.474 km. Jest zlokalizowany w powiecie rybnickim.

#### 11. Droga wojewódzka nr 928

Odcinek drogi wojewódzkiej nr 928 łączy Mikołów z Kobiórem. Poniżej na rys. 18 przedstawiono lokalizację analizowanych odcinków drogi.

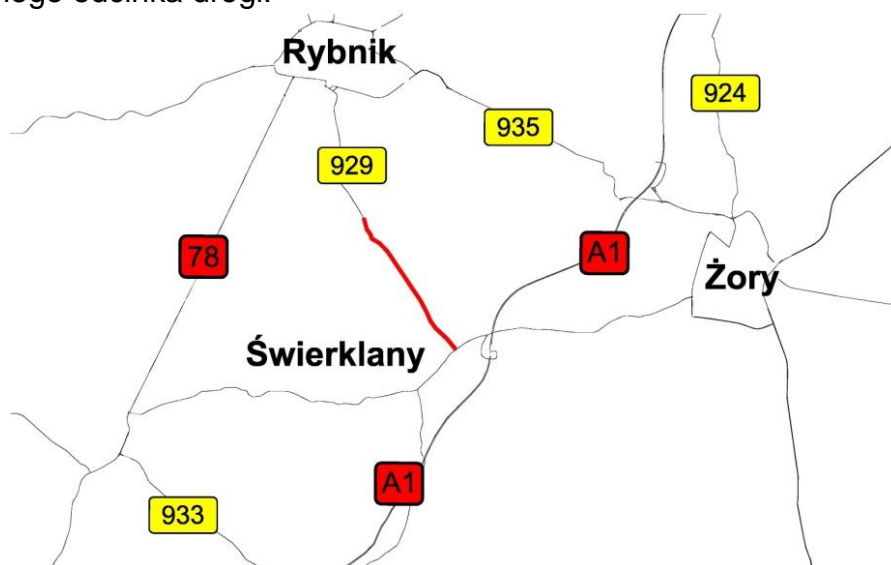


Rys. 17. Lokalizacja analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 928 objętego zakresem Programu ochrony środowiska przed hałasem

W ramach niniejszego Programu analizowany jest jeden odcinek drogi wojewódzkiej nr 928 (Gostyń (ul. Przelotowa) – Kobiór (DK1)) ma długość 1.413 km. Jest on zlokalizowany w powiecie pszczyńskim.

## **12. Droga wojewódzka nr 929**

Odcinek drogi wojewódzkiej nr 929 łączy DW 935 w Rybniku z DW 932 w Świerklanach Górnych. Poniżej na rys. 18 przedstawiono lokalizację analizowanego odcinka drogi.

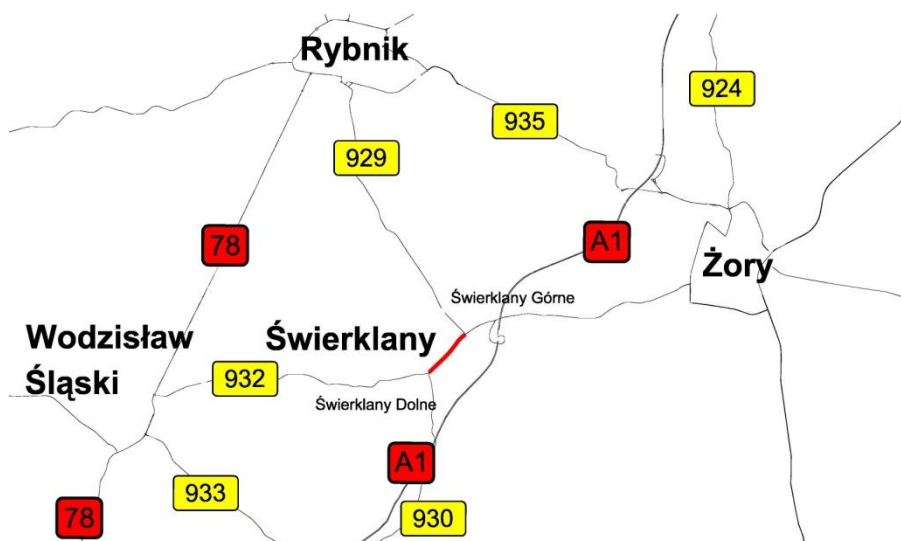


Rys. 18. Lokalizacja analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 929 objętego zakresem Programu ochrony środowiska przed hałasem

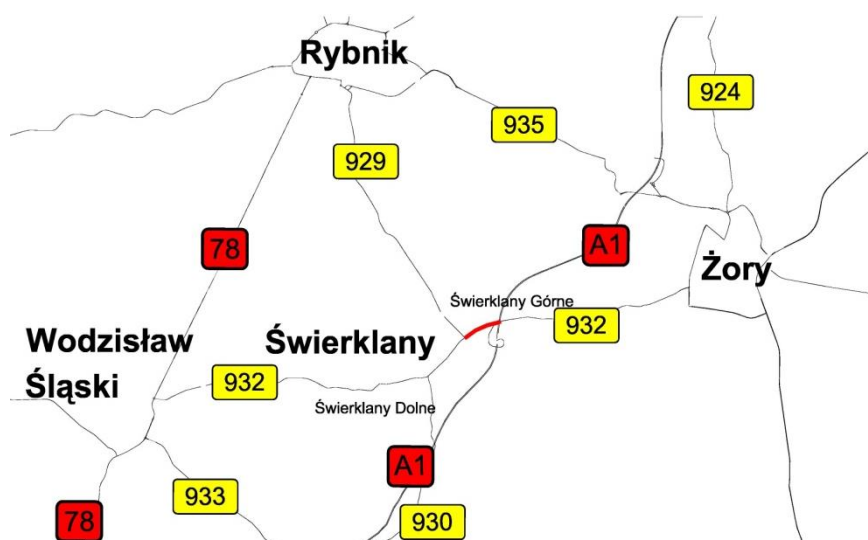
W ramach niniejszego Programu analizowany jest jeden odcinek drogi wojewódzkiej nr 929 (granica miasta Rybnik – Świerklany Górne (DW 932)) ma długość 3.997 km. Jest on zlokalizowany w powiecie rybnickim.

## **13. Droga wojewódzka nr 932**

Odcinek drogi wojewódzkiej nr 932 łączy Wodzisław Śląski i Żory. Poniżej na rys. 19 - rys. 20 przedstawiono lokalizację analizowanych odcinków drogi.



Rys. 19. Lokalizacja analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 932 (Świerklany Dolne (DW 930) – Świerklany Górne (DW 929)) objętego zakresem Programu ochrony środowiska przed hałasem



Rys. 20. Lokalizacja analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 932 (Świerklany Górne (DW 929) – granica miasta Żory) objętego zakresem Programu ochrony środowiska przed hałasem

W ramach niniejszego Programu analizowano dwa odcinki drogi wojewódzkiej nr 932. Pierwszy z nich (Świerklany Dolne (DW 930) – Świerklany Górne (DW 929)) ma długość 1.414 km. Jest on zlokalizowany w powiecie rybnickim. Drugi (Świerklany Górne (DW 929) – granica miasta Żory) ma długość 0.967 km. Jest zlokalizowany w powiecie rybnickim i powiecie Żory.

#### 14. Droga wojewódzka nr 933

Odcinek drogi wojewódzkiej nr 933 łączy Chrzanów z Rzuchowem. Poniżej na rys. 21 - rys. 29 przedstawiono lokalizację analizowanych odcinków drogi.





Rys. 21. Lokalizacja analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 933 (Pszów (ul. Armii Krajowej) – Wodzisław Śl. Kokoszyce ( DW936)) objętego zakresem Programu ochrony środowiska przed hałasem



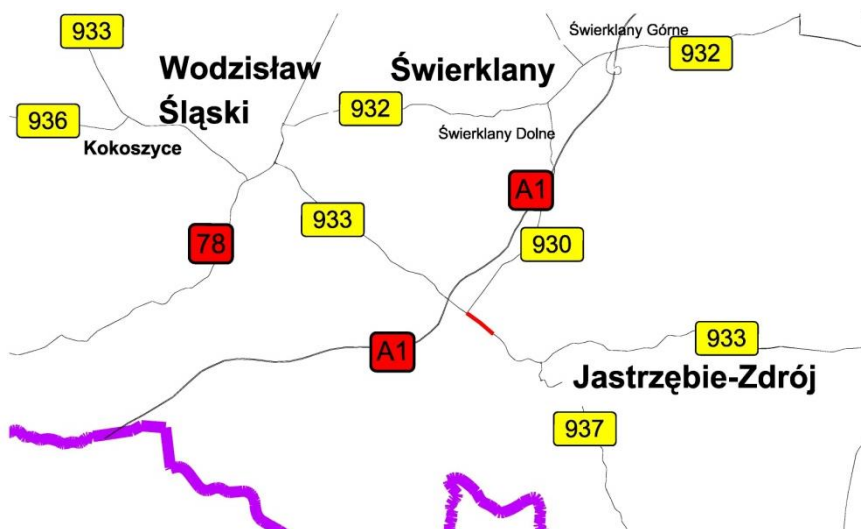
Rys. 22. Lokalizacja analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 933 (Wodzisław Śl. Kokoszyce ( DW936) – Wodzisław Śl.(DK 78)) objętego zakresem Programu ochrony środowiska przed hałasem



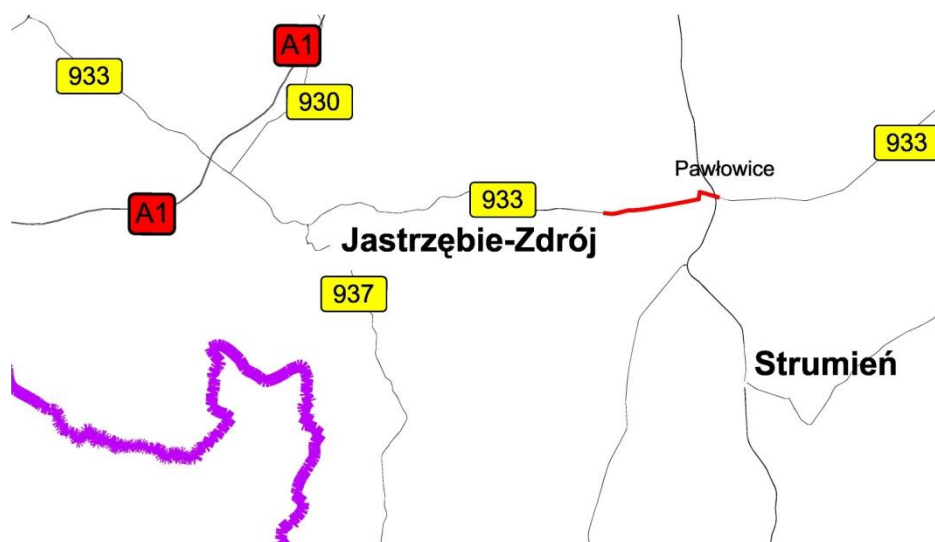
Rys. 23. Lokalizacja analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 933 (Wodzisław Śl.(DK 78) – Wodzisław (DW 932)) objętego zakresem Programu ochrony środowiska przed hałasem



