

SPIS TREŚCI:

1.	CZĘŚĆ OPISOWA.....	2
1.1.	Opis obszaru objętego zakresem programu.....	2
1.2.	Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z zakresem naruszenia	9
1.3.	Podstawowe kierunki i zakres działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku	32
1.4.	Termin realizacji programu	46
1.5.	Koszty realizacji programu	46
2.	UZASADNIENIE ZAKRESU PROGRAMU OCHRONY ŚRODOWISKA PRZED HAŁASEM.....	47
2.1.	Dane i wnioski wynikające ze sporządzonych map akustycznych.....	47
2.2.	Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych do opracowania programu.....	56
3.	LITERATURA.....	57

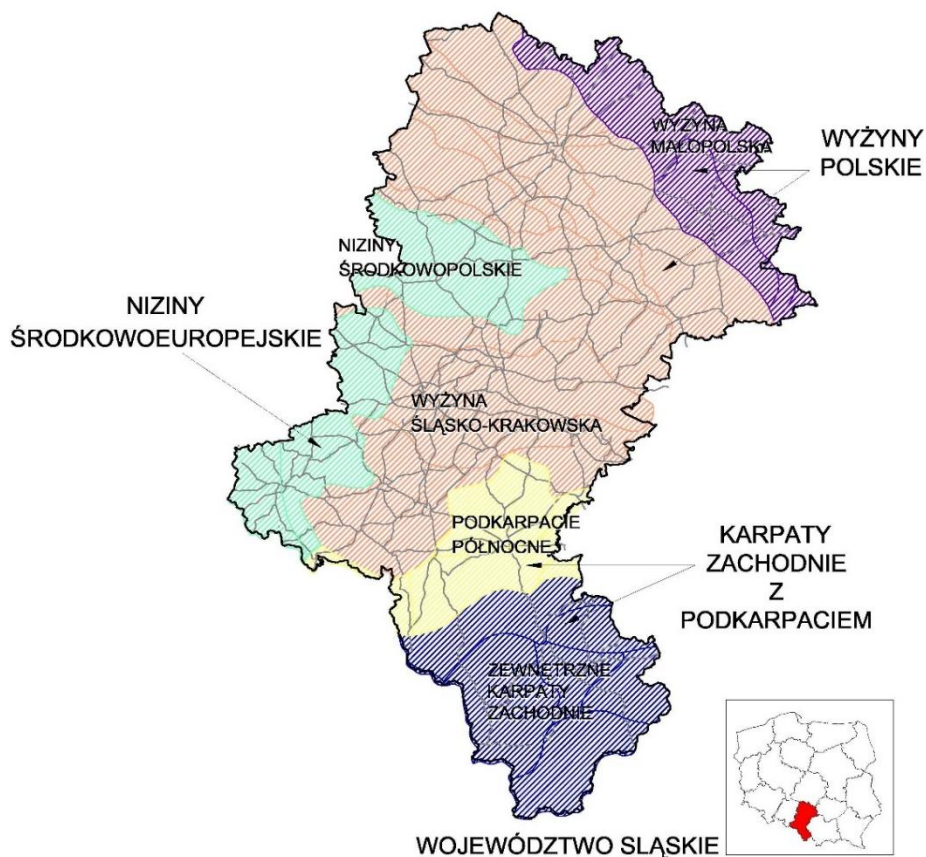
1. CZĘŚĆ OPISOWA

1.1. Opis obszaru objętego zakresem programu

Tom 2 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 autostradami, drogami ekspresowymi i krajowymi, po których przejeżdża powyżej 3 000 000 pojazdów na rok. Odcinki tych dróg są zarządzane przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Katowicach. Łączna długość odcinków tych dróg jest równa 536 km.

Województwo śląskie, w granicach którego są zlokalizowane analizowane odcinki dróg krajowych 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 niziny (Nizina Śląska).

Poniższy rysunek przedstawia podział fizycznogeograficzny województwa wg J. Kondrackiego [8].



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./km² przy

Tom 2 – Autostrady, drogi ekspresowe i drogi krajowe w zarządzie GDDKiA

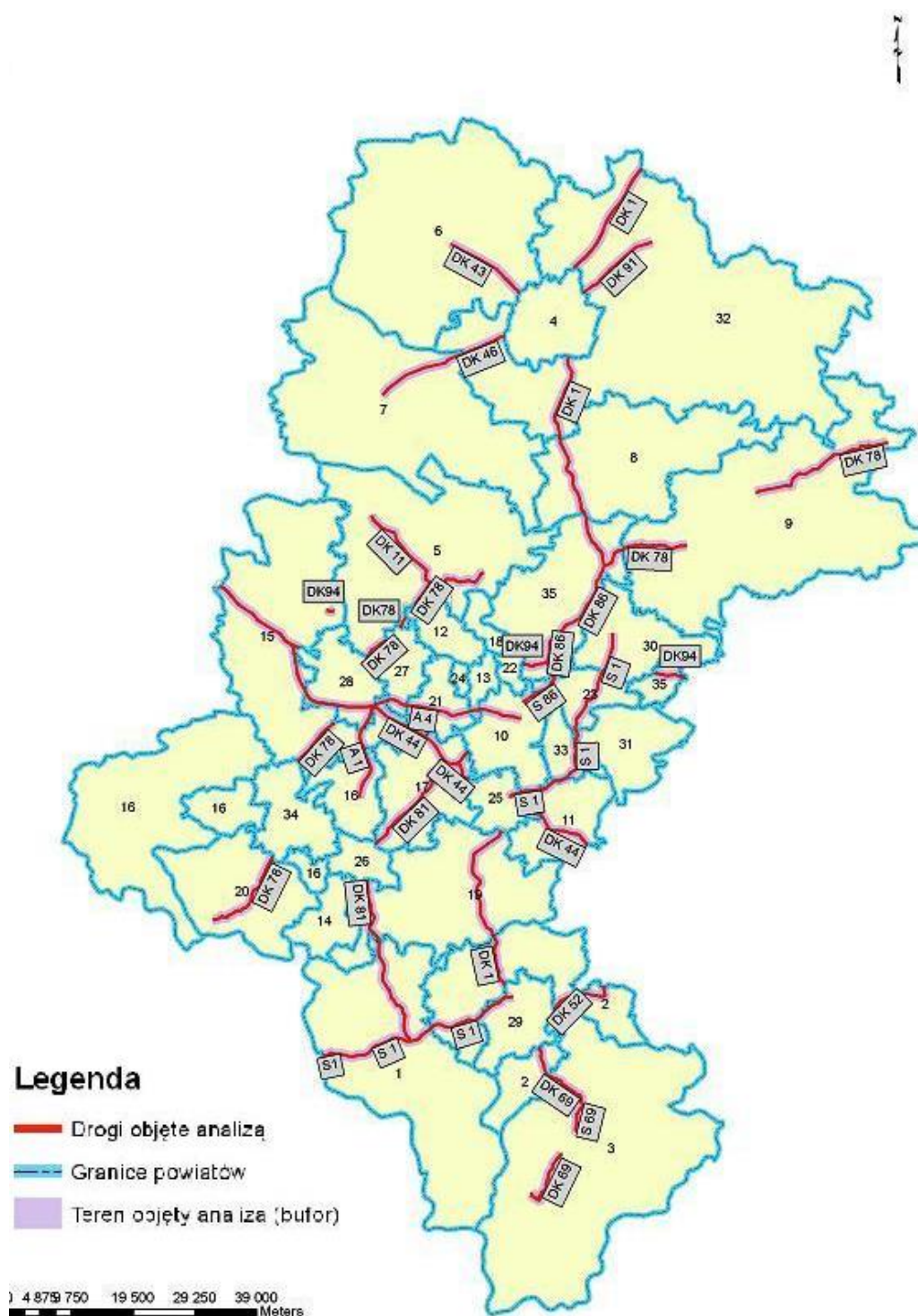
średnim zaludnieniu kraju wynoszącym 122 os. /km² [8]. Program ochrony środowiska przed hałasem ma stworzyć podstawę do ograniczenia poziomu hałasu na tych obszarach, na których na oddziaływanie hałasu o największych poziomach jest narażona największa liczba osób. Należy zaznaczyć, że Województwo śląskie 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.

Analizowane odcinki dróg krajowych, ekspresowych i autostrad objętych opracowaniem, charakteryzują się natężeniem ruchu przekraczającym 3 000 000 pojazdów na dobę i należą do nich [7]:

- autostrady A4 i A1,
- drogi ekspresowe: S1, S69 i S86,
- drogi krajowe: DK 1, DK 11, DK 43, DK 44, DK 46, DK 52, DK 69, DK 78, DK 81, DK 86, DK 88, DK 91 i DK 94.

Obszar objęty analizą akustyczną dróg obejmuje obszar wyznaczony w zakresie 800 m po obu stronach wskazanych odcinków dróg oraz teren pasa drogowego o uśrednionej szerokości wynoszącej około 30 m. Łącznie, opracowaniem objęto niespełna 910.4 km² terenu województwa śląskiego, co stanowi 7.39 % jego całkowitej powierzchni. W analizie pominięto te odcinki dróg krajowych, które przebiegają przez miasta (na prawach powiatów) o liczbie mieszkańców przekraczającej 100 tyś. mieszkańców. Zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym zakresie aglomeracje te mają obowiązek sporządzania odrębnych programów ochrony środowiska przed hałasem.

Poniżej na rys. 2 przedstawiono orientacyjną lokalizację odcinków dróg objętych zakresem niniejszego Programu ochrony środowiska przed hałasem, natomiast w tabl. 1 zestawiono podstawowe parametry lokalizacyjne tych odcinków dróg.



Rys. 2. Orientacyjna lokalizacja dróg krajowych, ekspresowych oraz autostrad objętych zakresem Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do 2018 r.

Cyframi oznaczono następujące powiaty i miasta na prawach powiatów: 1 – cieszyński, 2 – bielski, 3 – żywiecki, 4 – Częstochowa, 5 – tarnogórski, 6 – kłobudzki, 7 – lubliniecki, 8 – myszkowski, 9 – zawierciański, 10 – Katowice, 11 – bieruńsko-lędziński, 12 – Bytom, 13 – Chorzów, 14 – Jastrzębie-Zdrój, 15 – gliwicki, 16 – rybnicki, 17 – mikołowski, 18 – Piekary Śląskie, 19 – pszczyński, 20 – wodzisławski, 21 – Ruda Śląska, 22 – Siemianowice Śląskie, 23 – Sosnowiec, 24 – Świętochłowice, 25 – Tychy, 26 – Żory, 27 – Zabrze, 28 – Gliwice, 29 – Bielsko-Biała, 30 – Dąbrowa Górnicza, 31 – Jaworzno, 32 – częstochowski, 33 – Mysłowice, 34 – Rybnik, 35 – będziński [7].

Tom 2 – Autostrady, drogi ekspresowe i drogi krajowe w zarządzie GDDKiA

Tabl. 1. Zestawienie odcinków dróg krajowych, ekspresowych i wybranych odcinków autostrad objętych zakresem Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego

Lp.	Nazwa odcinka drogi	Nr drogi	Kilometraż odcinka drogi		Lokalizacja i opis odcinka drogi
			Początek	Koniec	
1.	Węzeł Sośnica – Węzeł Knurów – Węzeł Dębińsko – Węzeł Bełk	A 1a	0.0	15.8	Analizowany odcinek drogi jest ważnym szlakiem komunikacyjnym łączącym południe Polski (Cieszyn) z północą (Gdańsk). Droga ta zapewni połączenie najbardziej strategicznym gospodarczo regionom kraju: Trójmiastu i obszarom metropolitarnym Górnego Śląska, włączając je w sieć dróg środkowej i południowej Europy. Analizowany odcinek przebiega przez: powiat gliwicki (gmina Gierałtowiec, Knurów) i rybnicki (gmina Czerwionka-Leszczyny).
2.	Granica województwa – Węzeł Łany – Węzeł Kleszczów – Węzeł Ostropa – Węzeł Bojków – Węzeł Sośnica – Chorzów – Katowice – Katowice/Przejście	A 4	281.7	340.0	Autostrada A-4 stanowi ważny szlak komunikacyjny łączący wschód i zachód Polski. Analizowany odcinek przebiega przez powiat gliwicki (gmina Sośnicowice, Rudziniec, Pilchowice, Gierałtowiec, Toszek).
3.	Szczepocice – Kruszyna – Częstochowa	DK 1	447.45	466.4	Droga krajowa nr 1 obok autostrady A-1 stanowi jedną z najważniejszych krajowych tras komunikacyjnych w układzie północ-południe. Analizowany odcinek tej drogi przebiega przez: powiat będziński (gmina Siewierz), bielski (gmina Czechowice-Dziedzice), częstochowski (gmina Kruszyna, Mykanów, Rędziny, Kamienica Polska, Poczesna), myszkowski (gmina Koziegłowy), pszczyński (gmina Pszczyna, Goczałkowice-Zdrój, Kobiór).
	Częstochowa – Poczesna – Koziegłowy – Siewierz – Siewierz/Przejście - Wojkowice		481.7	522.6	
	Wojkowice – Dąbrowa Górnicza	DK 1a	0.0	2.6	
	Tychy – Kobiór – Pszczyna (DW 931) – Pszczyna (DW 933) – Czechowice -Dziedzice – Bielsko Biała	DK 1	570.0	598.5	
4.	Dąbrowa Górnicza - Sulno – Kosztowy – Tychy (E 462)	S1	529.7	565.1	Droga ekspresowa S-1 położona jest w województwie śląskim i częściowo małopolskim. Jej

Tom 2 – Autostrady, drogi ekspresowe i drogi krajowe w zarządzie GDDKiA

Lp.	Nazwa odcinka drogi	Nr drogi	Kilometraż odcinka drogi		Lokalizacja i opis odcinka drogi
			Początek	Koniec	
	Pszczyna DW 933 - Czechowice-Dziedzice - Bielsko Biała – Węzeł Komorowice - Węzeł Starobielsko - Węzeł Wapienica - Węzeł Jasienica - Węzeł Skoczów - Węzeł Krasna - Węzeł Pastwiska – granica państwa	S1	600.9	634.7	częścią jest wschodnia obwodnica GOP. Szlak ten łączy się w Pyrzowicach z autostradą A-1 i prowadzi do granicy z Czechami w Cieszynie-Boguszowicach oraz do czeskiej drogi ekspresowej R48. Analizowany odcinek drogi przebiega przez: miasta na prawach powiatu: Jaworzno, Mysłowice, powiat bielski (gmina Jasienica), bieruńsko-lędziński (gmina Lędziny), cieszyński (gmina Skoczów, Cieszyn, Dębowiec, Goleszów).
5.	Tworóg-Tarnowskie Góry – Tarnowskie góry (obw. A) skrzyżowanie z DK 78 – Tarnowskie Góry (obw. B) - skrzyżowanie z DK 78 – Tarnowskie Góry (obw. B) – granica m. Bytom	DK 11	557.3	576.0	Droga krajowa nr 11 ma przebieg południkowy, przechodząc przez 4 województwa – zachodniopomorskie, wielkopolski, opolski i śląskie. Z racji swego położenia stanowi istotny szlak komunikacyjny, w szczególności w okresie letnim. Analizowany odcinek drogi przebiega przez: powiat tarnogórski (gmina Tarnowskie Góry m., Tworóg, Radzionków).
6.	Kłobuck - skrzyżowanie DW 492 – Granica m. Kłobuck – Granica m. Częstochowa	DK 43	43.4	50.0	Droga krajowa nr 43 biegnie od Wielunia do Częstochowy. Jej trasa na odcinku 4 km pokrywa się z przebiegiem drogi krajowej nr 42, a w Częstochowie z drogą nr 46. Analizowany odcinek drogi przebiega przez powiat kłobucki (gmina Kłobuck).
7.	Gliwice – Dąbrowa – Śmiłowice – Mikołów - Tychy - Bieruń Stary – granica województwa	DK 44	8.4	28.6	Droga krajowa 44 o przebiegu równoleżnikowym na terenie województwa małopolskiego i śląskiego ma ogromne znaczenie, gdyż łączy miasta Małopolski z GOP, stanowiąc jego obwodnicę. Analizowany odcinek drogi przebiega przez powiat bieruńsko-lędziński (gmina Bieruń), gliwicki (gmina Gierałtówice), mikołowski (gmina Mikołów).
		DK 44a	0.0	10.54	