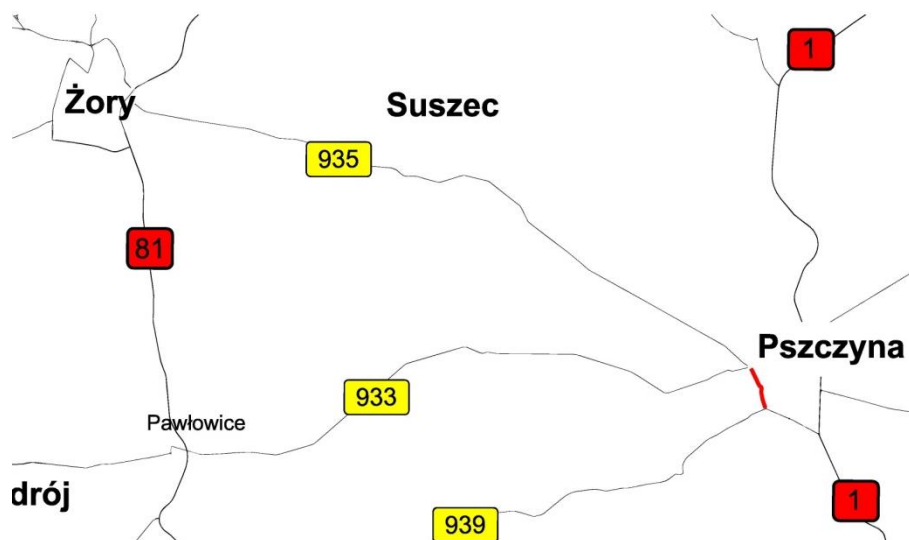
Rys. 24. Lokalizacja analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 933 (Wodzisław (DW 932) – Mszana (DW 930)) objętego zakresem Programu ochrony środowiska przed hałasem



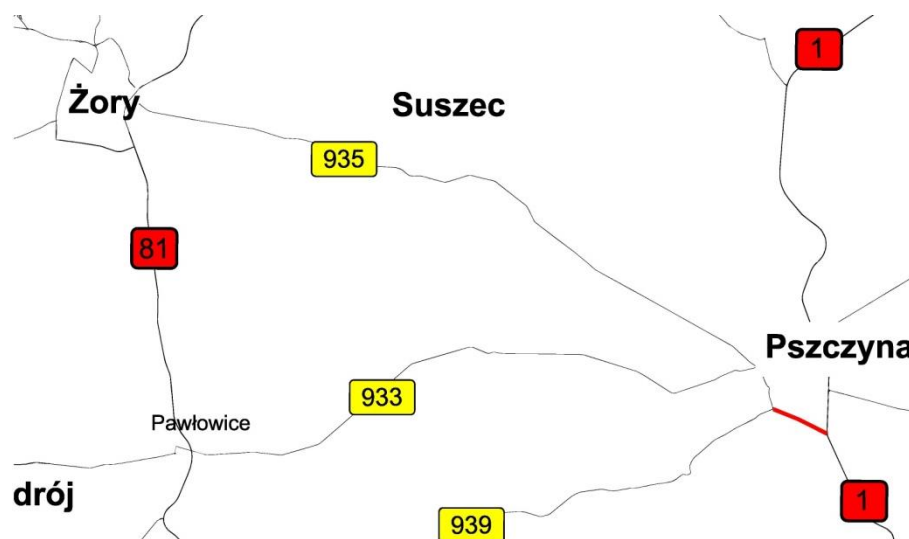
Rys. 25. Lokalizacja analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 933 (Mszana (DW 930) – granica miasta Jastrzębie – Zdrój) objętego zakresem Programu ochrony środowiska przed hałasem



Rys. 26. Lokalizacja analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 933 (granica miasta Jastrzębie – Zdrój – Pawłowice) objętego zakresem Programu ochrony środowiska przed hałasem



Rys. 27. Lokalizacja analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 933 (Pszczyna (DW 935) – Pszczyna (DW 939)) objętego zakresem Programu ochrony środowiska przed hałasem



Rys. 28. Lokalizacja analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 933 (Pszczyna (DW 939) – Pszczyna (DK 1)) objętego zakresem Programu ochrony środowiska przed hałasem



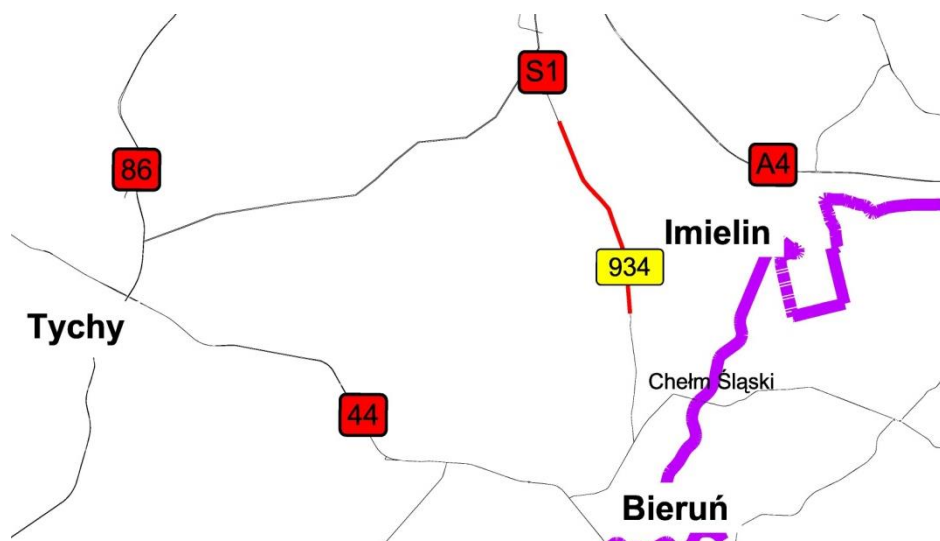
Rys. 29. Lokalizacja analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 933 (Pszczyna (DK 1) – Ćwiklice (ul. Kombatantów) objętego zakresem Programu ochrony środowiska przed hałasem

W ramach niniejszego Programu analizowano dziewięć odcinków drogi wojewódzkiej nr 933. Pierwszy z nich (Pszów (ul. Armii Krajowej) – Wodzisław Śl. Kokoszyce (DW936)) ma długość 5.415 km. Drugi (Wodzisław Śl. Kokoszyce (DW936) – Wodzisław Śl.(DK 78)) ma długość 3.919 km. Trzeci (Wodzisław Śl.(DK 78) – Wodzisław (DW 932)) ma długość 0.472 km oraz czwarty (Wodzisław (DW 932) – Mszana (DW 930)) ma długość 6.356 km. Wszystkie cztery zlokalizowane są w powiecie wodzisławskim.

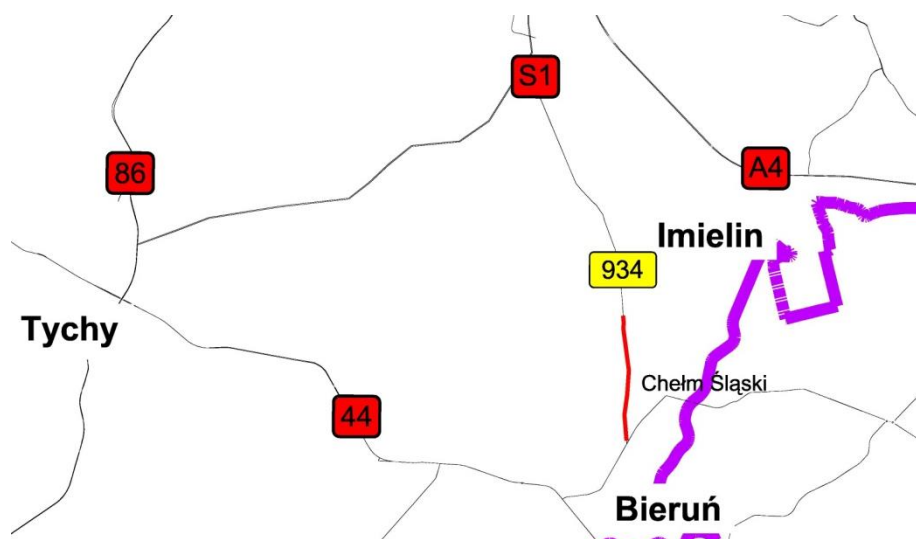
Dalej odcinek piąty (Mszana (DW 930) – granica miasta Jastrzębie – Zdrój) ma długość 0.931 km i zlokalizowany jest w powiecie wodzisławskim i powiecie Jastrzębie – Zdrój. Szósty (granica miasta Jastrzębie – Zdrój – Pawłowice) ma długość 3.209 km, zlokalizowany jest w powiecie pszczyńskim i powiecie Jastrzębie – Zdrój. Siódmy (Pszczyna (DW 935) – Pszczyna (DW 939)) ma długość 1.249 km. Ósmy (Pszczyna (DW 939) – Pszczyna (DK 1)) ma długość 1.556 km. Dziewiąty (Pszczyna (DK 1) – Ćwiklice (ul. Kombatantów)) ma długość 1.556 km. Ostatnie trzy odcinki zlokalizowane są w powiecie pszczyńskim.

### **15. Droga wojewódzka nr 934**

Odcinek drogi wojewódzkiej nr 934 łączy Mysłowice z Bieruniem. Na rys. 30 - rys. 32 przedstawiono lokalizację analizowanych odcinków drogi.

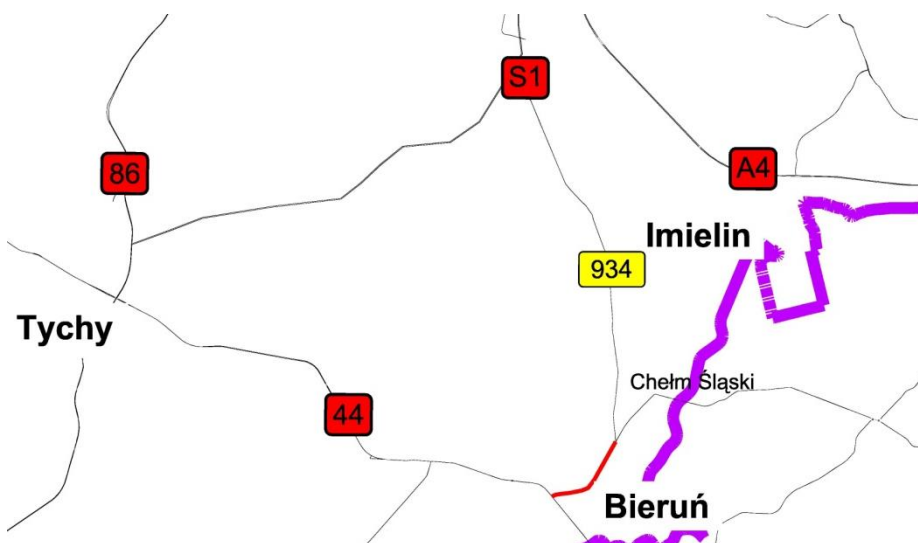


Rys. 30. Lokalizacja analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 934 (granica miasta Myslowice – Imielin ul. Śląska) objętego zakresem Programu ochrony środowiska przed hałasem



Rys. 31. Lokalizacja analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 934 (Imielin – Chelm Śl) objętego zakresem Programu ochrony środowiska przed hałasem



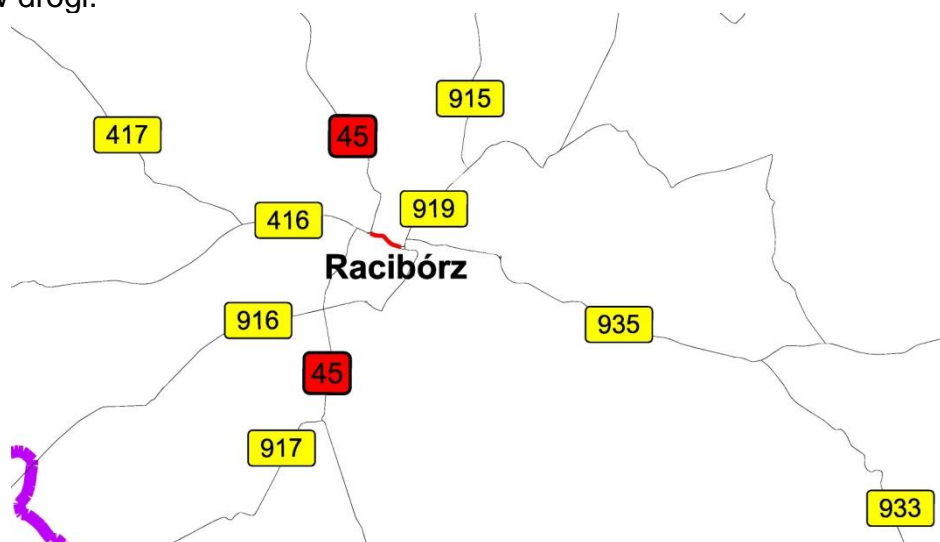


Rys. 32. Lokalizacja analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 934 (Chelm Śl. – Bieruń) objętego zakresem Programu ochrony środowiska przed hałasem

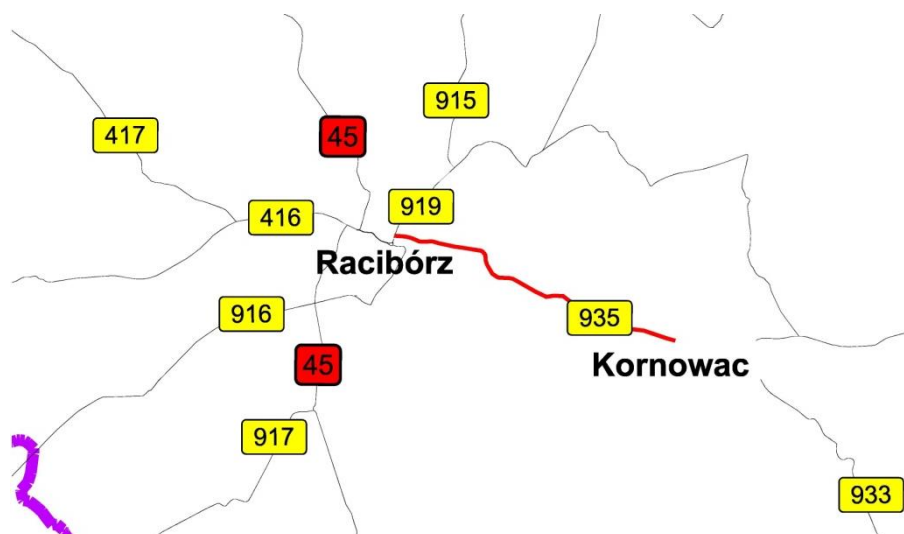
W ramach niniejszego Programu analizowano trzy odcinki drogi wojewódzkiej nr 934. Pierwszy z nich (granica miasta Mysłowice – Imielin ul. Śląska) ma długość 5.465 km. Drugi (Imielin – Chelm Śl) ma długość 2.908 km. Trzeci (Chelm Śl. – Bieruń) ma długość 2.385 km. Wszystkie odcinki zlokalizowane są w powiecie tyskim.

#### **16. Droga wojewódzka nr 935**

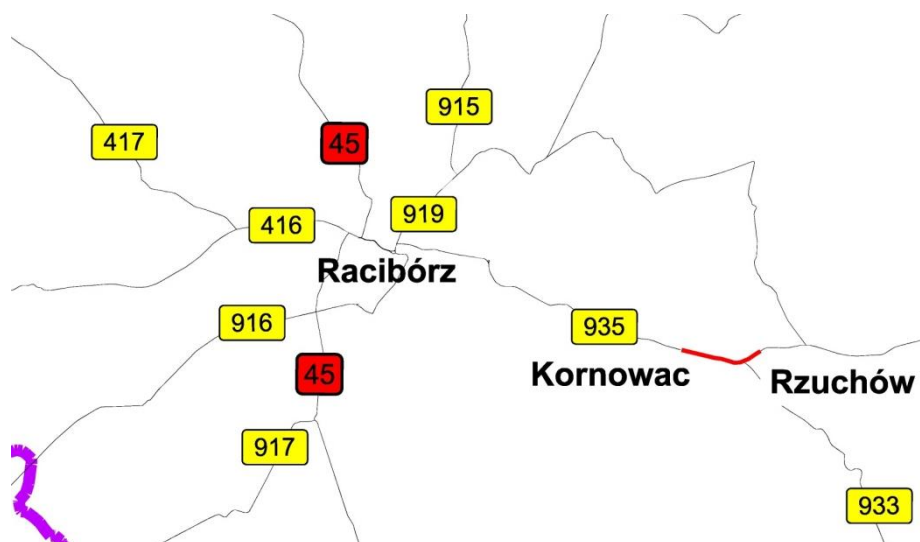
Odcinek drogi wojewódzkiej nr 935 łączy Racibórz przez Rybnik i Żory z Pszczyną. Poniżej na rys. 33 - rys. 36 przedstawiono lokalizację analizowanych odcinków drogi.



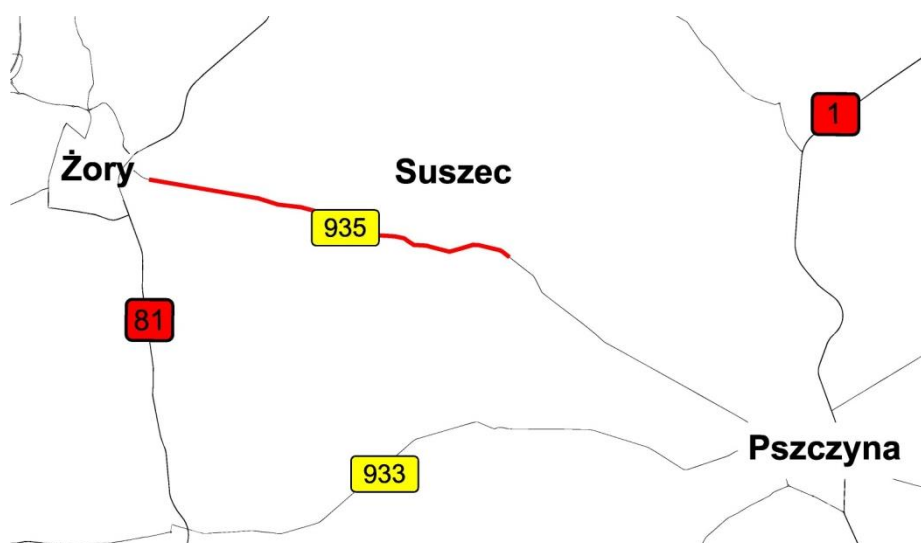
Rys. 33. Lokalizacja analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 935 Racibórz (DK 45) – Racibórz (DK 919). objętego zakresem Programu ochrony środowiska przed hałasem



Rys. 34. Lokalizacja analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 935 (Racibórz (DK 919) – Kornowac.) objętego zakresem Programu ochrony środowiska przed hałasem



Rys. 35. Lokalizacja analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 935 (Kornowac – Rzuchów (DK 933).) objętego zakresem Programu ochrony środowiska przed hałasem

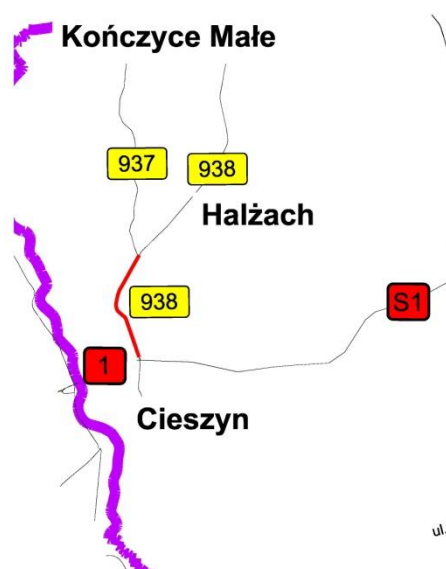


Rys. 36. Lokalizacja analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 935 (granica miasta Żory – Suszec) objętego zakresem Programu ochrony środowiska przed hałasem

W ramach niniejszego opracowania analizowano cztery odcinki drogi wojewódzkiej nr 935. Pierwszy z nich (Racibórz (DK 45) – Racibórz (DK 919)) ma długość odcinka 1.245 km. Drugi (Racibórz (DK 919) – Kornowac) ma długość 6.929 km. Trzeci (Kornowac – Rzechów (DK 933)) ma długość odcinka 3.142 km. Wszystkie trzy odcinki zlokalizowane są w powiecie raciborskim. Czwarty z nich (granica miasta Żory – Suszec) ma długość 6.069 km. Odcinek zlokalizowany jest w powiecie Żory i pszczyńskim.