Tom 2 – Autostrady, drogi ekspresowe i drogi krajowe w zarządzie GDDKiA

Lp.	Nazwa odcinka drogi	Nr drogi	Kilometraż odcinka drogi		Lokalizacja i opis odcinka drogi
			Początek	Koniec	
8.	Lubliniec – Herby – Blachownia - Częstochowa	DK 46	161.7	183.49	Droga krajowa nr 46 łączy Kotlinę Kłodzką z Częstochową. Jako alternatywa dla drogi krajowej nr 8 stanowi bardzo ważny szlak komunikacyjny. Analizowany odcinek drogi przebiega przez: powiat częstochowski (gmina Blachownia,), lubliniecki (gmina Kochanowice, Herby).
9.	Bielsko Biała – Kozy - Kobiernice DW 948 – Kęty	DK 52	11.0	21.6	Droga krajowa nr 52 łączy Bielsko Białą z Głogoczowem. Analizowany odcinek drogi przebiega przez powiat bielski (gmina Kozy, gmina Kobiernice).
10.	Bielsko Biała – Rybarzowice - Żywiec	DK 69	6.0	18.875	Droga krajowa nr 69 prowadzi od Bielsko Białej do granicy państwa w Zwardoniu. Analizowany odcinek drogi przebiega przez powiat bielski (gmina Buczkowice), żywiecki (Węgierska Górka, gmina Milówka, gmina Radziechowy-Wieprz, gmina Łodygowice, gmina Żywiec).
11.	Gorzyce – Wodzisław DW 933 – DW 933/Przejście - DW 933 Wodzisław – Rybnik	DK 78	7.1	22.5	Droga krajowa nr 78 przebiega przez województwo śląskie i świętokrzyskie – od granicy państwa w miejscowości Chałupki do Chmielnika. Analizowany odcinek drogi przebiega przez: powiat będziński (gmina Siewierz), gliwicki (gmina Knurów), tarnogórski (gmina Zbrostawice, m. Tarnowskie Góry), wodzisławski (gmina Gorzyce, Radlin, Wodzisław Śląski), zawierciański (gmina Szczekociny, Poręba, Kroczyce, Zawiercie, Irządze), powiat gliwicki (gmina Pilchowice).
	Rybnik –DW 921 Kuźnia Nieborowska - Gliwice		40.0	48.2	
	Gliwice – Zabrze		60.6	64.7	
	Zabrze – Bytom		67.8	69.7	
	Bytom - Tarnowskie Góry (DK 11) - DW 908 – Tarnowskie Góry – Orzech – Świerklaniec		72.0	85.0	
	Siewierz – Zawiercie - PRZEJŚCIE		107.7	122.69	
	Kroczyce – Pradła – Szczekociny - Goleniowy		136.4	160.4	
12.	Mikołów/Przejście - Mikołów/obwodnica – Mikołów – Zawiesz – Żory	DK 81	8.7	29.4	Droga krajowa 81 prowadzi od Katowic do Harbutowic, gdzie łączy się z drogą S-1. Analizowany odcinek drogi

Tom 2 – Autostrady, drogi ekspresowe i drogi krajowe w zarządzie GDDKiA

Lp.	Nazwa odcinka drogi	Nr drogi	Kilometraż odcinka drogi		Lokalizacja i opis odcinka drogi
			Początek	Koniec	
	Żory – Pawłowice – Strumień – Zbytków DW 939 – Skoczów - Skoczów/Przejście		35.8	64.14	przebiega przez: miasto na prawach powiatu: Żory oraz powiat cieszyński (gmina Skoczów, Strumień, Dębowiec), mikołowski (gmina Orzesze, Mikołów, Łaziska Górne), pszczyński (gmina Pawłowice).
13.	Wojkowice - Grodków – Czeladź - Sosnowiec	DK 86	0.79	17.3	Droga w całości przebiega w województwie śląskim. Bierze swój początek na węźle drogowym z drogą krajową nr 1 i drogą ekspresową S1 w Podwarpiu. Następnie biegnie przez Będzin i Sosnowiec, gdzie trasę przecina droga krajowa nr 94, aż do Katowic, gdzie krzyżuje się z Drogową Trasą Średnicową oraz z autostradą A-4. Następnie dobiega do Tychów, łącząc się z drogą krajową nr 1. Analizowany odcinek drogi przebiega przez powiat będziński (gmina Siewierz, gmina Psary).
14.	Sosnowiec - Katowice	S 86	17.3	23.9	Droga S-86 liczy sobie niecałe 7 km i łączy Katowice (węzeł Roździeńskiego) i Sosnowiec (węzeł Pogoń). Z racji swego położenia charakteryzuje się bardzo wysokim natężeniem ruchu. Analizowany odcinek drogi przebiega przez powiat będziński (gmina Siewierz, Psary, Będzin).
15.	Węzeł Kleszczów - Gliwice	DK 88	6.5	7.7	Droga przebiega przez województwo śląskie i opolskie – od Bytomia do Strzelec Opolskich. Analizowany odcinek drogi przebiega przez powiat gliwicki (gmina Rudziniec).
16.	Kłomnice - Rudniki	DK 91	80.0	93.7	Droga krajowa nr 91 na terenie województwa śląskiego biegnie równolegle do autostrady A-1, z tego względu stanowi alternatywę dla niej. Swój początek bierze w Częstochowie i prowadzi do Piotrkowa Trybunalskiego. Analizowany odcinek drogi przebiega przez powiat częstochowski (gmina Kłomnice, Rędziny).
17.	DK 40 Pyskowice - DW 901 Pyskowice - Gliwice	DK 94	243.2	244.5	Droga krajowa 94 wiedzie od Zgorzelca w województwie dolnośląskim po Korczową na

Tom 2 – Autostrady, drogi ekspresowe i drogi krajowe w zarządzie GDDKiA

Lp.	Nazwa odcinka drogi	Nr drogi	Kilometraż odcinka drogi		Lokalizacja i opis odcinka drogi
			Początek	Koniec	
18.	Czeladź - Będzin	DK 94 b	14.2	18.4	granicy z Ukrainą (województwo podkarpackie). Biegąc równoległe do autostrady A-4, stanowi alternatywę dla niej. Analizowany odcinek drogi przebiega przez powiat będziński (gmina Będzin, Czeladź, Sławków), gliwicki (gmina Pyskowice).
	Sławków /Przejście/		36.1	40.8	

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 dla obszarów położonych wzdłuż autostrad, dróg ekspresowych oraz dróg krajowych o natężeniu ruchu większym od 3 000 000 pojazdów. Mapy te stanowią podstawę do opracowania programu działań mającego 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 krajowymi w granicach województwa śląskiego. W tabl. 2 poniżej przedstawiono zakres naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku w sąsiedztwie każdej analizowanej drogi. W tym celu wzięto pod uwagę 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 – wieczornie – nocny) jest większy od zasięgu wyrażonego wskaźnikiem L_N (poziom dla wszystkich pór nocy w roku) liczbę osób i lokali narażonych na oddziaływanie hałasu przedstawiono poniżej w odniesieniu do poziomu L_{DWN} .

Tom 2 – Autostrady, drogi ekspresowe i drogi krajowe w zarządzie GDDKiA

Tabl. 2. Tereny zagrożone hałasem zlokalizowane w sąsiedztwie analizowanych odcinków dróg krajowych, ekspresowych oraz wybranych odcinków autostrad

Lp.	Nazwa odcinka drogi	Orientacyjny kilometraż		Zakres naruszeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem LDWN	Nazwa gminy
		od	do		
1.	A4 Węzeł Łany – Węzeł Kleszczów	Okolice km 297+500		W strefie poziomu dźwięku przekraczającego wartości dopuszczalne znajduje się budynek domu jednorodzinnego (niezamieszkały i wyglądający na opuszczony). Wartość analizowanego przekroczenia w podanym kilometrażu sięga maksymalnie 10 dB. Analizowany budynek nie jest zlokalizowany na terenach chronionych akustycznie.	Rudziniec
2.	A4 Węzeł Kleszczów – Węzeł Ostropa	Okolice km 301+100		W strefie poziomu dźwięku, który przekracza wartości dopuszczalne znajduje niewielki fragment terenu objętego ochroną akustyczną, natomiast w strefie tego oddziaływania nie występują żadne obiekty ochrony akustycznej. Wartości przekroczeń szacowane są w przedziale 5 – 10 dB.	Sośnicowice
3.	A4 Węzeł Ostropa – Węzeł Bojków	309+900	310+000	W strefie poziomu dźwięku, który przekracza wartości dopuszczalne znajduje się teren objęty ochroną akustyczną oraz zlokalizowane na nim dwa budynki zabudowy jednorodzinnej – przekroczenie w przedziale 5-10 dB. Na granicy przekroczeń dopuszczalnych poziomów dźwięku znajdują się kolejne dwa domy jednorodzinne (druga linia zabudowy).	Pilchowice
4.	DK Nr 1 Szczepocice - Kruszyna	451+000	452+000	Na wyznaczonym kilometrażu występują przekroczenia w okolicy 10 dB – obszar chroniony akustycznie. W zakresie tego oddziaływania znajdują się również obiekty chronione akustycznie – 4 domy jednorodzinne.	Kruszyna
5.	DK Nr 1 Kruszyna - Częstochowa	454+100	454+300	W zasięgu oddziaływania ponadnormatywnego hałasu (5-10 dB) znajdują się dwa budynki domów jednorodzinnych.	Kruszyna

Tom 2 – Autostrady, drogi ekspresowe i drogi krajowe w zarządzie GDDKiA

Lp.	Nazwa odcinka drogi	Orientacyjny kilometr		Zakres naruszeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem LDWN	Nazwa gminy
		od	do		
6.	DK Nr 1 Kruszyna - Częstochowa	456+550	456+700	Najbliżej położony w stosunku do drogi obszar objęty ochroną akustyczną narażony jest na hałas przekraczający wartości dopuszczalne o około 5 dB. Poza obszarem chronionym akustycznie, około 35 m od drogi znajduje się przydrożny bar, przy którym przekroczenia wartości dopuszczalnych mieszczą się w zakresie 10-15 dB	Kruszyna
7.	DK Nr 1 Kruszyna - Częstochowa	460+400	460+600	Pierwsza linia zabudowy znajduje się w strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości większej o 5 - 10 dB od wartości dopuszczalnych. Pozostałe budynki zlokalizowane na tym odcinku w większej odległości od drogi znajdują się w zasięgach oddziaływania hałasu o poziomie nieprzekraczającym wartości dopuszczalnych.	Mykanów
8.	DK Nr 1 Kruszyna - Częstochowa	462+550	462+800	Na wyznaczonym kilometrażu występują przekroczenia w okolicy 1 - 10 dB (obszar chroniony akustycznie). W zakresie tego oddziaływania znajduje się obiekt chroniony akustycznie – 1 dom jednorodzinny.	Mykanów
9.	DK Nr 1 Częstochowa - Poczesna	481+700	483+300	Pierwsza linia zabudowy znajduje się w strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę o około 5 - 10 dB. W km 483+000 – 483+200 na pierwszą linię zabudowy oddziałuje hałas ponadnormatywny > 10 dB. W zasięgu oddziaływania znajduje się zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna oraz tereny nie objęte ochroną akustyczną tj. centra handlowe, bazy logistyczne oraz prywatne firmy usługowe wzdłuż DK1.	Poczesna
10.	DK Nr 1 Częstochowa - Poczesna	483+700	484+800	Pierwsza linia zabudowy znajduje się w strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN większego od dopuszczalnego o ok. 5 – 10 dB. W zasięgu oddziaływania znajduje się zabudowa mieszkaniowa, jednorodzinna oraz tereny nieobjęte ochroną akustyczną tj. centra handlowe, bazy logistyczne oraz prywatne firmy usługowe wzdłuż DK1.	Poczesna

Tom 2 – Autostrady, drogi ekspresowe i drogi krajowe w zarządzie GDDKiA

Lp.	Nazwa odcinka drogi	Orientacyjny kilometr		Zakres naruszeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem LDWN	Nazwa gminy
		od	do		
11.	DK Nr 1 Poczesna - Koziegłowy	486+500	490+500	Ponadnormatywne poziomy dźwięku występują na niemal całej długości przedstawionego kilometra. Pierwsza linia zabudowy znajduje się w strefie oddziaływania dźwięku przekraczającym wartości dopuszczalne do 10 dB. Miejscami druga linia zabudowy narażona jest na hałas przekroczony o 5 dB.	Poczesna
12.	DK Nr 1 Poczesna - Koziegłowy	491+000	493+300	W wyznaczonym kilometrażu około 7 budynków chronionych akustycznie jest narażona na negatywne oddziaływanie hałasu – przekroczenie normy powyżej 10 dB. Pozostałe tereny, przede wszystkim z pierwszą linią zabudowy narażone są na ponadnormatywny hałas w zakresie 0-5 i 5-10 dB.	Poczesna, Kamienica Polska
13.	DK Nr 1 Poczesna - Koziegłowy	495+400	495+600	W okolicy miejscowości Siedlec Mały jeden budynek jednorodzinny jest narażony na hałas przekroczony o ponad 10 dB, natomiast 5 kolejnych znajduje się w zasięgu negatywnego oddziaływania akustycznego – przekroczenia w zakresie 0-5 (3 budynki) oraz 5-10 dB (2 budynki).	Kamienica Polska, Koziegłowy
14.	DK Nr 1 Poczesna - Koziegłowy	496+000	496+150	Tereny planowanej zabudowy mieszkaniowej o charakterze letniskowym – przekroczenia sięgające od 1 do ponad 10 dB	Koziegłowy
15.	DK Nr 1 Poczesna - Koziegłowy	496+700	497+250	Pierwsza linia zabudowy zlokalizowana po lewej stronie DK nr 1 znajduje się w oddziaływaniu dźwięku przekraczającego dopuszczalne normy o ponad 10 dB. Pierwsza linia zabudowy po stronie prawej oraz druga linia zabudowy jednorodzinnej po stronie lewej znajdują się w zasięgu hałasu przekraczającego 0-5 oraz 5-10 dB wartości dopuszczalne.	Koziegłowy
16.	DK Nr 1 Poczesna – Koziegłowy - Siewierz	499+450	502+000	Miejscami, pojedyncze domy mieszkalne i lokale usługowe -pierwsza linia zabudowy jest narażona na hałas przekraczający dopuszczalne normy o ponad 10 dB, jednak w znacznej części obszary ochrony akustycznej są niezabudowane. Pozostałe budynki znajdujące się w strefie negatywnego oddziaływania narażone są na przekroczenia mieszczące się w zakresie do 5 dB oraz do 10 dB.	Koziegłowy