#### **17. Droga wojewódzka nr 938**

Odcinek drogi wojewódzkiej nr 938 łączy Pawłowice z Cieszynem. Poniżej na rys. 37 przedstawiono lokalizację analizowanego odcinka drogi.



Rys. 37. Lokalizacja analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 938 objętego zakresem Programu ochrony środowiska przed hałasem

W ramach niniejszego Programu analizowany jest jeden odcinek drogi wojewódzkiej nr 938 (Hażlach (DW937) – Cieszyn (DK1)), o długości 3.563 km. Jest on zlokalizowany w powiecie cieszyńskim.

### **18. Droga wojewódzka nr 941**

Odcinek drogi wojewódzkiej nr 941 łączy Harbutowice a Istebną. Poniżej na rys. 38 przedstawiono lokalizację analizowanych odcinków drogi.



Rys. 38. Lokalizacja analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 941 objętego zakresem Programu ochrony środowiska przed hałasem

W ramach niniejszego opracowania analizowano dwa odcinki drogi wojewódzkiej nr 941. Pierwszy z nich (Skoczów (DK81) – Skoczów ul. Cieszyńska) przecina S1, przechodzi przez Harbutowice obchodzi od zachodu Ustroń, ma długość 6.069 km natomiast drugi (Skoczów ul. Cieszyńska – Wisła (DW 942)), obchodzi od zachodu Ustroń i dochodzi do miejscowości Wisła, ma długość 10.655 km. Obydwa odcinki są zlokalizowane w powiecie cieszyńskim.

### **19. Droga wojewódzka nr 942**

Odcinek drogi wojewódzkiej nr 942 łączy Bielsko – Białą, Bystrą, Mieszne, Buczkowice, Szczyrk z Wisłą. Stanowi główne arterie tych miejscowości, przebiega przez ścisłe centrum Bielska – Białej i stanowi oś przecinającą Szczyrk. Poniżej na rys. 39 przedstawiono lokalizację analizowanych odcinków drogi.

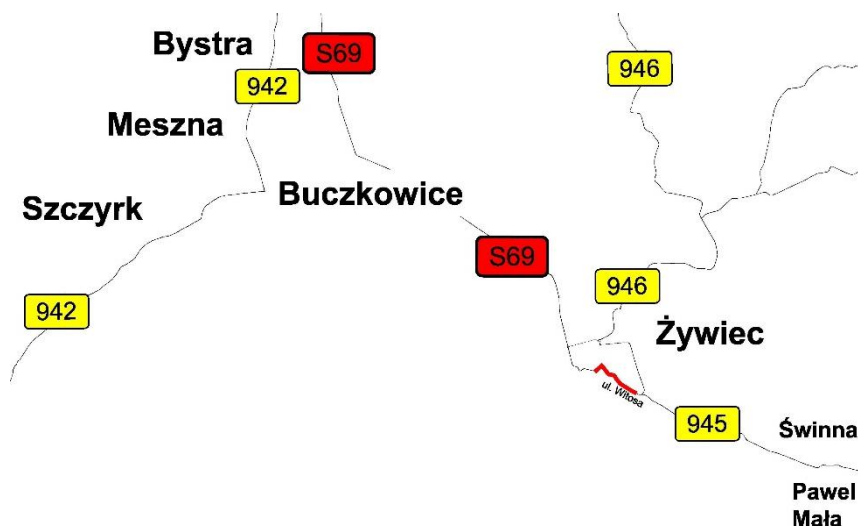


Rys. 39. Lokalizacja analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 942 objętego zakresem Programu ochrony środowiska przed hałasem

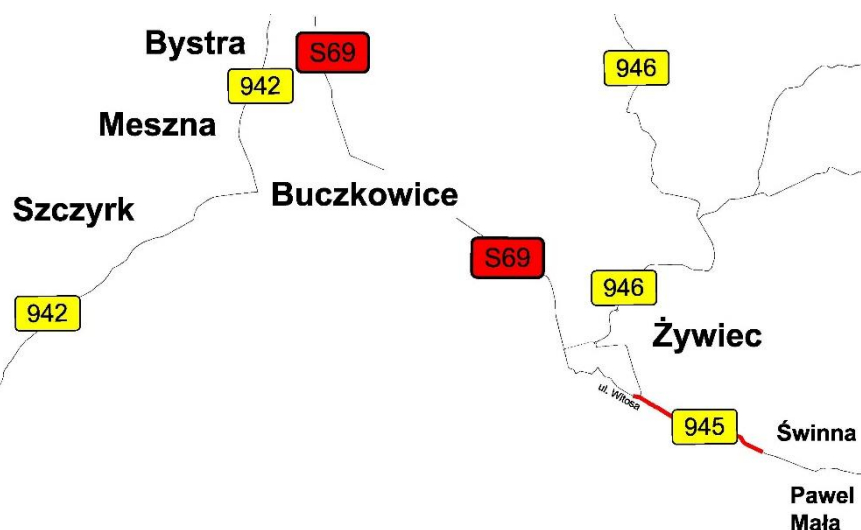
W ramach niniejszego Programu analizowano dwa odcinki drogi wojewódzkiej nr 942 (granica miasta Bielsko – Biała – Buczkowice) ma długość 5.315 km, natomiast drugi (Buczkowice – Szczyrk) ma długość 5.939 km. Obydwa odcinki zlokalizowane są w powiecie bielskim.

## **20. Droga wojewódzka nr 945**

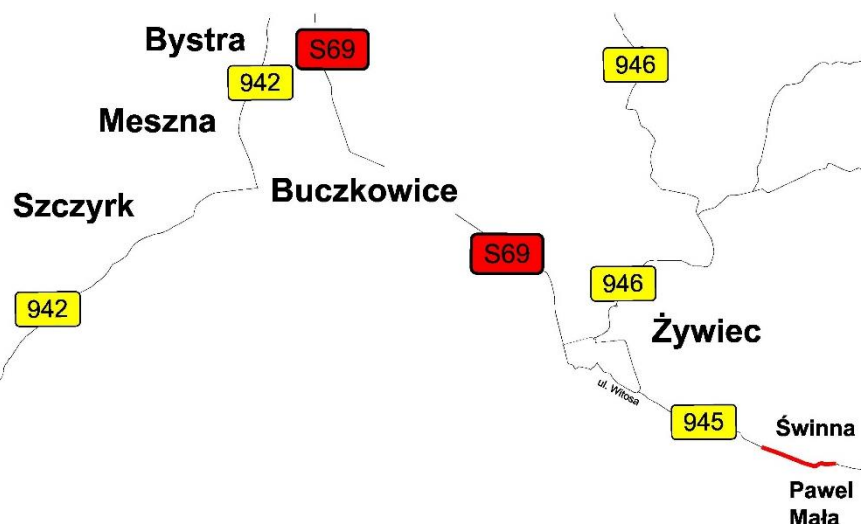
Odcinek drogi wojewódzkiej nr 945 łączy Żywiec z Korbielowem. na rys. 40 - rys. 42 przedstawiono lokalizację analizowanych odcinków drogi.



Rys. 40. Lokalizacja analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 945 (Żywiec (rondo – Handlowa – Witosa – rondo). objętego zakresem Programu ochrony środowiska przed hałasem



Rys. 41. Lokalizacja analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 945 (Żywiec (rondo Piłsudskiego) – ul. Skłodowskiej – Żywiec, kier. Przyłęków) objętego zakresem Programu ochrony środowiska przed hałasem



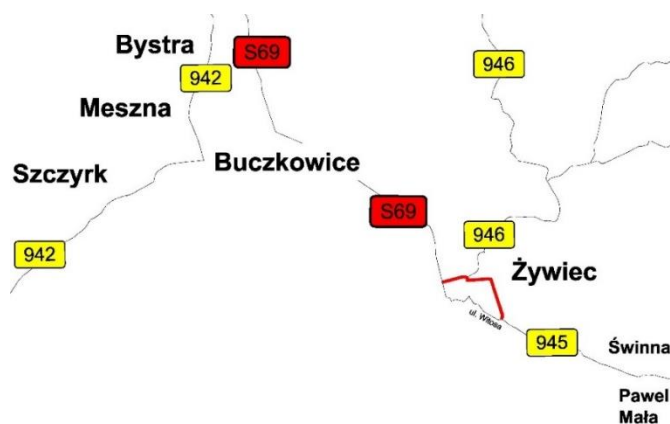
Rys. 42. Lokalizacja analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 945 (Żywiec, kier. Przyłęków – Paweł Mała) objętego zakresem Programu ochrony środowiska przed hałasem

W ramach niniejszego Programu analizowano trzy odcinki drogi wojewódzkiej nr 945. Pierwszy z nich (Żywiec (rondo – Handlowa – Witosza – rondo)) ma długość 1.463 km. Drugi (Żywiec (rondo Piłsudskiego) – ul. Skłodowskiej – Żywiec, kier. Przyłęków) ma długość 3.87 km. Trzeci (Żywiec, kier. Przyłęków – Paweł Mała) ma długość 3.759 km. Wszystkie trzy odcinki zlokalizowane są w powiecie żywieckim.

## 21. Droga wojewódzka nr 946

Odcinek drogi wojewódzkiej nr 946 łączy Żywiec z Suchą Beskidzką. Poniżej na rys. 43 przedstawiono lokalizację analizowanego odcinka drogi.





Rys. 43. Lokalizacja analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 946 objętego zakresem Programu ochrony środowiska przed hałasem

W ramach niniejszego Programu analizowany jest jeden odcinek drogi wojewódzkiej nr 946 (Żywiec (rondo S69) – rondo ul. Wolności – Żywiec (ul. Piłsudskiego/Żeromskiego)) ma długość 1.619 km. Jest on zlokalizowany w powiecie żywieckim.