Tom 2 – Autostrady, drogi ekspresowe i drogi krajowe w zarządzie GDDKiA

Lp.	Nazwa odcinka drogi	Orientacyjny kilometraż		Zakres naruszeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem LDWN	Nazwa gminy
		od	do		
17.	DK Nr 1 Koziegłowy - Siewierz	503+300	505+000	Około 10 budynków domów jednorodzinnych jest narażona na hałas przekraczający o około 10 dB dopuszczalne zakresy. Pierwsza i druga linia zabudowy jednorodzinnej jest narażona na hałas ponadnormatywny, sięgający maksymalnie od 1 do 10 dB (przeważnie przekroczenia około 5 dB).	Koziegłowy
18.	DK Nr 1 Koziegłowy - Siewierz	506+750	506+950	Dwa budynki podlegające ochronie akustycznej (domy jednorodzinne) narażone są na hałas przekraczający wartości dopuszczalne o około 5-10 dB.	Koziegłowy
19.	DK Nr 1 Koziegłowy - Siewierz	507+600	507+800	Strefa oddziaływania hałasu na obszar chroniony akustycznie – przeważnie 5 dB przekroczeń, jedynie w miejscu występowania budynku jednorodzinnego – przekroczenie do 10 dB.	Koziegłowy
20.	DK Nr 1 Koziegłowy - Siewierz	510+550	510+650	Przedział 0-5 dB przekroczeń dopuszczalnych poziomów dźwięku oddziałujących w podanej lokalizacji na dom jednorodzinny.	Siewierz
21.	DK Nr 1 Siewierz/ Przejście	511+750	511+800	Pierwsza linia zabudowy – przekroczenia przekraczające 10 dB (dwa budynki jednorodzinne) oraz w przedziale od 5- dB. Dalsza zabudowa narażona miejscami na przekroczenia sięgające 5 dB.	Siewierz
22.	DK Nr 1 Siewierz/ Przejście	512+500	512+800	Pierwsza linia zabudowy – przekroczenia przekraczające 10 dB (około 10 budynków objęte ochroną akustyczną). Zabudowa usytuowana do 200 m w linii prostej od drogi – przekroczenia hałasu do 5 dB.	Siewierz
23.	DK Nr 1 Siewierz/ Przejście	515+100	515+250	Na granicy terenu chronionego akustycznie występują przekroczenia przewyższające 10 dB. Poza powyższym, zabudowa jednorodzinna znajdująca się w omawianym kilometrażu jest narażona na hałas o wartości ponadnormatywnej w zakresie od 5-10 dB (3 budynki).	Siewierz
24.	DK Nr 1 Siewierz/ Przejście	515+800	517+600	Pierwsza linia zabudowy (przede wszystkim domu jednorodzinne oraz punkty usługowe) narażona jest na oddziaływanie głównie ponadnormatywnych dB w zakresie od 5 do 10. Miejscami, zlokalizowanej najbliższej drogi budynki są narażone na hałas przekraczający dopuszczalną normę o 10 dB.	Siewierz

Tom 2 – Autostrady, drogi ekspresowe i drogi krajowe w zarządzie GDDKiA

Lp.	Nazwa odcinka drogi	Orientacyjny kilometraż		Zakres naruszeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem LDWN	Nazwa gminy
		od	do		
25.	DK Nr 1 Siewierz-Wojkowice	518+300	518+500	Zlokalizowana w podanym kilometrażu zabudowa jest narażona na hałas ponadnormatywny w zakresie 5-10 dB. Jeden dom jednorodzinny narażony jest na oddziaływanie przekraczające 10 dB.	Siewierz
26.	DK Nr 1 Siewierz-Wojkowice	519+000	520+350	Ponadnormatywny poziom hałasu określono na obszarach niezabudowanych, zidentyfikowanych jako terenu zabudowy usługowej użyteczności publicznej i zabudowy mieszkaniowej – zakres przekroczeń 1 – 10 dB.	Siewierz
27.	DK Nr 1 Siewierz-Wojkowice	521+500	521+750	Pierwsza linia zabudowy narażona na przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu w zakresie 1-10 dB (około 10 budynków jednorodzinnych).	Siewierz
28.	DK Nr 1a Wojkowice – Dąbrowa Górnicza	0+600	0+800	Pierwsza linia zabudowy znajduje się w strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę o około 5 dB. W zasięgu oddziaływania znajduje się zabudowa jednorodzinna, zagrodowa oraz tereny rekreacyjne.	Siewierz
29.	DK Nr 1a Wojkowice – Dąbrowa Górnicza	1+450	1+650	Najbliższa zabudowa jednorodzinna (około 15 budynków) znajdująca się z pobliżu drogi - poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę o około 5-10 dB.	Siewierz
30.	S1 Sulno - Kosztowy	548+450	548+650	Zabudowa (około 5 budynków) znajduje się w strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę o około 5 dB, natomiast dwa budynki – o około 5 -10 dB. Teren oddziaływań pokrywają ogródki działkowe oraz zabudowa jednorodzinna.	Mysłowice
31.	S1 Kosztowy - Tychy	549+300	549+750	Zgodnie z opracowanymi mapami akustycznymi [7], pierwsza linia zabudowy oraz tereny chronione akustycznie znajdowały się w oddziaływaniu hałasu przekraczającego normy o około 5 dB. Jedynie 3-4 budynki zlokalizowane są w zasięgu przekroczeń o 5-10 dB. Obecnie w podanym kilometrażu znajduje się ekran akustyczny, w związku z czym nie przewiduje się przekroczeń dopuszczalnych norm.	Mysłowice

Tom 2 – Autostrady, drogi ekspresowe i drogi krajowe w zarządzie GDDKiA

Lp.	Nazwa odcinka drogi	Orientacyjny kilometr		Zakres naruszeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem LDWN	Nazwa gminy
		od	do		
32.	S1 Kosztowy - Tychy	549+900	550+100	Zgodnie z opracowanymi mapami akustycznymi [7], pierwsza linia zabudowy oraz tereny chronione akustycznie znajdowały się w oddziaływaniu hałasu przekraczającego normy o około 1 - 5 dB. Obecnie w podanym kilometrażu znajduje się ekran akustyczny, w związku z czym nie przewiduje się przekroczeń dopuszczalnych norm.	Mysłowice
33.	S1 Kosztowy - Tychy	550+700	551+550	Zgodnie z opracowanymi mapami akustycznymi [7], pierwsza linia zabudowy oraz tereny chronione akustycznie znajdowały się w oddziaływaniu hałasu przekraczającego normy o około 1 - 10 dB. Obecnie w podanym kilometrażu znajduje się ekran akustyczny, w związku z czym nie przewiduje się przekroczeń dopuszczalnych norm. Jedynie w kilometrażu 550+700 – 551+000 nie ma ekranu akustycznego – sąsiedztwo terenów, na których zlokalizowano magazyny i biurowce usługowe.	Mysłowice
34.	S1 Kosztowy - Tychy	553+000	553+500	Tylko pierwsza linia zabudowy znajduje się w strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę do 5 dB. W zasięgu oddziaływania znajduje się przede wszystkim zabudowa jednorodzinna – około 15 budynków	Mysłowice
35.	S1 Kosztowy - Tychy	557+200	558+000	Tylko pierwsza linia zabudowy znajduje się w strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę do 5 dB. W zasięgu oddziaływania znajduje się przede wszystkim zabudowa jednorodzinna – 5 budynków	Lędziny
36.	S1 Kosztowy - Tychy	559+250		Dwa domy jednorodzinne znajdujące się w pobliżu drogi, zlokalizowane są w strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę od 5 do 10 dB.	Lędziny
38.	S1 Kosztowy - Tychy	560+600	560+750	Pięć domów jednorodzinnych, zlokalizowanych w strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę 0 -5 oraz 5 - 10 dB.	Lędziny

Tom 2 – Autostrady, drogi ekspresowe i drogi krajowe w zarządzie GDDKiA

Lp.	Nazwa odcinka drogi	Orientacyjny kilometraż		Zakres naruszeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem LDWN	Nazwa gminy
		od	do		
39.	DK Nr 1 Tychy - Kobiór	573+750	574+750	Zabudowa jednorodzinna, zlokalizowana najbliżej drogi narażona jest na przekroczenia dopuszczalnych norm poziomu hałasu w zakresie od 0-5 dB i od 5 – 10 dB (łącznie 4 budynki jednorodzinne). Dwa budynki jednorodzinne narażone są na ponadnormatywne >10 dB	Kobiór
40.	DK Nr 1 Kobiór – Pszczyna (DW 931)	579+200	580+050	Zabudowa jednorodzinna, zlokalizowana najbliżej drogi narażona jest na przekroczenia dopuszczalnych norm poziomu hałasu w zakresie od 0-5 dB i od 5 – 10 dB. Pojedyncze budynki jednorodzinne i usługowe narażone są na ponadnormatywne >10 dB.	Pszczyna
41.	DK Nr 1 Kobiór – Pszczyna (DW 931)	580+700		5 budynków jednorodzinnych znajduje się w zasięgu oddziaływania hałasu przekraczającego normy do 5 dB.	Pszczyna
42.	DK Nr 1 Kobiór – Pszczyna (DW 931)	581+300	581+800	Zabudowa jednorodzinna, zlokalizowana do 80 m w linii prostej od drogi narażona jest na hałas w zakresie przekraczającym dopuszczalne normy do 5 dB. Pojedyncze domy mieszkalne oraz zabudowa usługowa (komis samochodowy) znajdują się w zasięgu przekroczeń hałasu około 10 dB.	Pszczyna
43.	DK Nr 1 Kobiór – Pszczyna (DW 931) – Pszczyna (DW 933)	582+250	583+850	Pierwsza linia zabudowy (przede wszystkim zabudowa usługowa oraz pojedyncza zabudowa mieszkaniowa) narażona jest na hałas w zakresie przekraczającym dopuszczalne normy do 5 dB. Od około km 583+250 do 583+800 znajduje się ekran akustyczny.	Pszczyna
44.	DK Nr 1 Pszczyna (DW 931) – Pszczyna (DW 933)	584+750	584+850	W okolicy skrzyżowania z DW nr 933, gdzie występuje przerwa w ekranach akustycznych jeden budynek mieszkalny jest narażony na przekroczenia hałasu do 5 dB.	Pszczyna
45.	DW Nr 1 Pszczyna (DW 933) – Częstochowice Dziedz.	586+600	586+800	Trzy budynki mieszkalne znajdują się w zasięgu ponadnormatywnego hałasu sięgającego od 5-10 dB, natomiast jeden budynek: 0-5 dB.	Goczałkowice - Zdrój
46.	DW Nr 1 Pszczyna (DW 933) – Częstochowice Dziedz.	587+900	589+900	Pierwsza linia zabudowy narażona jest na przekroczenia dopuszczalnych norm w zakresie 0-5 dB, mniejszy udział ma zabudowa narażona na dźwięk przekroczony o 5-10 dB. Jest to przede wszystkim zabudowa usługowa i jednorodzinna.	Goczałkowice - Zdrój

Tom 2 – Autostrady, drogi ekspresowe i drogi krajowe w zarządzie GDDKiA

Lp.	Nazwa odcinka drogi	Orientacyjny kilometraż		Zakres naruszeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem LDWN	Nazwa gminy
		od	do		
47.	DW Nr 1 Pszczyna (DW 933) – Częstochowice Dziedz.	592+000	594+000	Pierwsza linia zabudowy narażona jest na przekroczenia dopuszczalnych norm w zakresie 0-5 dB, mniejszy udział ma zabudowa narażona na dźwięk przekroczony o 5-10 dB. Jest to przede wszystkim pojedyncza zabudowa usługowa i jednorodzinna otoczone gruntami rolnymi i nieużytkami.	Czechowice - Dziedzice
48.	DW Nr 1 Pszczyna (DW 933) – Częstochowice Dziedz.	594+750	594+900	4 budynki chronione akustycznie zlokalizowane są w strefie oddziaływania hałasu, przekraczającego dopuszczalne normy o około 5 dB.	Czechowice - Dziedzice
49.	DW Nr 1 Pszczyna (DW 933) – Częstochowice Dziedz.	595+250	598+500	Pierwsza linia zabudowy narażona jest na przekroczenia dopuszczalnych norm w zakresie 0-5 dB, mniejszy udział ma zabudowa narażona na dźwięk przekroczony o 5-10 dB. Jest to przede wszystkim nieliczna zabudowa usługowa i jednorodzinna, otoczone gruntami rolnymi.	Czechowice - Dziedzice
50.	S1 W. Starobielsko – W. Wapienica	606+550	606+750	Pierwsza linia zabudowy zlokalizowana na terenie powiatu bielskiego znajduje się w strefie oddziaływania ponadnormatywnego poziomu dźwięku mieszczącego się w zakresie 0-5 dB	Jasienica
51.	S1 W. Wapienica – W. Jasienica	607+500	608+600	Pierwsza linia zabudowy znajduje się w strefie oddziaływania ponadnormatywnego poziomu dźwięku mieszczącego się w zakresie 0-5 dB. Niemal na całej długości występuje ekran akustyczny chroniący lewą stronę drogi.	Jasienica
52.	S1 W. Wapienica – W. Jasienica	609+250	609+750	Pierwsza linia zabudowy znajduje się w strefie oddziaływania ponadnormatywnego poziomu dźwięku mieszczącego się w zakresie 0-5 dB oraz 5-10 dB. Niemal na całej długości występowania przekroczeń zobrazowanych na mapach akustycznych, w chwili obecnej występują ekrany akustyczne, w związku z czym nie przewiduje się przekroczeń hałasu.	Jasienica
53.	S1 W. Jasienica – W. Skoczów	611+500	612+750	Pierwsza linia zabudowy znajduje się w strefie oddziaływania ponadnormatywnego poziomu dźwięku mieszczącego się w zakresie 0-5 dB oraz 5-10 dB. Niemal na całej długości występowania przekroczeń zobrazowanych na mapach akustycznych, w chwili obecnej występują ekrany akustyczne, w związku z czym nie przewiduje się przekroczeń hałasu.	Jasienica

Tom 2 – Autostrady, drogi ekspresowe i drogi krajowe w zarządzie GDDKiA

Lp.	Nazwa odcinka drogi	Orientacyjny kilometraż		Zakres naruszeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem LDWN	Nazwa gminy
		od	do		
54.	S1 W. Jasienica – W. Skoczów	616+100	618+250	Pierwsza linia zabudowy znajduje się w strefie oddziaływania ponadnormatywnego poziomu dźwięku mieszczącego się w zakresie 0-5 dB oraz w bardzo małym stopniu w zakresie 5-10 dB. Niemal na całej długości występowania przekroczeń zobrazowanych na mapach akustycznych, w chwili obecnej występują ekrany akustyczne, w związku z czym nie przewiduje się przekroczeń hałasu.	Skoczów
55.	S1 W. Skoczów – W. Krasna	619+800	620+700	W zaznaczonym kilometrażu występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu – oddziaływanie na obszary chronione akustycznie w zakresie 0-5 dB. W stanie istniejącym na omawianym terenie występują ekrany akustyczne, które wpływają na polepszenie klimatu akustycznego.	Skoczów
56.	S1 W. Skoczów – W. Krasna	621+400	621+650	Mimo występujących ekranów akustycznych w czasie sporządzania map akustycznych, w omawianym kilometrażu (po lewej stronie drogi) odnotowano przekroczenia hałasu sięgające do 5 dB. Analizowany stan rzeczy może wynikać z niewystarczającej wysokości ekranu i/lub z jego niewystarczającej długości.	Skoczów
57.	S1 W. Skoczów – W. Krasna	622+250	623+600	W zaznaczonym kilometrażu występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu – oddziaływanie na obszary chronione akustycznie w zakresie 0-5 dB. W stanie istniejącym na omawianym terenie przekroczeń występują ekrany akustyczne, które wpływają na polepszenie klimatu akustycznego zlokalizowanej tam zabudowy.	Skoczów
58.	S1 W. Skoczów – W. Krasna	627+650	630+000	Pierwsza linia zabudowy usługowej oraz miejscami jednorodzinnej znajduje się w strefie oddziaływania ponadnormatywnego poziomu dźwięku mieszczącego się w zakresie 0-5 dB oraz 5-10 dB. Niemal na całej długości występowania najwyższych przekroczeń zobrazowanych na mapach akustycznych, występowały ekrany akustyczne.	Dębowiec, Cieszyn
59.	S1 W. Pastwiska - Gr. Państwa	632+750	633+750	Pierwsza linia rozproszonej zabudowy usługowej oraz jednorodzinnej znajduje się w strefie oddziaływania ponadnormatywnego poziomu dźwięku mieszczącego się w zakresie 0-5 dB oraz 5-10 dB.	Cieszyn

Tom 2 – Autostrady, drogi ekspresowe i drogi krajowe w zarządzie GDDKiA

Lp.	Nazwa odcinka drogi	Orientacyjny kilometr		Zakres naruszeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem LDWN	Nazwa gminy
		od	do		
60.	DK Nr 11 Tworóg – Tarnowskie Góry	557+300	557+600	W zaznaczonym kilometrażu występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu – oddziaływanie na obszary chronione akustycznie (głównie zabudowa jednorodzinna i usługowa) w zakresie 0-5 dB oraz 5-10 dB.	Tworóg
61.	DK Nr 11 Tworóg – Tarnowskie Góry	558+500	559+700	W zaznaczonym kilometrażu występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu – oddziaływanie na obszary chronione akustycznie (głównie rozproszona zabudowa jednorodzinna i usługowa) w zakresie 0-5 dB oraz 5-10 dB.	Tworóg
62.	DK Nr 11 Tworóg – Tarnowskie Góry	560+050	560+200	Pojedynczy dom jednorodzinny znajduje się w zasięgu oddziaływania ponadnormatywnego poziomu hałasu – do 5 dB.	Tworóg
63.	DK Nr 11 Tworóg – Tarnowskie Góry	561+450	562+700	Pierwsza linia zabudowy znajduje się w strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę o około 0 - 10 dB.	Tworóg
64.	DK Nr 11 Tworóg – Tarnowskie Góry	564+450	565+750	Pierwsza linia zabudowy znajduje się w strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę o około 0 - 10 dB.	Tarnowskie Góry
65.	DK Nr 11 Tarnowskie Góry (obw.A) – skrz. z DK NR 78	566+250	568+050	Pierwsza linia zabudowy znajduje się w strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę o około 0 - 10 dB. Miejscami występują przekroczenia powyżej 10 dB. W sąsiedztwie drogi znajduje się przychodnia lekarska.	Tarnowskie Góry
66.	DK Nr 11 Tarnowskie Góry (obw.A) – skrz. z DK NR 78	570+050	576+000	W zaznaczonym kilometrażu występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu – oddziaływanie na obszary chronione akustycznie (głównie rozproszona zabudowa usługowa, jednorodzinna i mieszkaniowa) w zakresie 0-5 dB oraz 5-10 dB. Miejscami występują przekroczenia powyżej 10 dB.	Tarnowskie Góry
67.	DK Nr 43 Kłobuck Skrzyż. DW 492 – gr. M. Kłobuck	46+050	48+250	W zaznaczonym kilometrażu występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu – oddziaływanie na obszary chronione akustycznie (głównie rozproszona zabudowa usługowa, jednorodzinna i mieszkaniowa) w zakresie 0-5 dB oraz 5-10 dB. Miejscami występują przekroczenia powyżej 10 dB.	Kłobuck

Tom 2 – Autostrady, drogi ekspresowe i drogi krajowe w zarządzie GDDKiA

Lp.	Nazwa odcinka drogi	Orientacyjny kilometraż		Zakres naruszeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem LDWN	Nazwa gminy
		od	do		
68.	DK Nr 43 Gr. M. Kłobuck – Gr. M. Częstochowa	50+750	56+900	W zaznaczonym kilometrażu występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu – oddziaływanie na obszary chronione akustycznie (głównie rozproszona zabudowa usługowa i jednorodzinna) głównie w zakresie 0-5 dB. W niewielkim stopniu występują przekroczenia w zakresach 5-10 dB oraz powyżej 10 dB.	Kłobuck
69.	DK Nr 44 Gliwice - Dąbrowa	8+600	9+000	Pierwsza linia zabudowy znajduje się w strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę o około 0 - 5 dB.	Gierałtowice
70.	DK Nr 44 Gliwice - Dąbrowa	9+500	10+750	Pierwsza linia zabudowy znajduje się w strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę o około 0 - 5 dB.	Gierałtowice
71.	DK Nr 44 Gliwice – Dąbrowa - Śmiłowice	11+400	18+350	Pierwsza linia zabudowy znajduje się w strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę o około 0 - 5 dB oraz miejscami 5-10 dB. W niewielkim stopniu występują przekroczenia powyżej 10 dB.	Gierałtowice, Mikołów
72.	DK Nr 44 Dąbrowa - Śmiłowice	18+750	23+400	Pierwsza linia zabudowy znajduje się w strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę o około 0 - 5 dB oraz miejscami 5-10 dB. W niewielkim stopniu występują przekroczenia powyżej 10 dB.	Mikołów
73.	DK Nr 44 Śmiłowice- Mikołów	24+000	26+500	W zaznaczonym kilometrażu występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu – oddziaływanie na obszary chronione akustycznie (głównie rozproszona zabudowa usługowa i jednorodzinna) głównie w zakresie 0-5 dB. W niewielkim stopniu występują przekroczenia w zakresie 5-10 dB.	Mikołów
74.	DK Nr 44a Bieruń Stary – Gr. Woj.	5+500	7+200	Pierwsza linia zabudowy znajduje się w na granicach poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę o około 0 - 5 dB oraz miejscami 5-10 dB.	Bieruń

Tom 2 – Autostrady, drogi ekspresowe i drogi krajowe w zarządzie GDDKiA

Lp.	Nazwa odcinka drogi	Orientacyjny kilometraż		Zakres naruszeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem LDWN	Nazwa gminy
		od	do		
75.	DK Nr 44a Bieruń Stary – Gr. Woj.	7+750	10+627	Pierwsza linia zabudowy znajduje się w na granicach poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę o około 0 - 5 dB oraz miejscami 5-10 dB.	Bieruń
76.	DK Nr 46 Lubliniec - Herby	161+735	164+50	Zabudowa zlokalizowana najbliżej drogi znajduje się w na granicach poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę o około 0 - 5 dB oraz miejscami, w znacznie mniejszym stopniu: 5-10 dB.	Kochanowice
77.	DK Nr 46 Lubliniec - Herby	166+750	167+800	Zabudowa zlokalizowana najbliżej drogi (usługowa i jednorodzinna) znajduje się w oddziaływaniu poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę o około 0 - 5 dB oraz miejscami, w znacznie mniejszym stopniu: 5-10 dB.	Herby
78.	DK Nr 46 Herby - Blachownia	173+450	174+750	Zabudowa zlokalizowana najbliżej drogi (usługowa i jednorodzinna) znajduje się w oddziaływaniu poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę o około 0 - 5 dB oraz 5-10 dB. W niewielkim stopniu występują przekroczenia powyżej 10 dB.	Herby
79.	DK Nr 46 Herby - Blachownia	176+200	176+450	Pierwsza linia zabudowy znajduje się w na granicach poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę o około 0 - 5 dB	Herby
80.	DK Nr 46 Herby - Blachownia	Okolo 178+300		Rozproszona zabudowa mieszkaniowa narażona jest na ponadnormatywne przekroczenia hałasu sięgające 5-10 dB	Blachownia
81.	DK Nr 46 Blachownia - Częstochowa	179+700	181+350	Pierwsza linia zabudowy znajduje się w na granicach poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę o około 0 - 5 dB, natomiast w mniejszej: 5-10 dB	Blachownia
82.	DK Nr 46 Blachownia - Częstochowa	182+750	183+492	Pierwsza linia zabudowy znajduje się w na granicach poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę o około 0 - 5 dB, natomiast w mniejszej: 5-10 dB.	Blachownia

Tom 2 – Autostrady, drogi ekspresowe i drogi krajowe w zarządzie GDDKiA

Lp.	Nazwa odcinka drogi	Orientacyjny kilometr		Zakres naruszeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem LDWN	Nazwa gminy
		od	do		
83.	DK Nr 52 Bielsko B.-Kozy – Kobiernice DW 948	11+000	17+800	W zaznaczonym kilometrażu występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu – oddziaływanie na obszary chronione akustycznie (głównie rozproszona zabudowa usługowa i jednorodzinna) przede wszystkim w zakresie 0-5 dB. W niewielkim stopniu występują przekroczenia w zakresach 5-10 dB.	Kozy, Porąbka
84.	DK Nr 52 Kobiernice DW 948 - Kęty	18+650	21+600	W zaznaczonym kilometrażu występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu – oddziaływanie na obszary chronione akustycznie (głównie bardzo rozproszona zabudowa usługowa i jednorodzinna) przede wszystkim w zakresie 0-5 dB. W niewielkim stopniu występują przekroczenia w zakresach 5-10 dB.	Porąbka
85.	DK Nr 69 Bielsko B.- Rybarzowice	6+000	9+750	W zaznaczonym kilometrażu występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu – oddziaływanie na obszary chronione akustycznie (głównie zabudowa usługowa i jednorodzinna) przede wszystkim w zakresie 0-5 dB. W niewielkim stopniu występują przekroczenia w zakresach 5-10 dB.	Wilkowice
86.	DK Nr 69 Bielsko B.- Rybarzowice - Żywiec	10+800	18+875	W zaznaczonym kilometrażu występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu – oddziaływanie na obszary chronione akustycznie (głównie zabudowa usługowa i jednorodzinna) przede wszystkim w zakresie 0-5 dB. W niewielkim stopniu występują przekroczenia w zakresach 5-10 dB. Tuż przy drodze występują przekroczenia norm o ponad 10 dB.	Buczkowice, Łodygowice, Żywiec
87.	DK Nr 69 Węgierska Góra - Milówka	30+000	30+750	Pierwsza linia zabudowy znajduje się na granicach poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę o około 0 - 5 dB	Węgierska Góra
88.	DK Nr 69 Węgierska Góra - Milówka	36+500	37+500	Zabudowa znajdująca się na granicach poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę o około 0 - 5 dB usytuowana jest najbliżej analizowanej drogi.	Milówka

Tom 2 – Autostrady, drogi ekspresowe i drogi krajowe w zarządzie GDDKiA

Lp.	Nazwa odcinka drogi	Orientacyjny kilometraż		Zakres naruszeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem LDWN	Nazwa gminy
		od	do		
89.	DK Nr 78 Gorzyce – Wodzisław DW 933 – DW 933/ Przejście - DW 933 Wodzisław – Rybnik	8+050	13+950	Pierwsza linia zabudowy znajduje się w strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę o około 5 – 10 dB. W zasięgu oddziaływania znajduje się zabudowa mieszkaniowa, jednorodzinna oraz tereny nieobjęte ochroną akustyczną tj. centra handlowe, bazy logistyczne oraz prywatne firmy usługowe wzdłuż DK-78	Gorzyce
90.	DK Nr 78 Gorzyce – Wodzisław DW 933 – DW 933/ Przejście - DW 933 Wodzisław – Rybnik	15+200	15+300	Pierwsza linia zabudowy znajduje się w strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę o około 0 – 5 dB. W zasięgu oddziaływania znajduje się zabudowa mieszkaniowa, jednorodzinna oraz tereny nieobjęte ochroną akustyczną tj. centra handlowe, bazy logistyczne oraz prywatne firmy usługowe wzdłuż DK-78.	Wodzisław Śląski
91.	DK Nr 78 Gorzyce – Wodzisław DW 933 – DW 933/ Przejście - DW 933 Wodzisław – Rybnik	16+050	16+550	Pierwsza linia zabudowy znajduje się w strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę o około 0 – 10 dB. W zasięgu oddziaływania znajduje się zabudowa mieszkaniowa, jednorodzinna oraz tereny nieobjęte ochroną akustyczną tj. centra handlowe, bazy logistyczne oraz prywatne firmy usługowe wzdłuż DK-78.	Wodzisław Śląski
92.	DK Nr 78 Gorzyce – Wodzisław DW 933 – DW 933/ Przejście - DW 933 Wodzisław – Rybnik	17+250	18+600	Pierwsza linia zabudowy znajduje się w strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę o około 0 – 10 dB. W zasięgu oddziaływania znajduje się zabudowa mieszkaniowa, jednorodzinna oraz tereny nieobjęte ochroną akustyczną tj. centra handlowe, bazy logistyczne oraz prywatne firmy usługowe wzdłuż DK-78.	Wodzisław Śląski
93.	DK Nr 78 Gorzyce – Wodzisław DW 933 – DW 933/ Przejście - DW 933 Wodzisław – Rybnik	19+150	19+800	Pierwsza linia zabudowy znajduje się w strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę o około 0 – 5 dB. W zasięgu oddziaływania znajduje się zabudowa mieszkaniowa, jednorodzinna oraz tereny nieobjęte ochroną akustyczną tj. centra handlowe, bazy logistyczne oraz prywatne firmy usługowe wzdłuż DK-78.	Wodzisław Śląski/Radlin