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

W celu wykonania dokładnej oceny stanu akustycznego w województwie śląskim, zgodnie z ustawą Prawo ochrony środowiska [2] zostały opracowane mapy akustyczne [9] dla obszarów położonych wzdłuż dróg wojewódzkich, których eksploatacja może powodować negatywne oddziaływanie akustyczne na odcinkach dróg o natężeniu ruchu większym od 3 000 000 pojazdów. Mapy te stanowią podstawę do opracowania programu działań mających na celu ograniczenie uciążliwości akustycznych w ich sąsiedztwie. Na podstawie analizy map akustycznych można określić zakres naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach sąsiadujących z drogami wojewódzkimi w granicach województwa śląskiego.

W tabl. 1 poniżej przedstawiono zakres naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku w sąsiedztwie każdej analizowanej drogi wojewódzkiej. W tym celu analizowano zarówno wielkość przekroczenia poziomu dopuszczalnego, jak i liczbę zagrożonych mieszkańców. Parametry te łączy w swojej definicji tzw. wskaźnik M, na podstawie którego wyznacza się obszary, na których klimat akustyczny kształtuje się najbardziej niekorzystnie. Z uwagi na fakt, iż w każdym przypadku zasięg dopuszczalnego poziomu dźwięku wyrażony wskaźnikiem  $L_{DWN}$  (poziom dziennie – wieczorno – nocny) jest większy od zasięgu wyrażonego wskaźnikiem  $L_N$  (poziom dla wszystkich pór nocy w roku) liczbę osób i lokali narażonych na oddziaływanie hałasu oraz wartość wskaźnika M przedstawiono poniżej w odniesieniu do poziomu  $L_{DWN}$ .

Tabl. 1. Naruszenia dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku określonego za pomocą wskaźnika  $L_{DWN}$  dla wszystkich odcinków dróg wojewódzkich ujętych w ramach Programu ochrony środowiska przed hałasem

Nr drogi	Nazwa odcinka drogi	Zakres poziomu dźwięku LDWN	Liczba osób narażonych na oddziaływanie hałasu	Liczba lokali narażonych na oddziaływanie hałasu	Wskaźnik M
408	SOŚNICOWICE (skrzyżowanie z DW 919) – GRANICA MIASTA GLIWICE	POWIAT GLIWICKI			21 budynków (0-1), 2 budynki (1-2)
		55 - 60	23	6	
		60 - 65	41	11	
		65 - 70	61	16	
		70 - 75	0	0	
		>75	0	0	
791	ZAWIERCIE(DK78)- OGRODZIENIEC(DW790)	POWIAT ZAWIERCIAŃSKI			21 budynków (0-1)
		55 - 60	574	151	
		60 - 65	481	127	
		65 - 70	427	112	
		70 - 75	196	52	
		>75	0	0	
796	ZAWIERCIE(DK78)- CIĄGOWICE(KIER. ŁAZY) -	POWIAT ZAWIERCIAŃSKI			87 budynków (0-1) 21 budynków (1-2) 3 budynki (2-3) 2 budynki (4-5)
		55 - 60	951	250	
		60 - 65	415	109	
		65 - 70	863	227	
		70 - 75	278	73	
		>75	0	0	
901	PYSKOWICE(DK94) - GR. M. GLIWIC	POWIAT GLIWICKI			1 budynek (1-2) 2 budynki (2-3) 1 budynek (3-4)
		55 - 60	68	18	
		60 - 65	12	3	
		65 - 70	20	5	
		70 - 75	48	13	
		>75	0	0	
908	SOŚNICA(DW789)- MIASTECZKO ŚL.(ŻYGLINEK)(DW912)	POWIAT LUBLIENICKI			11 budynków (0-1) 6 budynków (1-2) 2 budynki (2-3) 3 budynki (3-4) 1 budynek (4-5)
		55 - 60	91.3	24	
		60 - 65	6.3	2	
		65 - 70	0	0	
		70 - 75	20.6	5	
		>75	0	0	
		POWIAT TARNOGÓRSKI			
		55 - 60	198.8	52	
		60 - 65	124	33	
		65 - 70	78.8	21	

**Tom 3 – Drogi wojewódzkie w zarządzie ZDW w Katowicach**

Nr drogi	Nazwa odcinka drogi	Zakres poziomu dźwięku LDWN	Liczba osób narażonych na oddziaływanie hałasu	Liczba lokali narażonych na oddziaływanie hałasu	Wskaźnik M
		70 - 75	122.6	32	
		>75	6.4	2	
910	BĘDZIN(DK86)-BĘDZIN UL.ZAWALE BĘDZIN(DK86)-GR. M. DBR. GÓRNICZA	POWIAT BĘDZIŃSKI			2 budynki (1-2)
		55 - 60	2759.2	726	
		60 - 65	1317.1	347	
		65 - 70	631.6	166	
		70 - 75	16.4	4	
		>75	0	0	
911	ŚWIERKLANIEC(DK78)- GR.M. PIEKARY ŚL	POWIAT TARNOGÓRSKI			8 budynków (0-1)
		55 - 60	237	62	
		60 - 65	430	113	
		65 - 70	103	27	
		70 - 75	0	0	
		>75	0	0	
		POWIAT PIEKARY ŚLĄSKIE			-
		55 - 60	10.7	3	
		60 - 65	4.2	1	
		65 - 70	7.9	2	
		70 - 75	0	0	
		>75	0	0	
913	PORT LOTNICZY KATOWICE- PYRZOWICE(DK78)	POWIAT TARNOGÓRSKI			-
		55 - 60	14	4	
		60 - 65	0	0	
		65 - 70	0	0	
		70 - 75	0	0	
		>75	0	0	
921	KNURÓW (UL.1MAJA)- ŁĄCZNICA A1 ŁĄCZNICA A1- GIERAŁTOWICE (KIER. ORZESZE)	POWIAT GLIWICKI			49 budynków (0-1)
		55 - 60	659.9	174	
		60 - 65	402.9	106	
		65 - 70	836.3	220	
		70 - 75	7.7	2	
		>75	0	0	
925	GR. M. RUDA -ŚL. - BOROWA WIEŚ(DK44)	POWIAT RUDA ŚLĄSKA			11 budynków (0-1) 2 budynki (1-2) 1 budynek (2-3)
		55 - 60	276	73	
		60 - 65	99	26	
		65 - 70	74	19	
		70 - 75	0	0	
		>75	0	0	
		POWIAT MIKOŁÓWSKI			

**Tom 3 – Drogi wojewódzkie w zarządzie ZDW w Katowicach**

Nr drogi	Nazwa odcinka drogi	Zakres poziomu dźwięku LDWN	Liczba osób narażonych na oddziaływanie hałasu	Liczba lokali narażonych na oddziaływanie hałasu	Wskaźnik M			
		55 - 60	151.6	40				
		60 - 65	81.1	21				
		65 - 70	164.4	43				
		70 - 75	0	0				
		>75	0	0				
925	ORNONTOWICE - ORZESZE (DW926) ORZESZE (DW926) - ŁĄCZNICA A1	POWIAT MIKOŁOWSKI			19 budynków (0-1) 1 budynek (1-2)			
		55 - 60	805.8	212				
		60 - 65	603	159				
		65 - 70	875.5	230				
		70 - 75	11.3	3				
		>75	0	0				
925	ORZESZE (DW926) - ŁĄCZNICA A1 ŁĄCZNICA A1- STANOWICE - STANOWICE (DW924) - GR. M. RYBNIK	POWIAT RYBNICKI			77 budynków (0-1) 4 budynki (1-2) 1 budynek (2-3) 1 budynek (3-4)			
		55 - 60	979	258				
		60 - 65	974.4	256				
		65 - 70	982.5	259				
		70 - 75	58.3	15				
		>75	0	0				
928	GOSTYŃ (UL.PRZELOTOWA)- KOBIOR(DK1)	POWIAT PSZCZYŃSKI			3 budynki (0-1)			
		55 - 60	313	82				
		60 - 65	52.4	14				
		65 - 70	177.3	47				
		70 - 75	0	0				
		>75	0	0				
929	GRANICA M.RYBNIK- ŚWIERKLANY GÓRNE(DW932)	POWIAT RYBNICKI			36 budynków (0-1) 2 budynki (1-2)			
932	ŚWIERKLANY DOLNE(DW930)- ŚWIERKLANY GÓRNE(DW929) - ŚWIERKLANY GÓRNE(DW929)- GR.M. ŻORY					55 - 60	1097.7	289
						60 - 65	836.1	220
						65 - 70	505.7	133
						70 - 75	7.8	2
		>75	0	0				
932	ŚWIERKLANY GÓRNE(DW929)- GR.M. ŻORY	POWIAT ŻORY			10 budynków (0-1) 2 budynki (1-2)			
		55 - 60	25.6	7				
		60 - 65	12.1	3				
		65 - 70	11	3				
		70 - 75	0	0				

**Tom 3 – Drogi wojewódzkie w zarządzie ZDW w Katowicach**

Nr drogi	Nazwa odcinka drogi	Zakres poziomu dźwięku LDWN	Liczba osób narażonych na oddziaływanie hałasu	Liczba lokali narażonych na oddziaływanie hałasu	Wskaźnik M
		>75	0	0	
933	PSZÓW (UL. ARMI KRAJOWEJ)- WODZISŁAW ŚL. KOKOSZYCE (DW936) WODZISŁAW ŚL. KOKOSZYCE (DW936)- WODZISŁAW ŚL. (DK78)	POWIAT WODZISŁAWSKI			104 budynki (0-1)
		55 - 60	1733.9	456	9 budynków (1-2)
		60 - 65	1186.3	312	3 budynki (2-3)
		65 - 70	1872.5	493	2 budynki (4-5)
		70 - 75	39.8	10	
		>75	0	0	
933	WODZISŁAW ŚL. (DK78)- WODZISŁAW(DW932) WODZISŁAW(DW932)- MSZANA (DW930) MSZANA (DW930)- GR. M. JASTRZĘBIE ZDRÓJ	POWIAT WODZISŁAWSKI			32 budynki (0-1)
		55 - 60	1164	306	3 budynki (1-2)
		60 - 65	979	258	3 budynki (2-3)
		65 - 70	900	237	
		70 - 75	12	3	
		>75	0	0	
933	MSZANA (DW930)- GR. M. JASTRZĘBIE ZDRÓJ	POWIAT JASTRZĘBIE ZDRÓJ			-
		55 - 60	16	4	
		60 - 65	29	8	
		65 - 70	0	0	
		70 - 75	0	0	
		>75	0	0	
933	GR. M. JASTRZĘBIE ZDRÓJ – PAWŁOWICE	POWIAT PSZCZYŃSKI			8 budynków (0-1)
		55 - 60	662.6	174	
		60 - 65	502.9	132	
		65 - 70	114.3	30	
		70 - 75	0	0	
		>75	0	0	
933	GR. M. JASTRZĘBIE ZDRÓJ – PAWŁOWICE	POWIAT JASTRZĘBIE ZDRÓJ			-
		55 - 60	0	0	
		60 - 65	17	4	
		65 - 70	0	0	
		70 - 75	0	0	
		>75	0	0	
933	PSZCZYNA (DW935) - PSZCZYNA (DW939) PSZCZYNA (DW939) - PSZCZYNA (DK1)	POWIAT PSZCZYŃSKI			8 budynków (0-1)
		55 - 60	750.6	198	
		60 - 65	447.9	118	
		65 - 70	175.5	46	
		70 - 75	68.9	18	
		>75	0	0	
933	PSZCZYNA (DK1) -	POWIAT PSZCZYŃSKI			22 budynki