Tom 2 – Autostrady, drogi ekspresowe i drogi krajowe w zarządzie GDDKiA

Lp.	Nazwa odcinka drogi	Orientacyjny kilometraż		Zakres naruszeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem LDWN	Nazwa gminy
		od	do		
94.	DK Nr 78 Gorzyce – Wodzisław DW 933 – DW 933/ Przejście - DW 933 Wodzisław – Rybnik	20+500	22+500	Pierwsza linia zabudowy znajduje się w strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę o około 0 – 10 dB. W zasięgu oddziaływania znajduje się zabudowa mieszkaniowa, jednorodzinna oraz tereny nieobjęte ochroną akustyczną tj. centra handlowe, bazy logistyczne oraz prywatne firmy usługowe wzdłuż DK-78.	Radlin
95.	DK Nr 78 Rybnik –DW 921 Kuźnia Nieborowska - Gliwice	41+700	42+100	W strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę o około 0 – 5 dB znajdują się pojedyncze budynki mieszkalne.	Pilchowice
96.	DK Nr 78 Rybnik –DW 921 Kuźnia Nieborowska - Gliwice	44+200	44+250	W strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę o około 0 – 5 dB znajduje się pojedynczy budynek mieszkalny.	Pilchowice
97.	DK Nr 78 Rybnik –DW 921 Kuźnia Nieborowska - Gliwice	45+700	45+900	W strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę o około 0 – 5 dB znajdują się pojedyncze budynki mieszkalne.	Pilchowice
98.	DK Nr 78 Rybnik –DW 921 Kuźnia Nieborowska - Gliwice	46+500	46+550	W strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę o około 0 – 5 dB znajduje się pojedynczy budynek mieszkalny.	Pilchowice
99.	DK Nr 78 Gliwice – Zabrze	60+550	60+650	Pierwsza linia zabudowy znajduje się w strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę o około 0 – 10 dB. W zasięgu oddziaływania znajduje się zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna.	Zbrosławice
100.	DK Nr 78 Gliwice – Zabrze	61+400	62+950	W strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę o około 0 – 5 dB znajdują się pojedyncze budynki mieszkalne. Zabudowa jest mocno rozproszona.	Zbrosławice
101.	DK Nr 78 Gliwice – Zabrze	63+050	64+500	W strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę o około 0 – 5 dB znajduje się zabudowa mieszkaniowa, jednorodzinna oraz tereny nieobjęte ochroną akustyczną tj. centra handlowe, bazy logistyczne oraz prywatne firmy usługowe wzdłuż DK-78.	Zbrosławice

Tom 2 – Autostrady, drogi ekspresowe i drogi krajowe w zarządzie GDDKiA

Lp.	Nazwa odcinka drogi	Orientacyjny kilometraż		Zakres naruszeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem LDWN	Nazwa gminy
		od	do		
102.	DK Nr 78 Zabrze – Bytom	68+250	68+500	W strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę o około 0 – 5 dB znajdują się pojedyncze budynki mieszkalne jednorodzinne oraz tereny nieobjęte ochroną akustyczną tj. centra handlowe, bazy logistyczne oraz prywatne firmy usługowe wzdłuż DK-78.	Zbrostawice
103.	DK Nr 78 Bytom – Tarnowskie Góry	73+000	74+000	Pierwsza linia zabudowy znajduje się w strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę o około 0 – 10 dB. W zasięgu oddziaływania znajduje się zabudowa mieszkaniowa, jednorodzinna oraz tereny nieobjęte ochroną akustyczną tj. bazy logistyczne oraz prywatne firmy usługowe wzdłuż DK-78.	m. Tarnowskie Góry
104.	DK Nr 78 Bytom – Tarnowskie Góry	75+500	76+200	Pierwsza linia zabudowy znajduje się w strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę o około 0 – 5 dB. W zasięgu oddziaływania znajduje się zabudowa mieszkaniowa, jednorodzinna oraz tereny nieobjęte ochroną akustyczną tj. centra handlowe, bazy logistyczne oraz prywatne firmy usługowe wzdłuż DK-78.	m. Tarnowskie Góry
105.	DK Nr 78 Tarnowskie Góry (DK 11) - DW 908	76+900	77+050	W strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę o około 0 – 5 dB znajdują się pojedyncze budynki mieszkalne.	m. Tarnowskie Góry
106.	DK Nr 78 Tarnowskie Góry (DK 11) - DW 908	76+850	77+000	W strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę o około 5 – 10 dB znajdują się pojedyncze budynki mieszkalne.	Świerklaniec
107.	DK Nr 78 Tarnowskie Góry – Orzech	79+200	81+415	Pierwsza linia zabudowy znajduje się w strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę o około 0 – 10 dB. W zasięgu oddziaływania znajduje się zabudowa mieszkaniowa, jednorodzinna oraz tereny nieobjęte ochroną akustyczną tj. niewielkie zakłady wytwórcze, firmy usługowe wzdłuż DK-78.	Świerklaniec

Tom 2 – Autostrady, drogi ekspresowe i drogi krajowe w zarządzie GDDKiA

Lp.	Nazwa odcinka drogi	Orientacyjny kilometraż		Zakres naruszeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem LDWN	Nazwa gminy
		od	do		
108.	DK Nr 78 Orzech – Świerklaniec	81+500	82+350	Pierwsza linia zabudowy znajduje się w strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę o około 0 – 10 dB. W zasięgu oddziaływania znajduje się zabudowa mieszkaniowa, jednorodzinna oraz tereny nieobjęte ochroną akustyczną tj. niewielkie zakłady wytwórcze, firmy usługowe wzdłuż DK-78.	Świerklaniec
109.	DK Nr 78 Orzech – Świerklaniec	84+300	84+600	W strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę o około 0 – 10 dB znajdują się pojedyncze budynki mieszkalne, jednorodzinne jak również zabudowa nieobjęta ochroną akustyczną, tj. firmy usługowe. Zabudowa na tym odcinku drogi jest mocno rozproszona.	Świerklaniec
110.	DK Nr 78 Siewierz-Zawiercie	113+300	115+500	Pierwsza linia zabudowy znajduje się w strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę o około 0 – 10 dB. W zasięgu oddziaływania znajduje się zabudowa mieszkaniowa, jednorodzinna oraz tereny nieobjęte ochroną akustyczną tj. niewielkie zakłady wytwórcze, firmy usługowe wzdłuż DK-78.	Poręba
111.	DK Nr 78 Siewierz-Zawiercie	116+700	122+690	Pierwsza linia zabudowy znajduje się w strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę o około 0 – 10 dB. W zasięgu oddziaływania znajduje się zabudowa mieszkaniowa, jednorodzinna i wielorodzinna oraz tereny nieobjęte ochroną akustyczną tj. niewielkie zakłady produkcyjne, firmy usługowe wzdłuż DK-78.	Poręba
112.	DK Nr 78 Kroczyce - Pradła	136+400	137+400	Pierwsza linia zabudowy znajduje się w strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę o około 0 – 10 dB. W zasięgu oddziaływania znajduje się zabudowa mieszkaniowa, jednorodzinna oraz tereny nieobjęte ochroną akustyczną tj. niewielkie zakłady wytwórcze, firmy usługowe wzdłuż DK-78.	Kroczyce

Tom 2 – Autostrady, drogi ekspresowe i drogi krajowe w zarządzie GDDKiA

Lp.	Nazwa odcinka drogi	Orientacyjny kilometr		Zakres naruszeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem LDWN	Nazwa gminy
		od	do		
113.	DK Nr 78 Kroczyce - Pradła	139+100	139+120	W strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę o około 0 – 10 dB znajdują się pojedynczy budynek mieszkalny, jednorodzinny.	Kroczyce
114.	DK Nr 78 Kroczyce - Pradła	141+800	142+200	W strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę o około 0 – 10 dB znajdują się budynki mieszkalne, jednorodzinne jak również zabudowa nieobjęta ochroną akustyczną, tj. firmy usługowe, niewielkie zakłady produkcyjne.	Kroczyce
115.	DK Nr 78 Pradła - Szczekociny	142+200	143+350	W strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę o około 0 – 10 dB znajdują się budynki mieszkalne, jednorodzinne jak również zabudowa nieobjęta ochroną akustyczną, tj. firmy usługowe, niewielkie zakłady produkcyjne.	Kroczyce
116.	DK Nr 78 Pradła - Szczekociny	148+900	149+400	W strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę o około 5 – 10 dB znajdują się pojedyncze budynki mieszkalne, jednorodzinne.	Szczekociny
117.	DK Nr 78 Pradła - Szczekociny	150+700	152+200	W strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę o około 0 – 10 dB znajdują się pojedyncze budynki mieszkalne, jednorodzinne. Zabudowa na tym odcinku drogi jest mocno rozproszona.	Szczekociny
118.	DK Nr 78 Pradła - Szczekociny	154+300	154+500	W strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę o około 0 – 10 dB znajdują się pojedyncze budynki mieszkalne, jednorodzinne.	Szczekociny
119.	DK Nr 78 Pradła - Szczekociny	155+700	157+500	Pierwsza linia zabudowy znajduje się w strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę o około 0 – 10 dB. W zasięgu oddziaływania znajduje się zabudowa mieszkaniowa, jednorodzinna oraz tereny nieobjęte ochroną akustyczną tj. niewielkie zakłady produkcyjne, firmy usługowe wzdłuż DK-78.	Szczekociny

Tom 2 – Autostrady, drogi ekspresowe i drogi krajowe w zarządzie GDDKiA

Lp.	Nazwa odcinka drogi	Orientacyjny kilometraż		Zakres naruszeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem LDWN	Nazwa gminy
		od	do		
120.	DK Nr 78 Szczekociny - Goleniowy	157+500	158+900	Pierwsza linia zabudowy znajduje się w strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę o około 0 – 10 dB. W zasięgu oddziaływania znajduje się zabudowa mieszkaniowa, jednorodzinna.	Szczekociny
121.	DK Nr 81 Mikołów/ Przejście	8+700	10+900	Zgodnie z opracowanymi mapami akustycznymi, pierwsza rozproszona linia zabudowy znajduje się w strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę o około 0 – 5 dB oraz miejscami 5-10 dB. W zasięgu oddziaływania znajduje się zabudowa mieszkaniowa, jednorodzinna oraz usługowa. W celu poprawy klimatu akustycznego w miejscach największych oddziaływań zostały postawione ekrany akustyczne.	Mikołów
122.	DK Nr 81 Mikołów/ Obwodnica - Zawisz	12+600	15+000	Pierwsza linia zabudowy znajduje się w strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę o około 0 – 10 dB. W zasięgu oddziaływania znajduje się zabudowa mieszkaniowa, jednorodzinna (około 35 budynków).	Miłków
123.	DK Nr 81 Miłków - Zawisz	15+450	16+500	Pierwsza rozproszona linia zabudowy znajduje się w strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę o około 0 – 5 dB oraz miejscami 5-10 dB. W zasięgu oddziaływania znajduje się zabudowa mieszkaniowa, jednorodzinna oraz usługowa.	Łaziska Górne
124.	DK Nr 81 Miłków - Zawisz	17+800	18+500	Pierwsza rozproszona linia zabudowy znajduje się w strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę o około 0 – 5 dB. Od km około 17+800 do 17+900 znajduje się ekran akustyczny.	Łaziska Górne

Tom 2 – Autostrady, drogi ekspresowe i drogi krajowe w zarządzie GDDKiA

Lp.	Nazwa odcinka drogi	Orientacyjny kilometraż		Zakres naruszeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem LDWN	Nazwa gminy
		od	do		
125.	DK Nr 81 Miłków – Zawisz – Żory -	19+700	23+600	W zaznaczonym kilometrażu występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu – oddziaływanie na obszary chronione akustycznie (w tym głównie rozproszona zabudowa usługowa i jednorodzinna) przede wszystkim w zakresie 0-5 dB. W niewielkim stopniu występują przekroczenia w zakresach 5-10 dB oraz powyżej 10 dB na domy jednorodzinne. W stanie istniejącym – na terenach przekroczeń ustawiono ekrany akustyczne.	Orzesze
126.	DK Nr 81 Zawisz – Żory -	25+200	26+700	Pierwsza rozproszona linia zabudowy znajduje się w strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę o około 0 – 5 dB, a tylko miejscami o 5-10 dB i więcej. W zasięgu oddziaływania znajduje się zabudowa mieszkaniowa, jednorodzinna oraz usługowa	Orzesze
127.	DK Nr 81 Żory - Pawłowice	36+250	36+600	Pierwsza rozproszona linia zabudowy znajduje się w strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę o około 0 – 5 dB, a tylko miejscami o 5-10 dB. W zasięgu oddziaływania znajduje się zabudowa jednorodzinna oraz usługowa	Pawłowice
128.	DK Nr 81 Żory - Pawłowice	37+500	41+500	Pierwsza linia zabudowy znajduje się w strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę głównie o około 0 – 5 dB, a tylko miejscami o 5-10 dB. W zasięgu oddziaływania znajduje się zabudowa jednorodzinna oraz usługowa. Jedynie w okolicy km 37+800 funkcjonuje krótki ekran akustyczny.	Pawłowice
129.	DK Nr 81 Pawłowice - Strumień	43+750	44+000	Pierwsza linia zabudowy znajduje się w strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę głównie o około 0 – 5 dB. W zasięgu oddziaływania znajduje się zabudowa jednorodzinna oraz usługowa.	Pawłowice
130.	DK Nr 81 Pawłowice - Strumień	45+450	45+600	Pierwsza linia zabudowy znajduje się w strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę głównie o około 0 – 5 dB. 3 budynki chronione akustycznie.	Pawłowice

Tom 2 – Autostrady, drogi ekspresowe i drogi krajowe w zarządzie GDDKiA

Lp.	Nazwa odcinka drogi	Orientacyjny kilometraż		Zakres naruszeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem LDWN	Nazwa gminy
		od	do		
131.	DK Nr 81 Pawłowice - Strumień	46+000	46+400	Pierwsza linia zabudowy znajduje się w strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę głównie o około 0 – 5 dB. 6 budynków chronionych akustycznie.	Pawłowice
132.	DK Nr 81 Zbątków DW 939 – Skoczów	55+400	57+300	Zgodnie z wykonanymi mapami akustycznymi [7] pierwsza linia zabudowy znajduje się w strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę głównie o około 0 – 5 dB, a tylko miejscami o 5-10 dB. W stanie istniejącym na terenach najbardziej narażonych na hałas drogowy funkcjonują ekrany akustyczne.	Skoczów
133.	DK Nr 81 Zbątków DW 939 – Skoczów	60+500	61+500	Zgodnie z wykonanymi mapami akustycznymi [7] pierwsza linia zabudowy znajduje się w strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę głównie o około 0 – 5 dB, a tylko miejscami o 5-10 dB. Rozproszona zabudowa jednorodzinna i usługowa.	Skoczów
134.	DK Nr 81 Skoczów/ Przejście	62+250	63+600	Zgodnie z wykonanymi mapami akustycznymi [7] pierwsza linia zabudowy znajduje się w strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę głównie o około 0 – 5 dB, a tylko miejscami o 5-10 dB. W stanie istniejącym na terenach najbardziej narażonych na hałas drogowy funkcjonują ekrany akustyczne.	Skoczów
135.	DK Nr 86 Wojkowice - Grodków	3+000	3+600	Pierwsza linia zabudowy znajduje się w strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę głównie o około 0 – 5 dB. Rozproszona zabudowa jednorodzinna i usługowa.	Siewierz
134.	DK Nr 86 Wojkowice - Grodków	5+150	5+250	Pierwsza linia zabudowy znajduje się w strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę głównie o około 0 – 5 dB. Rozproszona zabudowa jednorodzinna.	Psary
135.	DK Nr 86 Wojkowice - Grodków	5+650	5+750	Pierwsza linia zabudowy znajduje się w strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę głównie o około 0 – 5 dB. Rozproszona zabudowa jednorodzinna i usługowa.	Psary

Tom 2 – Autostrady, drogi ekspresowe i drogi krajowe w zarządzie GDDKiA

Lp.	Nazwa odcinka drogi	Orientacyjny kilometraż		Zakres naruszeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem LDWN	Nazwa gminy
		od	do		
136.	DK Nr 86 Wojkowice - Grodków	7+000	8+600	Zgodnie z wykonanymi mapami akustycznymi [7] pierwsza linia zabudowy znajduje się w strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę głównie o około 0 – 5 dB, a tylko miejscami o 5-10 dB. Rozproszona zabudowa jednorodzinna i usługowa. W stanie istniejącym na terenach najbardziej narażonych na hałas drogowy funkcjonują ekrany akustyczne.	Psary
137.	DK Nr 86 Wojkowice - Grodków	10+400	10+500	Pierwsza linia zabudowy znajduje się w strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę głównie o około 0 – 10 dB.	Będzin
138.	DK Nr 86 Grodków - Czeladź	11+250	12+000	Pierwsza linia zabudowy znajduje się w strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę głównie o około 0 – 10 dB, a miejscami powyżej 10 dB. Przede wszystkim zabudowa jednorodzinna i usługowa.	Będzin
139.	DK Nr 86 Grodków - Czeladź	12+250	13+000	Pierwsza linia zabudowy znajduje się w strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę głównie o około 0 – 10 dB. Przede wszystkim zabudowa jednorodzinna.	Będzin
140.	DK Nr 91c Kłomnice - Rudniki	87+500	88+800	Pierwsza linia zabudowy znajduje się w strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę głównie o około 0 – 5 dB. Przede wszystkim zabudowa jednorodzinna i usługowa.	Rędziny
141.	DK Nr 91c Rudniki - Częstochowa	90+750	93+700	Pierwsza linia zabudowy znajduje się na granicy występowania poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę głównie o około 0 – 5 dB. Przede wszystkim zabudowa jednorodzinna i usługowa.	Rędziny
142.	DK Nr 91 Czeladź - Będzin	14+000	16+500	Pierwsza linia zabudowy znajduje się na granicy występowania poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę głównie o około 0 – 5 oraz miejscami 5-10 dB. Przede wszystkim zabudowa mieszkaniowa, jednorodzinna, usługowa i sakralna.	Czeladź

Tom 2 – Autostrady, drogi ekspresowe i drogi krajowe w zarządzie GDDKiA

Lp.	Nazwa odcinka drogi	Orientacyjny kilometraż		Zakres naruszeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu wyrażonego wskaźnikiem LDWN	Nazwa gminy
		od	do		
143.	DK Nr 91 Czeladź - Będzin	17+000	17+700	Pierwsza linia zabudowy znajduje się na granicy występowania poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę głównie o około 0 – 5 oraz miejscami 5-10 dB. Przede wszystkim zabudowa mieszkaniowa, jednorodzinna, usługowa.	Czeladź
144.	DK Nr 94b Sławków/ Przejście	37+650	40+650	Pierwsza linia zabudowy znajduje się na granicy występowania poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę głównie o około 0 – 5 oraz miejscami 5-10 dB. Przede wszystkim zabudowa mieszkaniowa, jednorodzinna, usługowa.	Sławków

W ramach niniejszego opracowania wskazano tereny o największej wartości naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z podaniem zakresu ich naruszenia w odniesieniu do poszczególnych odcinków dróg objętych zakresem niniejszego Programu. W ramach map akustycznych opracowano rozkład hałasu generowanego przez ruch samochodowy wyrażony zarówno za pomocą wskaźnika LDWN (dzienno-wieczorowo-nocnego) jak i L_N (nocnego). Należy natomiast zaznaczyć, iż we wszystkich przypadkach wskaźnik LDWN 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 LDWN.

Ustalając listę priorytetów w zakresie ochrony przed hałasem na tych terenach, należy brać pod uwagę 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. W Programie określono, w których miejscach w pierwszej kolejności powinny zostać zrealizowane działania redukujące hałas. Przedstawiono je poniżej w kolejnym rozdziale Programu.

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 autostrad, dróg ekspresowych i dróg krajowych 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

Tom 2 – Autostrady, drogi ekspresowe i drogi krajowe w zarządzie GDDKiA

przedstawione w opracowanych Mapach akustycznych 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:

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

gdzie:

M – wartość wskaźnika,

ΔL – 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, 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, zaproponowano działania naprawcze w celu poprawy klimatu akustycznego na terenach sąsiadujących z nimi. Przedstawiono je poniżej w tabl. 3. 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.

Tom 2 – Autostrady, drogi ekspresowe i drogi krajowe w zarządzie GDDKiA

Tabl. 3. Zestawienie działań naprawczych do wykonania w celu poprawy klimatu akustycznego dla odcinków autostrad, dróg ekspresowych i dróg krajowych zlokalizowanych w granicach województwa śląskiego

Lp.	Nazwa odcinka drogi	Kilometraż		Działania mające na celu poprawę klimatu akustycznego	Uwagi	Szacunkowe koszty	Termin realizacji
		Od	Do				
1.	Droga krajowa nr 1 na odcinku Częstochowa - Poczesna	481+700	485+000	Budowa autostrady A1 odc. Pyrzowice - koniec obwodnicy Częstochowy w podziale na odcinki F, G, H, I oraz budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych wzdłuż drogi krajowej nr 1 w m. Wrzosowa w sąsiedztwie zespołu szkół od km 482+900 do km 483+200	-	- *	2015 – 2018 r.
2.	Droga krajowa nr 1 na odcinku Kruszyna - Częstochowa	486+400	490+500	Budowa autostrady A1 odc. Pyrzowice - koniec obw. Częstochowy w podziale na odcinki F, G, H, I	-	- *	2015 – 2018 r.
		491+000	493+000				
		496+800	497+100				
3.	Droga krajowa nr 1 na odcinku Poczesna - Koziegłowy	499+500	501+000	Budowa autostrady A1 odc. Pyrzowice - koniec obwodnicy Częstochowy w podziale na odcinki F, G, H, I	-	- *	2015 – 2018 r.
4.	Droga krajowa nr 1 na odcinku Koziegłowy - Siewierz	503+000	504+750	Budowa autostrady A1 odc. Pyrzowice - koniec obwodnicy Częstochowy w podziale na odcinki F, G, H, I	-	- *	2015 – 2018 r.
5.	Droga krajowa nr 1 na odcinku Siewierz /Przejście/	511+750	512+000	Budowa autostrady A1 odc. Pyrzowice - koniec obwodnicy Częstochowy w podziale na odcinki F, G, H, I oraz budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych wzdłuż drogi krajowej nr 1 w miejscowości Siewierz od km 515+809 do km 517+514	-	- *	2015 – 2018 r.
		512+500	513+000				
		515+750	517+600				

Tom 2 – Autostrady, drogi ekspresowe i drogi krajowe w zarządzie GDDKiA

Lp.	Nazwa odcinka drogi	Kilometraż		Działania mające na celu poprawę klimatu akustycznego	Uwagi	Szacunkowe koszty	Termin realizacji
		Od	Do				
6.	Droga krajowa nr 1 na odcinku Siewierz - Wojkowice	521+500	521+750	Budowa autostrady A1 odc. Pyrzowice - koniec obwodnicy Częstochowy w podziale na odcinki F, G, H, I	-	- *	2015 – 2018 r.
7.	Droga ekspresowa S1 na odcinku Sulno - Kosztowy	539+700	546+400	Budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych wzdłuż drogi ekspresowej S1 w miejscowości Sosnowiec część II i III	-	- *	2016 – 2020 r.
8.	Droga ekspresowa S1 na odcinku Kosztowy - Tychy	551+000	551+600	Budowa ekranów akustycznych wzdłuż drogi ekspresowej S1	Zadanie zrealizowane przez GDDKiA po wykonaniu map akustycznych, a przed opracowaniem niniejszego Programu.	Koszty zostały poniesione przez GDDKiA przed opracowaniem niniejszego Programu	Zadanie zakończone
9.	Droga krajowa nr 1 na odcinku Kobiór - Pszczyna DW 931	579+250	580+000	Budowa drogi ekspresowej S1 Kosztowy - Bielsko-Biała oraz budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych wzdłuż drogi krajowej nr 1 na odcinku Piasek - Pszczyna	Termin budowy drogi ekspresowej S1 Kosztowy - Bielsko-Biała może różnić się od terminu realizacji zadania określonego w niniejszej tabeli (zadanie rezerwowe ujęte w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023)	- *	2016 – 2020 r.
		581+300	581+700				
		582+250	583+250				
10.	Droga krajowa nr 1 na odcinku Pszczyna DW 931 - Czechowice Dziedzice	588+000	589+900	Budowa drogi S1 Kosztowy - Bielsko-Biała oraz budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych wzdłuż drogi krajowej nr 1 w miejscowości Goczałkowice Zdrój (od km 586+504 do km 589+971) i Czechowice - Dziedzice	Termin budowy drogi ekspresowej S1 Kosztowy - Bielsko-Biała może różnić się od terminu realizacji zadania określonego w niniejszej tabeli (zadanie rezerwowe ujęte w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023)	- *	2015 – 2020 r.
		592+000	594+000				
		595+250	598+500				

Tom 2 – Autostrady, drogi ekspresowe i drogi krajowe w zarządzie GDDKiA

Lp.	Nazwa odcinka drogi	Kilometraż		Działania mające na celu poprawę klimatu akustycznego	Uwagi	Szacunkowe koszty	Termin realizacji
		Od	Do				
11.	Droga ekspresowa S1 na odcinku Węzeł Wapienica - Węzeł Skoczów	609+500	611+000	Budowa ekranów akustycznych wzdłuż drogi ekspresowej S1	Zadanie zrealizowane przez GDDKiA po wykonaniu map akustycznych, a przed opracowaniem niniejszego Programu.	Koszty zostały poniesione przez GDDKiA przed opracowaniem niniejszego Programu	Zadanie zakończone
12.	Droga krajowa nr 11 na odcinku Tworóg - Tarnowskie Góry	564+400	565+750	Budowa obwodnicy Tarnowskich Gór	Termin budowy obwodnicy Tarnowskich Gór może różnić się od terminu realizacji zadania określonego w niniejszej tabeli (zadanie rezerwowe ujęte w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023)	- *	2014 – 2023 r.
		567+100	567+800				
13.	Droga krajowa nr 11 na odcinku Tarnowskie Góry (Obwodnica A) - skrzyżowanie z drogą krajową nr 78	570+500	571+000	Budowa obwodnicy Tarnowskich Gór	Termin budowy obwodnicy Tarnowskich Gór może różnić się od terminu realizacji zadania określonego w niniejszej tabeli (zadanie rezerwowe ujęte w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023)	- *	2014 – 2023 r.
14.	Droga krajowa nr 11 na odcinkach: Tarnowskie Góry (Obwodnica B) - skrzyżowanie z drogą krajową nr 78 oraz Obwodnica - granica miasta Bytom	572+400	575+000	Budowa obwodnicy Tarnowskich Gór	Termin budowy obwodnicy Tarnowskich Gór może różnić się od terminu realizacji zadania określonego w niniejszej tabeli (zadanie rezerwowe ujęte w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023)	- *	2014 – 2023 r.

Tom 2 – Autostrady, drogi ekspresowe i drogi krajowe w zarządzie GDDKiA

Lp.	Nazwa odcinka drogi	Kilometraż		Działania mające na celu poprawę klimatu akustycznego	Uwagi	Szacunkowe koszty	Termin realizacji
		Od	Do				
15.	Droga Krajowa nr 44 na odcinku Gliwice - Dąbrowa	15+000	17+000	Realizacja zadań zaproponowanych w ramach opracowania pn.: „Przegląd ekologiczny drogi krajowej nr 44 od km 14+900 do km 16+900 na terenie Powiatu Mikołowskiego w Mikołowie”	Koszty realizacji działań oszacowano dla wariantu 3 zabezpieczeń proponowanego w ramach przeglądu ekologicznego (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)	5 300 000 zł	2015 – 2018 r.
		17+000	18+000	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	Przed realizacją zadań należy wykonać przegląd ekologiczny, w ramach którego zostanie stwierdzona możliwość ich realizacji. Dopuszcza się odstępianie od realizacji zadań lub ich zmianę na inne, jeżeli po szczegółowej analizie wykonanej na etapie przeglądu ekologicznego zostanie stwierdzona taka konieczność. Koszty zadań oszacowano na podstawie opracowania pn.: „Przegląd ekologiczny drogi krajowej nr 44 od km 14+900 do km 16+900 na terenie Powiatu Mikołowskiego w Mikołowie”.	2 700 000 zł	2015 – 2018 r.
16.	Droga Krajowa nr 44 na odcinku Dąbrowa - Mikołów	22+000	26+000	Budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych wzdłuż DK 44 w ciągu ul. Beskidzkiej w Mikołowie	-	- *	2016 – 2020 r.

Tom 2 – Autostrady, drogi ekspresowe i drogi krajowe w zarządzie GDDKiA

Lp.	Nazwa odcinka drogi	Kilometraż		Działania mające na celu poprawę klimatu akustycznego	Uwagi	Szacunkowe koszty	Termin realizacji
		Od	Do				
17.	Droga krajowa nr 46 na odcinku Herby - Blachownia	173+500	174+000	Egzekwowanie ograniczenia prędkości do 50 km/h, utworzenie strefy ruchu uspokozonego, budowa ekranów akustycznych w miejscach, w których jest to możliwe z uwagi na bezpieczeństwo ruchu drogowego	Przed realizacją zadań należy wykonać przegląd ekologiczny, w ramach którego zostanie stwierdzona możliwość ich realizacji. Dopuszcza się odstępianie od realizacji zadań lub ich zmianę na inne, jeżeli po szczegółowej analizie wykonanej na etapie przeglądu ekologicznego zostanie stwierdzona taka konieczność. Koszty zadań oszacowano na podstawie opracowania pn.: „Przegląd ekologiczny drogi krajowej nr 44 od km 14+900 do km 16+900 na terenie Powiatu Mikołowskiego w Mikołowie”.	1 300 000 zł	2015 – 2018 r.
18.	Droga krajowa nr 69 na odcinku Bielsko-Biała - Rybarzowice	6+000	9+750	Wymiana nawierzchni drogi	Dodatkowo należy rozważyć zastosowanie nawierzchni o zredukowanej hałaśliwości	2 800 000 zł	2015 – 2018 r.
19.	Droga krajowa nr 69 na odcinku Rybarzowice - Żywiec	13+250	14+000	Wymiana nawierzchni drogi	Dodatkowo należy rozważyć zastosowanie nawierzchni o zredukowanej hałaśliwości	600 000 zł	2015 – 2018 r.
20.	Droga krajowa nr 78 na odcinku Gorzyce - Wodzisław DW 933	8+000	14+000	Wymiana nawierzchni drogi	Dodatkowo należy rozważyć zastosowanie nawierzchni o zredukowanej hałaśliwości	4 500 000 zł	2015 – 2018 r.
21	Droga krajowa nr 78 na odcinku Bytom - Tarnowskie Góry (DK 11)	73+000	74+000	Budowa obwodnicy Tarnowskich Gór	Termin budowy obwodnicy Tarnowskich Gór może różnić się od terminu realizacji zadania określonego w niniejszej tabeli (zadanie rezerwowe ujęte w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023)	- *	2014 – 2023 r.