**Tom 3 – Drogi wojewódzkie w zarządzie ZDW w Katowicach**

Nr drogi	Nazwa odcinka drogi	Zakres poziomu dźwięku LDWN	Liczba osób narażonych na oddziaływanie hałasu	Liczba lokali narażonych na oddziaływanie hałasu	Wskaźnik M
	ĆWIKLICE (UL.KOMBATANTÓW)	55 - 60	358.9	94	(0-1)
		60 - 65	197.4	52	2 budynki (1-2)
		65 - 70	197.9	52	3 budynki (2-3)
		70 - 75	4.7	1	
		>75	0	0	
934	GR. M. MYŚLOWICE - IMIELIN(UL.ŚLĄSKA) IMIELIN - CHEŁM ŚL. CHEŁM ŚL.- BIERUŃ	POWIAT TYSKI			93 budynki (0-1)
		55 - 60	1235.4	325	12 budynków (1-2)
		60 - 65	777.4	205	
		65 - 70	1195.8	315	
		70 - 75	499.5	131	8 budynków (2-3)
		>75	0	0	1 budynek (3-4)
935	RACIBÓRZ (DK45) - RACIBÓRZ (DK919) RACIBÓRZ (DK919)- KORNOWAC KORNOWAC - RZUCHÓW (DW933)	POWIAT RACIBORSKI			11 budynków (0-1)
		55 - 60	1379.5	363	
		60 - 65	1087.9	286	
		65 - 70	1259.9	332	3 budynki (1-2)
		70 - 75	42.5	11	
		>75	0	0	
935	GR.M. ŻORY – SUSZEC	POWIAT ŻORY			-
		55 - 60	28.9	8	
		60 - 65	35.2	9	
		65 - 70	0	0	
		70 - 75	0	0	
		>75	0	0	
935	GR.M. ŻORY – SUSZEC	POWIAT PSZCZYŃSKI			4 budynki (0-1)
		55 - 60	473	124	
		60 - 65	357	94	
		65 - 70	88	23	
		70 - 75	0	0	
		>75	0	0	
938	HAŻLACH (DW937) - CIESZYN (DK1)	POWIAT CIESZYŃSKI			11 budynków (0-1)
		55 - 60	459.8	121	2 budynki (1-2)
		60 - 65	274.7	72	
		65 - 70	229.7	60	
		70 - 75	70.7	19	1 budynek (2-3)
		>75	0	0	
941	SKOCZÓW (DK81) - SKOCZÓW UL. CIESZYŃSKA	POWIAT CIESZYŃSKI			24 budynki (0-1)
		55 - 60	3317.5	873	
		60 - 65	1055.6	278	



**Tom 3 – Drogi wojewódzkie w zarządzie ZDW w Katowicach**

Nr drogi	Nazwa odcinka drogi	Zakres poziomu dźwięku LDWN	Liczba osób narażonych na oddziaływanie hałasu	Liczba lokali narażonych na oddziaływanie hałasu	Wskaźnik M
	SKOCZÓW (UL.CIESZYŃSKA)- WISŁA (DW942)	65 - 70	359.3	95	2 budynki (1-2)
		70 - 75	40.8	11	2 budynki (2-3)
		>75	0	0	1 budynek (3-4)
942	GR.M. BIELSKO-BIAŁA – BUCZKOWICE BUCZKOWICE – SZCZYRK -	POWIAT BIELSKI			24 budynki (0-1)
		55 - 60	1786.5	470	2 budynki (1-2)
		60 - 65	1632.5	430	1 budynek (2-3)
		65 - 70	676.9	178	
		70 - 75	102.7	27	
		>75	0	0	
945	ŻYWIEC (RONDO - HANDLOWA -WITOSA - RONDO) ŻYWIEC(RONDO PIŁSUDSKIEGO) - UL.SKŁODOWSKIEJ- ŻYWIEC Kier. PRZYŁĘKÓW) ŻYWIEC (KIER. PRZYŁĘKÓW) - PEWEL MAŁA	POWIAT ŻYWIECKI			72 budynki (0-1)
		55 - 60	1179.7	310	20 budynków (1-2)
		60 - 65	743.4	196	4 budynków (2-3)
		65 - 70	825.8	217	1 budynek (3-4)
		70 - 75	373.8	98	1 budynek (4-5)
			0		1 budynek (8-9)
		>75		0	
946	ŻYWIEC (RONDO S69) - RONDO UL. WOLNOŚCI - ŻYWIEC (UL. PIŁSUDZKIEGO/ŻEROMS KIEGO)	POWIAT ŻYWIECKI			12 budynków (0-1)
		55 - 60	447.1	118	1 budynek (1-2)
		60 - 65	168.4	44	3 budynki (2-3)
		65 - 70	125.8	33	
		70 - 75	113.2	30	
		>75	8.2	2	

W ramach niniejszego Programu wskazano tereny o największej wartości naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku z podaniem zakresu naruszenia w odniesieniu do poszczególnych odcinków dróg objętych zakresem niniejszego Programu. W tym celu posłużono się wskaźnikiem M, który w swojej definicji łączy wielkości przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku oraz liczbę mieszkańców narażoną na to oddziaływanie. W ramach map akustycznych opracowano rozkład hałasu generowanego przez ruch samochodowy wyrażony zarówno za pomocą wskaźnika  $L_{DWN}$  (dzienno-wieczorowo-nocnego), jak i  $L_N$  (nocnego). Należy natomiast zaznaczyć, iż we wszystkich przypadkach wskaźnik  $L_{DWN}$  przyjmował większe wartości od wskaźnika  $L_N$ , z tego powodu w dalszych analizach wykonanych w ramach Programu opierano się tylko na oddziaływaniu akustycznym dróg wyrażonym za pomocą wskaźnika  $L_{DWN}$ .

W niniejszym Programie określono, w których miejscach w pierwszej kolejności powinny zostać zrealizowane działania redukujące hałas na podstawie analizy tego wskaźnika. Działania naprawcze określono dla tych odcinków, dla których stan klimatu akustycznego w chwili obecnej kształtuje się najbardziej niekorzystnie. Zestawienie tych działań przedstawiono w kolejnym rozdziale opracowania (rozdział 1.3).

### **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 wojewódzkich 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 drogowej 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 [9] oraz zaproponowano działania, których realizacja powinna doprowadzić do poprawy stanu akustycznego w otoczeniu problemowych odcinków dróg. 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:

$$M = 0.1 \cdot m (10^{0.1\Delta L} - 1)$$

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, w ramach których opracowano rozkład wskaźnika M na terenach sąsiadujących z odcinkami dróg będących przedmiotem niniejszego programu. Na podstawie tej analizy wybrano odcinki dróg wojewódzkich w sąsiedztwie, których w chwili obecnej stan klimatu akustycznego kształtuje się w sposób najbardziej niekorzystny (w zasięgach oddziaływania hałasu znajduje się najwięcej budynków o największym wskaźniku M). Dla każdego takiego odcinka drogi wojewódzkiej, zaproponowano działania naprawcze w celu poprawy klimatu akustycznego na terenach sąsiadujących z nimi. Przedstawiono je poniżej w tabl. 2. Należy zaznaczyć, że wszystkie działania naprawcze proponowane w ramach Programu należy ponownie zweryfikować na etapie wykonywania bardziej szczegółowych opracowań projektowych dla każdego odcinka osobno. Jeżeli na tym etapie okaże się, że jest możliwość podjęcia innych, ale równie skutecznych działań, niż te proponowane w Programie, jest możliwość ich zastąpienia.

Tabl. 2. Zestawienie działań naprawczych do wykonania w celu poprawy klimatu akustycznego dla odcinków dróg wojewódzkich zlokalizowanych w granicach województwa śląskiego

Lp.	Nazwa odcinka drogi wojewódzkiej	Działania mające na celu poprawę klimatu akustycznego	Uwagi	Szacunkowe koszty	Termin realizacji	Nazwa miejscowości
1.	Odcinek drogi wojewódzkiej nr 934 od granicy miasta Imielin do skrzyżowania z ul. Nowozachęty o długości ok. 2.4 km	Zastosowanie nawierzchni redukującej oddziaływanie hałasu	Alternatywnie do proponowanego działania można zastosować na analizowanym odcinku drogi środki mające na celu uspokojenie ruchu drogowego	2 650 000 zł	2015 – 2018 r.	Imielin
2.	Odcinek drogi wojewódzkiej nr 933 od skrzyżowania z ul. Dworską w Pszowie do skrzyżowania z ul. Wincentego Witosa w Wodzisławiu Śląskim o długości ok. 9.9 km	Wymiana nawierzchni drogi	Dodatkowo można zastosować na analizowanym odcinku drogi środki mające na celu uspokojenie ruchu drogowego	7 450 000 zł	2015 – 2018 r.	Pszów, Wodzisław Śląski
3.	Odcinek drogi wojewódzkiej nr 796 od stacji benzynowej w miejscowości Turza do granicy miejscowości Ciągowice o długości 3.1 km	Wymiana nawierzchni drogi	Dodatkowo można zastosować na analizowanym odcinku drogi środki mające na celu uspokojenie ruchu drogowego	2 350 000 zł	2015 – 2018 r.	Turza, Ciągowice
4.	Odcinek drogi wojewódzkiej nr 945 od skrzyżowania z ul. Wiązową w miejscowości Jeleśnia do skrzyżowania typu rondo (DW 945 z ul. Wincentego Witosa) w Żywcu o długości 5.8 km	Wymiana nawierzchni drogi	Dodatkowo można zastosować na analizowanym odcinku drogi środki mające na celu uspokojenie ruchu drogowego	4 350 000 zł	2015 – 2018 r.	Świnna,
<b>Łączny koszt realizacji proponowanych zadań:</b>					<b>16 800 000 zł</b>	