Tom 2 – Autostrady, drogi ekspresowe i drogi krajowe w zarządzie GDDKiA

Lp.	Nazwa odcinka drogi	Kilometraż		Działania mające na celu poprawę klimatu akustycznego	Uwagi	Szacunkowe koszty	Termin realizacji
		Od	Do				
		75+000	76+250	Budowa obwodnicy Tarnowskich Gór	Termin budowy obwodnicy Tarnowskich Gór może różnić się od terminu realizacji zadania określonego w niniejszej tabeli (zadanie rezerwowe ujęte w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023)	- *	2014 – 2023 r.
22.	Droga krajowa nr 78 na odcinku Tarnowskie Góry (DK 11) - DW 908	76+200	77+200	Budowa obwodnicy Tarnowskich Gór	Termin budowy obwodnicy Tarnowskich Gór może różnić się od terminu realizacji zadania określonego w niniejszej tabeli (zadanie rezerwowe ujęte w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023)	- *	2014 – 2023 r.
23.	Droga krajowa nr 78 na odcinku Tarnowskie Góry - Orzech	79+000	80+900	Budowa obwodnicy Tarnowskich Gór	Termin budowy obwodnicy Tarnowskich Gór może różnić się od terminu realizacji zadania określonego w niniejszej tabeli (zadanie rezerwowe ujęte w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023)	- *	2014 – 2023 r.
24.	Droga krajowa nr 78 na odcinku Tarnowskie Góry - Świerklaniec	81+250	82+000	Budowa obwodnicy Tarnowskich Gór	Termin budowy obwodnicy Tarnowskich Gór może różnić się od terminu realizacji zadania określonego w niniejszej tabeli (zadanie rezerwowe ujęte w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023)	- *	2014 – 2023 r.

Tom 2 – Autostrady, drogi ekspresowe i drogi krajowe w zarządzie GDDKiA

Lp.	Nazwa odcinka drogi	Kilometraż		Działania mające na celu poprawę klimatu akustycznego	Uwagi	Szacunkowe koszty	Termin realizacji
		Od	Do				
25.	Droga krajowa nr 78 na odcinku Kroczyce - Pradła	142+200	143+000	Egzekwowanie ograniczenia prędkości do 50 km/h, utworzenie strefy ruchu uspokozonego, budowa ekranów akustycznych w miejscach, w których jest to możliwe z uwagi na bezpieczeństwo ruchu drogowego	Przed realizacją zadań należy wykonać przegląd ekologiczny, w ramach którego zostanie stwierdzona możliwość ich realizacji. Dopuszcza się odstępnie od realizacji zadań lub ich zmianę na inne, jeżeli po szczegółowej analizie wykonanej na etapie przeglądu ekologicznego zostanie stwierdzona taka konieczność. Koszty zadań oszacowano na podstawie opracowania pn.: „Przegląd ekologiczny drogi krajowej nr 44 od km 14+900 do km 16+900 na terenie Powiatu Mikołowskiego w Mikołowie”.	2 200 000 zł	2015 – 2018 r.
26.	Droga krajowa nr 81 na odcinku Mikołów /Przejsie/	8+900	11+000	Budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych wzdłuż DK 81 w miejscowości Mikołów - Kamionka Etap II	-	- *	2015 – 2016 r.
27.	Droga krajowa nr 81 na odcinku Zawisz - Żory	19+700	23+000	Budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych wzdłuż DK 81 w miejscowości Orzesze	-	- *	2016 – 2020 r.
28.	Droga krajowa nr 81 na odcinku Żory - Pawłowice	38+250	41+500	Budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych wzdłuż DK 81 w miejscowościach Warszowice - Pawłowice	-	- *	2016 – 2020 r.
29.	Droga krajowa nr 86 na odcinku Wojkowice - Grodków	7+000	8+000	Budowa ekranów akustycznych po obydwu stronach drogi krajowej nr 86	Przed realizacją zadania należy wykonać przegląd ekologiczny, w ramach którego zostanie stwierdzona możliwość realizacji ekranów akustycznych. Dopuszcza się zmianę proponowanego zadania na inne, jeżeli po szczegółowej analizie wykonanej na etapie przeglądu ekologicznego zostanie stwierdzona taka konieczność.	6 000 000 zł	2015 – 2018 r.

Tom 2 – Autostrady, drogi ekspresowe i drogi krajowe w zarządzie GDDKiA

Lp.	Nazwa odcinka drogi	Kilometraż		Działania mające na celu poprawę klimatu akustycznego	Uwagi	Szacunkowe koszty	Termin realizacji
		Od	Do				
30.	Droga ekspresowa S86 na odcinku Sosnowiec - Katowice	17+300	19+000	Budowa ekranów akustycznych po lewej stronie drogi ekspresowej S 86 (wzdłuż łącznicy węzła drogowego)	Przed realizacją zadania należy wykonać przegląd ekologiczny, w ramach którego zostanie stwierdzona możliwość realizacji ekranów akustycznych. Dopuszcza się zmianę proponowanego zadania na inne, jeżeli po szczegółowej analizie wykonanej na etapie przeglądu ekologicznego zostanie stwierdzona taka konieczność.	2 200 000 zł	2015 – 2018 r.
Łączny koszt realizacji proponowanych zadań:						27 600 000 zł *	

*) W łącznej sumie kosztów proponowanych zadań naprawczych zawarto jedynie te koszty, które będą musiały być poniesione przez GDDKiA w celu realizacji zadań proponowanych w ramach Programu. Nie zawierają one kosztów realizacji zadań zaplanowanych do wykonania przez GDDKiA niezależnie od niniejszego opracowania. Koszty te są przedstawione w rozdziale 1.5.

Tom 2 – Autostrady, drogi ekspresowe i drogi krajowe w zarządzie GDDKiA

Należy wyraźnie podkreślić, iż podane koszty budowy ekranów akustycznych są ceną 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. Także wykonywane podczas opracowania projektów budowlanych i wykonawczych szczegółowe badania i analizy mogą wpłynąć znacząco na zakres zarówno projektów jak i realizowanych na ich podstawie zabezpieczeń. Dodatkowo należy wspomnieć o potencjalnej konieczności wykupu gruntów przez Zarządcę analizowanych odcinków dróg krajowych w celu uzyskania miejsca na budowę urządzeń przeciwdźwiękowych. Tych kosztów na etapie wykonywania Programu ochrony środowiska przed hałasem nie można oszacować.

Niezależnie od zadań wymienionych w powyższej tabeli Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad będzie realizowała inne inwestycje, które spowodują poprawę stanu klimatu akustycznego w sąsiedztwie dróg krajowych. Zadania te przedstawiono poniżej w tabl. 4. Należy zaznaczyć, że część z nich będzie realizowana pod warunkiem otrzymania niezbędnych środków finansowych. Koszty realizacji tych inwestycji przedstawiono w rozdziale 1.5 Programu.

Tabl. 4. Zadania inwestycyjne planowane do realizacji przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad niezależnie od Programu ochrony środowiska przed hałasem

Planowana inwestycja	Planowany termin realizacji
Autostrada A1 odc. Pyrzowice – koniec obw. Częstochowy w podziale na odcinki F, G, H, I	2015 - 2018 r.
Budowa drogi krajowej nr 78 na odcinku od km 105+836 do km 130+135 (Budowa obwodnicy Poręby i Zawiercia)	2016 – 2020 r.
Autostrada A1 koniec obw. Częstochowy – Tuszyń” odc. E gr. woj. łódzkiego – w. Rzęsawa (bez węzła)	2015 – 2019 r.
Budowa drogi ekspresowej S-69 Bielsko-Biała - Żywiec - Zwardoń, odcinek Przybędza - Milówka (Obejście Węgierskiej Górki)	2017 - 2019 r.
Budowa drogi S1 Kosztowy – Bielsko-Biała	2013 - 2023 r.
Budowa obwodnicy Tarnowskich Gór	2014 - 2023 r.
Budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych wzdłuż DK 81 w miejscowości Mikołów – Kamionka Etap II	2015 r.
Budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych wzdłuż DK 1 w miejscowości Goczałkowice – Zdrój, km 586+504 – km 589+971.9	2015 r.
Budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych wzdłuż DK 1 w miejscowości Siewierz km 515 + 809 – 517+514	2015 - 2016 r.
Budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych wzdłuż DK 45 (ul. Starowiejska) na odcinku od skrzyżowania z ul. Ocicką do skrzyżowania z ul. Czarnieckiego, km 20+781 do km 21+205 w m. Racibórz	2016 – 2020 r.
Budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych wzdłuż autostrady A-4 na odcinku Kleszczów-Sośnica w km 292+400 do km 312+700, z wyłączeniem odcinka w m. Bojków, wraz z przebudową istniejących zabezpieczeń przeciwhałasowych	2016 – 2020 r.
Budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych wzdłuż DK 81 od km 17+700 do km 18+700 wraz z przebudową odcinków istniejących w m. Łaziska Górne (ul. Cieszyńska)	2016 – 2020 r.

Tom 2 – Autostrady, drogi ekspresowe i drogi krajowe w zarządzie GDDKiA

Planowana inwestycja	Planowany termin realizacji
Budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych wzdłuż drogi krajowej nr 1 w m. Wrzosowa w sąsiedztwie zespołu szkół, km od 482+900 do km 483+200	2016 – 2020 r.
Budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych wzdłuż DK 81 na odcinku Drogomyśl – Harbutowice, km 56+984.74 do 61+597.96 oraz 55+200 – 63+500	2016 – 2020 r.
Budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych wzdłuż S-1 w ciągu obwodnicy miejscowości Skoczów	2016 – 2020 r.
Budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych wzdłuż S-1 w miejscowości Sosnowiec część II i III	2016 – 2020 r.
Budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych wzdłuż DK 44 w ciągu ul. Beskidzkiej w Mikołowie	2016 – 2020 r.
Budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych wzdłuż DK 1 w Czechowicach – Dziedzicach	2016 – 2020 r.
Budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych wzdłuż DK 81 w miejscowościach Warszawice i Pawłowice	2016 – 2020 r.
Budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych wzdłuż DK 1 na odcinku Piasek – Pszczyna	2016 – 2020 r.
Budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych wzdłuż DK 81 w miejscowości Orzesze	2016 – 2020 r.

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

Tom 2 – Autostrady, drogi ekspresowe i drogi krajowe w zarządzie GDDKiA

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 krajowych. 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 krajowych, 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 (Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad) 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 krajowych (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 GDDKiA 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 krajowych 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 krajowych (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:
 - 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 krajowych

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 – Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, 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. 3) powinny być zrealizowane w czasie trwania niniejszego Programu ochrony środowiska przed hałasem, czyli do 2018 r. Należy natomiast zaznaczyć, że większa część zadań jest ściśle powiązana z planami inwestycyjnymi Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad i terminy ich realizacji mogą zakończyć się po 2018 r. W takich przypadkach należy dążyć do rozpoczęcia realizacji inwestycji w czasie obowiązywania niniejszego Programu.

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 wynoszą sumarycznie dla wszystkich odcinków dróg krajowych około 27.6 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.

Należy podkreślić, że koszty określone powyżej dotyczą jedynie tych inwestycji, które wynikają z zapisów niniejszego Programu. Dodatkowo Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad będzie realizowała inwestycje, które spowodują poprawę stanu klimatu akustycznego w sąsiedztwie dróg. Będą to zarówno realizacje nowych odcinków dróg, których koszty kształtują się na poziomie 9 982.5 mln zł, jak i inwestycje polegające na budowie ekranów akustycznych, które są szacowane na poziomie 291 mln zł.

2. UZASADNIENIE ZAKRESU PROGRAMU OCHRONY ŚRODOWISKA PRZED HAŁASEM

2.1. Dane i wnioski wynikające 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 autostrad, dróg ekspresowych i krajowych, dla których wykonane zostały mapy akustyczne zlokalizowane są w granicach województwa śląskiego. Stanowią one łącznie 5.2% dróg województwa (tabl. 5).

Tabl. 5 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. Poniżej w tabl. 6 ÷ tabl. 8 zestawiono natomiast liczbę mieszkańców, liczbę lokali mieszkalnych oraz powierzchnię terenów narażonych na oddziaływanie poziomu dźwięku L_{DWN} w podziale na odcinki dróg objęte zakresem niniejszego Programu.