W powyższej tabeli przedstawiono propozycję działań mających na celu poprawę warunków akustycznych w sąsiedztwie tych odcinków dróg, przy których na oddziaływanie hałasu jest narażonych najwięcej osób. Poniżej przedstawiono natomiast inne, możliwe do realizacji kierunki działań, które mogą zostać wykonane dla pozostałych odcinków, pod warunkiem uzyskania dodatkowych 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 drogi, 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 dróg wojewódzkich. 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:

- 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 w ciągach dróg wojewódzkich, 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 (Zarząd Dróg Wojewódzkich) winien 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 wojewódzkich (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 Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach 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 i linii 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 wojewódzkich 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 naprawcze będą musiały być zrealizowane w późniejszym czasie. Możliwe jest natomiast nakładanie na Zarządcę dróg wojewódzkich (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 wojewódzkich. 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:
  - Carpooling (jazda z sąsiadem),
  - 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 wojewódzkich 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 zarządcy infrastruktury drogowej – Zarządu Dróg Wojewódzkich w Katowicach, 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 zawarte w ramach strategii krótkookresowej (tabl. 2) 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 to przede wszystkim koszty wymiany nawierzchni oraz zastosowania tzw. nawierzchni o obniżonej hałaśliwości. Wynoszą one sumarycznie dla wszystkich odcinków dróg wojewódzkich około 16.8 mln zł. Podane koszty są cenami 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. Wykonywane przez zarządzających 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

Analizowane odcinki dróg wojewódzkich, dla których wykonane zostały mapy akustyczne zlokalizowane są w granicach województwa śląskiego. Stanowią one łącznie 6.2% dróg województwa (tabl. 3).

Tabl. 3 Zestawienie długości dróg publicznych o twardej nawierzchni w województwie śląskim (dane GUS z 2013 r.)

Drogi krajowe	Drogi wojewódzkie	Drogi powiatowe	Drogi gminne
5.2%	6.2%	26.3%	62.3%

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.

Analizy wykonane w ramach map akustycznych [7] na podstawie danych statystycznych przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu wykazały, że drogą która charakteryzuje się największym zasięgiem oddziaływania akustycznego spośród badanych odcinków jest droga wojewódzka nr 933. Na odcinku objętym obliczeniami droga ta przebiega przez powiaty: Jastrzębie Zdrój, Pszczyna, Wodzisław. W jej obrębie mieszka ok. 1 310 osób narażonych na oddziaływanie hałasu, a ogólna powierzchnia narażona na ponadnormatywny hałas ponadnormatywny ok. 0.39 km<sup>2</sup>. Drugą pod względem wielkości przekroczeń poziomu dźwięku ( $L_{DWN}$ ) jest droga wojewódzka nr 934, przebiegająca przez powiat tyski.

Analizując zasięgi hałasu określone wskaźnikiem  $L_{DWN}$  stwierdzono, że łączna liczba osób narażonych na przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu dochodzącego z wszystkich badanych odcinków dróg wynosi ok. 5 500. Powierzchnia narażona na hałas wynosi natomiast ok. 2.87 km<sup>2</sup>. Dla wskaźnika  $L_N$  liczby te są nieco mniejsze (z uwagi na ograniczony ruch w porze nocnej) i wynoszą odpowiednio 870 osób oraz 0.96 km<sup>2</sup>. Pełne porównanie dla wskaźników  $L_{DWN}$  oraz  $L_N$  przedstawiono poniżej w tabl. 4 i tabl. 5.

Tabl. 4. Liczba osób i powierzchnia terenu narażona na oddziaływanie hałasu wyrażonego wskaźnikiem  $L_{DWN}$

Lp.	Numer odcinka drogi wojewódzkiej analizowanego w ramach niniejszego Programu	Liczba osób narażonych na oddziaływanie hałasu wyrażonego wskaźnikiem $L_{DWN}$	Powierzchnia terenu zagrożona oddziaływaniem hałasu określonego wskaźnikiem $L_{DWN}$ [km <sup>2</sup> ]
1	933	1310	0.3902
2	934	712.3	0.2229
3	925	632.3	0.3695
4	945	610	0.1704
5	796	562.3	0.3693
6	921	243.1	0.0952
7	929 i 932	205.3	0.1484
8	941	200.1	0.1704
9	942	178.8	0.1415
10	908	155.3	0.0493
11	935	137.5	0.1278
12	946	128.6	0.0418
13	791	116.9	0.0638
14	408	116.1	0.3846
15	938	92	0.0559
16	911	47.6	0.0414
17	901	32	0.0132
18	928	23.6	0.008
19	932	-	0.0022

Tabl. 5 Liczba osób i powierzchnia terenu narażona na oddziaływanie hałasu wyrażonego wskaźnikiem  $L_N$

Lp.	Numer odcinka drogi wojewódzkiej analizowanego w ramach niniejszego Programu	Liczba osób narażonych na oddziaływanie hałasu wyrażonego wskaźnikiem $L_N$	Powierzchnia terenu zagrożona oddziaływaniem hałasu określonego wskaźnikiem $L_N$ [km <sup>2</sup> ]
1	933	164.5	0.1102
2	934	155	0.1584
3	925	141.4	0.0766
4	945	119.7	0.123
5	796	69.1	0.0254
6	921	56.3	0.1428
7	929 i 932	47.5	0.0245
8	941	30.9	0.0288
9	942	28.7	0.0347
10	908	24	0.0106

Lp.	Numer odcinka drogi wojewódzkiej analizowanego w ramach niniejszego Programu	Liczba osób narażonych na oddziaływanie hałasu wyrażonego wskaźnikiem $L_N$	Powierzchnia terenu zagrożona oddziaływaniem hałasu określonego wskaźnikiem $L_N$ [km <sup>2</sup> ]
11	935	10.2	0.0294
12	946	8.3	0.0401
13	791	8.3	0.0422
14	408	6.5	0.0274
15	938	-	0.0368
16	911	-	0.0395
17	901	-	0.0058
18	928	-	0.0032
19	932	-	0.0005

**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.

**Tom 3 – Drogi wojewódzkie w zarządzie ZDW w Katowicach**

Tabl. 6 Charakterystyki techniczno – akustyczne odcinków dróg wojewódzkich objętych zakresem Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego (typ przekroju 2x2, klasa drogi GP)

Lp.	Nr drogi	Nazwa odcinka drogi wojewódzkiej	Pojazdy samochodowe ogółem	Długość odcinka (km)	Przekrój drogi	Klasa drogi
			ŚDR [P/d]			
1	408	SOŚNICOWICE (DW 919) – GR. GLIWIC	8999	2.709	2x2	GP
2	791	ZAWIERCIE (DK 78) – OGRODZIENIEC (DW 790)	9328	4.540	2x2	GP
3	796	ZAWIERCIE (DK 78) – CIĄGOWICE (KIER. ŁAZY)	8498	9.391	2x2	GP
4	901	PYSKOWICE (DK 94) – GR. M. GLIWIC	14996	2.924	2x2	GP
5	908	SOŚNICA (DW 789) – MIASTECZKO ŚL. (ŻYGLINEK) (DW 912)	10409	8.193	2x2	GP
6	910	BĘDZIN (DK 86) – BĘDZIN (UL. ZAWALE) przejście podziemne	16594	1.504	2x2	GP
7	910	BĘDZIN (UL. ZAWALE) przejście podziemne – GR. M. DĄBROWA GÓRNICZA	21116	2.550	2x2	GP
8	911	ŚWIERKLANIEC 9DK 78) – GR. M. PIEKARY ŚLĄSKIE	14280	2.624	2x2	GP
9	913	PORT LOTNICZY „KATOWICE-PYRZOWICE” – DK 78	9397	2.354	2x2	GP
10	921	KNURÓW (UL. 1 MAJA) - ŁĄCZNICA AUTOSTRADY A1	11538	1.845	2x2	GP
11	921	ŁĄCZNICA AUTOSTRADY A1 – GIERAŁTOWICE (KIER. ORZESZE)	8958	3.305	2x2	GP
12	925	GRANICA M. RUDA ŚLĄSKA (m.n.p.p.) – BOROWA WIEŚ (DK 44)	10160	1.337	2x2	GP
13	925	ORNONTOWICE (UL. ORZESKA – d. GRZEGORCZYKA) – ORZESZE (DW 929)	8668	2.082	2x2	GP
14	925	ORZESZE (DW 929) - ŁĄCZNICA AUTOSTRADY A1	8407	6.734	2x2	GP
15	925	ŁĄCZNICA AUTOSTRADY A1 – STANOWICE (DW 924)	12742	1.366	2x2	GP
16	925	STANOWICE (DW 924) – GRANICA M. RYBNIK	14602	4.474	2x2	GP
17	928	GOSTYŃ (UL. PRZELOTOWA – KIER. TYCHY) – KOBIOR (DK 1)	9465	1.413	2x2	GP
18	929	GRANICA M. RYBNIK (m.n.p.p.) – ŚWIERKLANY GÓRNE (DW 932)	9582	3.997	2x2	GP
19	932	ŚWIERKLANY DOLNE (DW 930) - ŚWIERKLANY GÓRNE (DW 932)	11215	1.414	2x2	GP
20	932	ŚWIERKLANY GÓRNE (DW 929) – GRANICA M. ŻORY	11495	0.957	2x2	GP
21	933	PSZÓW (UL. ARMII KRAJOWEJ) – WODZISŁAW ŚL. KROKOSZYCE	8617	5.415	2x2	GP

**Tom 3 – Drogi wojewódzkie w zarządzie ZDW w Katowicach**

Lp.	Nr drogi	Nazwa odcinka drogi wojewódzkiej	Pojazdy samochodowe ogółem	Długość odcinka (km)	Przekrój drogi	Klasa drogi
			ŚDR [P/d]			
		(DW 936)				
22	933	WODZISŁAW ŚL. KROKOSZYCE (DW 936) - WODZISŁAW ŚL. (DK78)	12362	3.919	2x2	GP
23	933	WODZISŁAW ŚL. (DK78) - WODZISŁAW (DW 932)	20577	0.472	2x2	GP
24	933	WODZISŁAW (DW 932) - MSZANA (DW 930)	13670	6.356	2x2	GP
25	933	MSZANA (DW 930) – GRANICA M. JASTRZĘBIE ZDRÓJ	9719	0.931	2x2	GP
26	933	GRANICA M. JASTRZĘBIE ZDRÓJ – PAWŁOWICE (DK 81)	9894	3.209	2x2	GP
27	933	PSZCZYNA (DW 935) - PSZCZYNA (DW 939)	13586	1.249	2x2	GP
28	933	PSZCZYNA (DW 939) - PSZCZYNA (DK 1)	13883	1.556	2x2	GP
29	933	PSZCZYNA (DK 1) - ĆWIEKLICE 9UL. KOMBATANTÓW)	10528	1.689	2x2	GP
30	934	GRANICA M. MYSŁOWICE (m.n.p.p.) (IMIELIN) –IMIELIN (UL. ŚLĄSKA – KIER. LĘDZINY)	13023	5.465	2x2	GP
31	934	IMIELIN (UL. ŚLĄSKA – KIER. LĘDZINY) – CHEŁM ŚL. (DW 780)	9683	2.908	2x2	GP
32	934	CHEŁM ŚL. (DW 780) – BIERUŃ (DK 44)	10673	2.385	2x2	GP
33	935	RACIBÓRZ (DK 45) – RACIBÓRZ (DW 919)	17697	1.245	2x2	GP
34	935	RACIBÓRZ (DW 919) - KORNOWAC	10700	6.929	2x2	GP
35	935	KORNOWAC – RZUCHÓW (DW 933)	9365	3.142	2x2	GP
36	935	GR. M. ŻORY (m.n.p.p.) - SUSZEC	9565	6.069	2x2	GP
37	938	HAŻLACH (DW 937) – CIESZYN (DK 1)	9450	3.563	2x2	GP
38	941	SKOCZÓW (DK 8) – SKOCZÓW (UL. CIESZYŃSKA)	17120	7.470	2x2	GP
39	941	SKOCZÓW (UL. CIESZYŃSKA) – WISŁA (DW 942)	12183	10.655	2x2	GP
40	942	GRANICA M. BIELSKO-BIAŁA (m.n.p.p.) – BUCZKOWICE (UL. LIPOWSKA)	14231	5.315	2x2	GP
41	942	BUCZKOWICE (UL. LIPOWSKA) – SZCZYRK (UL. OLIMPIJSKA)	8922	5.939	2x2	GP
42	945	ŻYWIEC ( RONDO - UL. HANDLOWA WITOSA – RONDO)	10244	1.463	2x2	GP
43	945	ŻYWIEC ( RONDO/PIŁSUDSKIEGO – UL. SKŁODOWSKIEJ) –	11933	3.870	2x2	GP

**Tom 3 – Drogi wojewódzkie w zarządzie ZDW w Katowicach**

Lp.	Nr drogi	Nazwa odcinka drogi wojewódzkiej	Pojazdy samochodowe ogółem	Długość odcinka (km)	Przekrój drogi	Klasa drogi
			ŚDR [P/d]			
		ŻYWIEC (KIER. PRZYŁĘKÓW)				
44	945	ŻYWIEC (KIER. PRZYŁĘKÓW) – PEWEL MAŁA (KIER. MUTNE)	10178	3.759	2x2	GP
45	946	ŻYWIEC (RONDO/S-69) – (RONDO – UL. WOLNOŚCI) – ŻYWIEC (UL. PIŁSUDSKIEGO/ŻEROMSKIEGO)	13806	1.619	2x2	GP



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

Z uwagi na fakt, iż mapy akustyczne dla odcinków dróg wojewódzkich wykonywane były po raz pierwszy zarówno autorzy map akustycznych, jak i niniejszego Programu nie dysponowali materiałem porównawczym, który pozwalałby oszacować trendy zmian klimatu akustycznego w odniesieniu do analizowanych odcinków dróg. W świetle postępującego systematycznie w ostatnich latach wzrostu natężenia ruchu, można jedynie z pewnością stwierdzić, że klimat akustyczny wokół analizowanych odcinków dróg wojewódzkich 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.

## **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 szeregu opracowań obejmujących swym zakresem tereny, na których zlokalizowane są przedmiotowe odcinki dróg wojewódzkich. Podstawę do opracowania programu działań mających na celu ograniczenie uciążliwości akustycznych w sąsiedztwie tych dróg stanowią opracowane mapy akustyczne [1]. W ramach tego opracowania szczegółowo przedstawiono zapisy powiatowych i gminnych programów ochrony środowiska pod kątem oddziaływania akustycznego na tereny zlokalizowane w sąsiedztwie tras komunikacyjnych (rozdział 4.2 opracowania). W związku z tym, w ramach niniejszego opracowania, nie powielano tych opisów. Poniżej przedstawiono natomiast zestawienie analizowanych dokumentacji opracowanych dla każdego powiatu, gminy i miasta, na terenie których zlokalizowane są odcinki dróg wojewódzkich:

- Strategia Rozwoju Powiatu Gliwickiego na lata 2005 – 2020 [14],
- Strategia Rozwoju Powiatu Zawierciańskiego na lata 2011 – 2020 [15],
- Strategia Rozwoju Powiatu Lublinieckiego [16],
- Strategia Rozwoju Powiatu Tarnogórskiego do roku 2022 [17],
- Strategia Rozwoju Powiatu Będzińskiego na lata 2009 – 2020 [18],
- Strategia Rozwoju Miasta Piekary Śląskie 2020 [19],
- Strategia Rozwoju Miasta Ruda Śląska na lata 2014 – 2030 [20],
- Strategia Rozwoju Powiatu Mikołowskiego na lata 2008 – 2015 [21],
- Strategia Trwałego i Zrównoważonego Rozwoju Powiatu Rybnickiego Ziemskiego do roku 2015 [22],
- Strategia Rozwoju Powiatu Pszczyńskiego [23],
- Strategia Rozwoju Miasta Żory [24],
- Strategia Rozwoju Powiatu Wodzisławskiego na lata 2008 – 2015 [25],
- Strategia Rozwoju Miasta Jastrzębie - Zdrój do roku 2020 [26],
- Jastrzębie - Zdrój 2015 Potencjał gospodarczy i trendy rozwojowe [27],
- Strategia Rozwoju Miasta Tychy 2020 + [28],
- Strategia Rozwoju Powiatu Raciborskiego cz. I cz. II [29],
- Realizacja Strategii Rozwoju Powiatu Raciborskiego – modyfikacja zapisów w zakresie celów i zadań [30],
- Strategia Rozwoju Śląska Cieszyńskiego na lata 2001 – 2016 [31],

- Strategia Rozwoju Powiatu Bielskiego do 2020 roku [32],
- Strategia Zrównoważonego Rozwoju Społeczno – Gospodarczego Powiatu Żywieckiego na lata 2006 – 2020 [33].

#### **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 wojewódzkich. Podstawę do opracowania programu działań mających na celu ograniczenie uciążliwości akustycznych w sąsiedztwie tych dróg stanowią opracowane mapy akustyczne [9]. W ramach tego opracowania szczegółowo przedstawiono zapisy miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego pod kątem oddziaływania akustycznego na tereny zlokalizowane w sąsiedztwie tras komunikacyjnych (rozdział 4.2 opracowania). W związku z tym, w ramach niniejszego opracowania, nie powielano tych opisów.

#### **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 krajowych w województwie śląskim o łącznej długości 536.144 km (zadanie 9), Trakt Sp. z o.o. Sp. k. na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Katowice, marzec 2012 r.
- [8] Kondracki J., 1994, Geografia Polski. Mezoregiony fizyczno-geograficzne. Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- [9] Mapy akustyczne dla dróg wojewódzkich w województwie śląskim o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów na rok, o łącznej długości odcinków dróg wynoszącej 162.305 km, SGS EKO-PROJEKT Sp. z o.o. na zlecenie Zarządu Dróg Wojewódzkich w Katowicach, Katowice, wrzesień 2012 r.,
- [10] Program Ochrony Środowiska dla Województwa Śląskiego do roku 2013 z uwzględnieniem perspektywy do roku 2018, ATMOTERM S.A., Instytut Zrównoważonego Rozwoju Sp. z o.o., Opole, 2013
- [11] Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020”, Katowice, 2010 r.
- [12] Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+”, Katowice 2013 r.
- [13] Program Ochrony Środowiska Województwa Śląskiego do roku 2013 z uwzględnieniem perspektywy do roku 2018, Katowice, 2011 r.
- [14] Strategia Rozwoju Powiatu Gliwickiego na lata 2005 – 2020
- [15] Strategia Rozwoju Powiatu Zawierciańskiego na lata 2011 – 2020
- [16] Strategia Rozwoju Powiatu Lublinieckiego
- [17] Strategia Rozwoju Powiatu Tarnogórskiego do roku 2022
- [18] Strategia Rozwoju Powiatu Będzińskiego na lata 2009 – 2020
- [19] Strategia Rozwoju Miasta Piekary Śląskie 2020
- [20] Strategia Rozwoju Miasta Ruda Śląska na lata 2014 – 2030
- [21] Strategia Rozwoju Powiatu Mikołowskiego na lata 2008 – 2015
- [22] Strategia Trwałego i Zrównoważonego Rozwoju Powiatu Rybnickiego Ziemińskiego do roku 2015
- [23] Strategia Rozwoju Powiatu Pszczyńskiego
- [24] Strategia Rozwoju Miasta Żory
- [25] Strategia Rozwoju Powiatu Wodzisławskiego na lata 2008 – 2015
- [26] Strategia Rozwoju Miasta Jastrzębie - Zdrój do roku 2020
- [27] Jastrzębie - Zdrój 2015 Potencjał gospodarczy i trendy rozwojowe
- [28] Strategia Rozwoju Miasta Tychy 2020 +
- [29] Strategia Rozwoju Powiatu Raciborskiego cz. I, cz. II
- [30] Realizacja Strategii Rozwoju Powiatu Raciborskiego – modyfikacja zapisów w zakresie celów i zadań
- [31] Strategia Rozwoju Śląska Cieszyńskiego na lata 2001 – 2016
- [32] Strategia Rozwoju Powiatu Bielskiego do 2020 roku

- [33] Strategia Zrównoważonego Rozwoju Społeczno – Gospodarczego Powiatu Żywieckiego na lata 2006 – 2020