Tom 2 – Autostrady, drogi ekspresowe i drogi krajowe w zarządzie GDDKiA

Tabl. 6. Liczba mieszkańców ekspozycja na oddziaływanie hałasu wyrażonego wskaźnikiem L_{DWN} [7]

Nr drogi krajowej	Nazwa odcinka	Liczba mieszkańców ekspozycja na oddziaływanie hałasu L_{DWN} [dB] [setki os.]				
		50-55	55-60	60-65	65-70	>70
A1a	WĘŻEL SOŚNICA – WĘŻEL BEŁK	2.28	0.26	0.04	0.16	0.02
A4	GR. WOJ. – WĘŻEL ŁANY	67.79	19.02	2.65	0.67	0.24
1 1a	SZCZĘPOCICE – WOJKOWICE WOJKOWICE – DĄBROWA GÓR. TYCHY – BIELSKO B.	111.28	59.36	24.08	9.47	8.06
11	TWORÓG – GR. M. BYTOM	25.58	13.22	7.39	5.97	0.68
43	KŁOBUCK - GR. M. CZĘSTOCHOWA	6.17	3.22	2.76	1.35	0.97
44 44a	GLIWICE – TYCHY TYCHY - GR.WOJ.	35.73	18.61	9.38	9.39	2.98
46	LUBLINIEC - CZĘSTOCHOWA	16.80	7.05	4.06	2.70	1.71
52	BIELSKO B. - KĘTY	9.48	5.23	5.82	4.56	0.31
69	BIELSKO B.- ŻYWIEC WĘGIERSKA GÓRKA - MILÓWKA	26.27	13.75	12.43	11.97	2.07
78	GORZYCE - RYBNIK RYBNIK - GLIWICE GLIWICE - ZABRZE ZABRZE - BYTOM BYTOM - ŚWIERKLANIEC SIEWIERZ - ZAWIERCIE /PRZEJ./ KROCZYCE - GOLENIOWY	62.41	29.37	22.23	21.16	9.18
81	MIKOŁÓW / PRZEJŚCIE/ - ŻORY ŻORY - SKOCZÓW /PRZEJŚCIE/	58.71	26.30	12.42	9.31	2.93
86	WOJKOWICE - SOSNOWIEC	21.66	5.46	2.41	0.80	0.40
88	WĘŻEL KLESZCZÓW - GLIWICE	0.41	0.18	0.06	0.00	0.00
91c	KŁOMNICE - CZĘSTOCHOWA	4.89	5.26	4.97	2.54	0.19
94 94b	DK 40 PYSKOWICE - DW 901 PYSKOWICE - GLIWICE CZELADŹ - BĘDZIN SŁAWKÓW /PRZEJŚCIE/	13.53	6.10	1.61	1.52	0.23
S1	DĄBROWA GÓR. - KOSZTOWY KOSZTOWY - TYCHY WĘŻEL KOMOROWICE - GR. PAŃSTWA	108.11	51.07	14.34	2.63	0.62
S69b	ŻYWIEC - WĘŻEL BROWAR	3.21	1.18	0.09	0.02	0.00
S86	SOSNOWIEC - KATOWICE	49.37	30.30	11.57	1.91	0.21
SUMA:		623.68	294.94	138.31	86.13	30.80

Tom 2 – Autostrady, drogi ekspresowe i drogi krajowe w zarządzie GDDKiA

Tabl. 7. Liczba lokali mieszkalnych ekspozowanych na oddziaływanie hałasu wyrażonego wskaźnikiem L_{DWN} [7]

Nr drogi krajowej	Nazwa odcinka	Liczba lokali mieszkalnych ekspozowanych na oddziaływanie hałasu L_{DWN} [dB] [szt.]				
		50-55	55-60	60-65	65-70	>70
A1a	WĘŻEL SOŚNICA – WĘŻEL BEŁK	80	9	1	6	1
A4	GR. WOJ. – WĘŻEL ŁANY	2531	709	105	30	11
1 1a	SZCZEPOLICE – WOJKOWICE WOJKOWICE – DĄBROWA GÓR. TYCHY – BIELSKO B.	3668	1970	807	321	271
11	TWORÓG – GR. M. BYTOM	933	483	268	209	24
43	KŁOBUK - GR. M. CZĘSTOCHOWA	191	104	85	43	20
44 44a	GLIWICE – TYCHY TYCHY - GR.WOJ.	1269	658	321	334	103
46	LUBLINIEC - CZĘSTOCHOWA	557	232	138	89	56
52	BIELSKO B. - KĘTY	284	160	175	142	11
69	BIELSKO B.- ŻYWIEC WĘGIERSKA GÓRKA - MILÓWKA	857	444	391	382	75
78	GORZYCE - RYBNIK RYBNIK - GLIWICE GLIWICE - ZABRZE ZABRZE - BYTOM BYTOM - ŚWIERKLANIEC SIEWIERZ - ZAWIERCIE /PRZEJ./ KROCZYCE - GOLENIOWY	2218	1042	772	750	322
81	MIKOŁÓW / PRZEJŚCIE/ - ŻORY ŻORY - SKOCZÓW /PRZEJŚCIE/	1986	891	409	297	97
86	WOJKOWICE - SOSNOWIEC	843	204	92	31	17
88	WĘŻEL KLESZCZÓW - GLIWICE	14	6	2	0	0
91c	KŁOMNICE - CZĘSTOCHOWA	153	167	156	78	6
94 94b	DK 40 PYSKOWICE - DW 901 PYSKOWICE - GLIWICE CZELADŹ - BĘDZIN SŁAWKÓW /PRZEJŚCIE/	535	235	63	59	8
S1	DĄBROWA GÓR. - KOSZTOWY KOSZTOWY - TYCHY WĘŻEL KOMOROWICE - GR. PAŃSTWA	4000	1892	532	96	24
S69b	ŻYWIEC - WĘŻEL BROWAR	117	41	3	1	0
S86	SOSNOWIEC - KATOWICE	1986	1232	472	76	9
SUMA:		22222	10479	4792	2944	1055

Tom 2 – Autostrady, drogi ekspresowe i drogi krajowe w zarządzie GDDKiA

Tabl. 8. Powierzchnia terenu ekspozycja na oddziaływanie hałasu wyrażonego wskaźnikiem L_{DWN} [7]

Nr drogi krajowej	Nazwa odcinka	Powierzchnia terenu ekspozycja na oddziaływanie hałasu L_{DWN} [dB] [km ²]				
		50-55	55-60	60-65	65-70	>70
A1a	WĘŻEL SOŚNICA – WĘŻEL BEŁK	5.093	2.540	1.106	0.586	0.743
A4	GR. WOJ. – WĘŻEL ŁANY	26.911	20.786	11.904	5.736	5.785
1 1a	SZCZĘPOCICE – WOJKOWICE WOJKOWICE – DĄBROWA GÓR. TYCHY – BIELSKO B.	44.873	31.605	16.763	7.907	7.842
11	TWORÓG – GR. M. BYTOM	4.038	2.018	1.104	0.638	0.386
43	KŁOBUCK - GR. M. CZĘSTOCHOWA	2.463	1.198	0.688	0.385	0.218
44 44a	GLIWICE – TYCHY TYCHY - GR.WOJ.	7.980	4.214	2.100	1.253	1.036
46	LUBLINIEC - CZĘSTOCHOWA	5.155	2.499	1.395	0.773	0.587
52	BIELSKO B. - KĘTY	1.406	0.715	0.418	0.311	0.132
69	BIELSKO B. - ŻYWIEC WĘGIERSKA GÓRKA - MIŁÓWKA	3.644	1.744	0.996	0.717	0.370
78	GORZYCE - RYBNIK RYBNIK - GLIWICE GLIWICE - ZABRZE ZABRZE - BYTOM BYTOM - ŚWIERKLANIEC SIEWIERZ - ZAWIERCIE /PRZEJ./ KROCZYCE - GOLENIOWY	17.825	8.680	4.482	2.579	2.009
81	MIKOŁÓW / PRZEJŚCIE/ - ŻORY ŻORY - SKOCZÓW /PRZEJŚCIE/	16.415	9.257	4.377	2.440	2.402
86	WOJKOWICE - SOSNOWIEC	6.901	4.031	2.030	1.002	0.948
88	WĘŻEL KLESZCZÓW - GLIWICE	0.584	0.514	0.349	0.195	0.185
91c	KŁOMNICE - CZĘSTOCHOWA	1.415	0.769	0.479	0.363	0.035
94 94b	DK 40 PYSKOWICE - DW 901 PYSKOWICE - GLIWICE CZELADŹ - BĘDZIN SŁAWKÓW /PRZEJŚCIE/	2.495	1.337	0.643	0.374	0.310
S1	DĄBROWA GÓR. - KOSZTOWY KOSZTOWY - TYCHY WĘŻEL KOMOROWICE - GR. PAŃSTWA	29.311	17.534	9.395	4.069	4.332
S69b	ŻYWIEC - WĘŻEL BROWAR	0.770	0.401	0.186	0.095	0.071
S86	SOSNOWIEC - KATOWICE	2.755	1.774	0.941	0.499	0.673
SUMA:		180.036	111.616	59.356	29.923	28.063

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

Poniżej w tabl. 9 przedstawiono podstawowe dane charakteryzujące odcinki dróg objęte zakresem Programu ochrony środowiska przed hałasem.

Tom 2 – Autostrady, drogi ekspresowe i drogi krajowe w zarządzie GDDKiA

Tabl. 9. Charakterystyki techniczno – akustyczne odcinków dróg krajowych objętych zakresem Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego [7]

Lp.	Nazwa odcinka	Nr drogi	Kilometraż odcinka drogi		Typ przekroju	Kategoria drogi	SDR Pojazdy ogółem	Średni Ruch Dzienny	Średni Ruch Nocny	Średni Ruch Wieczorny
			Początek	Koniec						
1	WĘZEL SOŚNICA – WĘZEL KNURÓW	A1a	0.0	4.6	2/3	A	11067	8449	1053	1565
2	WĘZEL KNURÓW – WĘZEL DĘBIEŃSKO	A1a	4.6	11.9	2/3	A	8717	6543	903	1271
3	WĘZEL DĘBIEŃSKO – WĘZEL BEŁK	A1a	11.9	15.8	2/3	A	8340	6238	872	1230
4	GR.WOJ.- WĘZEL ŁANY	A4	281.7	287.8	2/2	A	31830	20354	6035	5441
5	WĘZEL ŁANY – WĘZEL KLESZCZÓW	A4	287.8	296.6	2/2	A	36053	22330	7604	6119
6	WĘZEL KLESZCZÓW-WĘZEL OSTROPA	A4	296.6	304.8	2/2	A	31282	20424	5557	5301
7	WĘZEL OSTROPA – WĘZEL BOJKÓW	A4	304.8	311.0	2/2	A	36113	23860	5929	6324
8	WĘZEL BOJKÓW – WĘZEL SOŚNICA	A4	311.0	315.9	2/2(3)	A	39388	25794	7190	6404
9	WĘZEL - SOŚNICA - CHORZÓW	A4	315.9	331.8	2/2(3)	A	54615	39311	6635	8669
10	CHORZÓW - KATOWICE	A4	331.8	336.4	2/3	A	50770	36072	6493	8205
11	KATOWICE/PRZEJŚCIE	A4	336.4	340.0	2/3, 2/4 lub 2/4(2)	A	75020	54344	8579	12097
12	SZCZĘPOCICE - KRUSZYNA	1	447.45	451.9	2/2	GP	31826	19345	6339	6142
13	KRUSZYNA - CZĘSTOCHOWA	1	451.9	466.4	2/2	GP	34747	21072	6863	6812
14	CZĘSTOCHOWA - POCZESNA	1	481.7	487.9	2/2	GP	43668	28616	6989	8063
15	POCZESNA - KOZIEGŁOWY	1	487.9	500.7	2/2	GP	38048	24721	6476	6851
16	KOZIEGŁOWY-SIEWIERZ	1	500.7	511.2	2/2	GP	35108	22649	6290	6169
17	SIEWIERZ/PRZEJŚCIE/	1	511.2	517.8	2/2	GP	38930	23528	8801	6601

Tom 2 – Autostrady, drogi ekspresowe i drogi krajowe w zarządzie GDDKiA

Lp.	Nazwa odcinka	Nr drogi	Kilometraż odcinka drogi		Typ przekroju	Kategoria drogi	SDR Pojazdy ogółem	Średni Ruch Dzienny	Średni Ruch Nocny	Średni Ruch Wieczorny
			Początek	Koniec						
18	SIEWIERZ - WOJKOWICE	1	517.8	522.6	2/2(3)	GP	45324	30137	7182	8005
19	WOJKOWICE-DĄBROWA GÓR.	1a	0.0	2.6	2/2	GP	20536	13035	3734	3767
20	DĄBROWA GÓR.- SULNO	S1	529.7	534.8	2/2	S	39199	26931	5915	6353
21	SULNO - KOSZTOWY	S1	534.8	549.0	2/2	S	40678	28698	5419	6561
22	KOSZTOWY - TYCHY	S1	549.0	565.1	2/2 lub 2/3(2)	S	20882	14497	2983	3402
23	TYCHY - KOBIÓR	1	570.0	576.0	2/2	GP	33745	24018	4282	5445
24	KOBIÓR - PSZCZYNA DW 931	1	576.0	583.3	2/2	GP	37949	27290	4460	6199
25	PSZCZYNA DW 931 - PSZCZYNA DW 933	1	583.3	584.7	2/2	GP	39649	28850	3827	6969
26	PSZCZYNA DW 933 - PSZCZYNA DW 933	1	584.7	585.9	2/2	GP	37334	26522	4365	6447
27	PSZCZYNA DW 933 - CZECHOWICE DZIEDZ.	1	585.9	590.2	2/2	GP	37427	26531	4703	6193
28	CZECHOWICE DZIEDZ.- BIELSKO B.	1	590.2	598.5	2/2	GP	36298	25280	4783	6235
29	WĘŻEL KOMOROWICE-WĘŻEL STAROBIELSKO	S1	600.9	603.2	2/2	S	36071	25880	4337	5854
30	WĘŻEL STAROBIELSKO-WĘŻEL WAPIENICA	S1	603.2	606.1	1/2 lub 1/3	S	38925	28468	4572	5885
31	WĘŻEL WAPIENICA - WĘŻEL JASZENICA	S1	606.1	610.0	2/2	S	31651	22812	3643	5196
32	WĘŻEL JASZENICA - WĘŻEL SKOCZÓW	S1	610.0	619.7	2/2	S	26000	18938	2731	4331
33	WĘŻEL SKOCZÓW - WĘŻEL KRASNA	S1	619.7	629.5	2/2	S	17298	11902	2516	2880
34	WĘŻEL KRASNA - WĘŻEL PASTWISKA	S1	629.5	632.8	2/2	S	14083	9182	2646	2255
35	WĘŻEL PASTWISKA - GR.	S1	632.8	634.7	2/2, 2/3(2) lub	S	11782	7068	2586	2128

Tom 2 – Autostrady, drogi ekspresowe i drogi krajowe w zarządzie GDDKiA

Lp.	Nazwa odcinka	Nr drogi	Kilometraż odcinka drogi		Typ przekroju	Kategoria drogi	SDR Pojazdy ogółem	Średni Ruch Dzienny	Średni Ruch Nocny	Średni Ruch Wieczorny
			Początek	Koniec						
	PAŃSTWA				2/1					
36	TWORÓG - TARNOWSKIE GÓRY	11	557.3	567.1	1/2	GP	9343	6779	985	1579
37	TARNOWSKIE GÓRY (OBW. A)-SKRZ. Z DK 78	11	567.1	572.4	1/2	GP	12542	9428	944	2170
38	TARNOWSKIE GÓRY (OBW. B)-SKRZ. Z DK 78	11	572.4	574.0	1/2	GP	18378	13213	1758	3407
39	TARNOWSKIE GÓRY (OBW.)-GR. M. BYTOM	11	574.0	576.0	1/2	GP	15554	11374	1448	2732
40	KŁOBUCK - SKRZ. DW 492	43	43.4	47.1	1/2	G	12581	9482	1127	1972
41	KŁOBUCK SKRZ. DW 492-GR. M. KŁOBUCK	43	47.1	50.0	1/2	G	9319	6963	845	1511
42	GR. M. KŁOBUCKGR. - M. CZĘSTOCHOWA	43	50.0	56.9	1/2	G	9915	7374	907	1634
43	GLIWICE - DĄBROWA	44	8.4	16.9	1/2	GP	14944	10905	1735	2304
44	DĄBROWA - ŚMIŁOWICE	44	16.9	23.6	1/2	GP	17128	12358	2036	2734
45	ŚMIŁOWICE - MIKOŁÓW	44	23.6	24.7	2/2	GP	35390	26162	3516	5712
46	MIKOŁÓW - TYCHY	44	24.7	28.6	zróżnicowany	GP	19767	14617	2189	2961
47	TYCHY - BIERUŃ STARY	44a	0.0	5.6	2/2 lub 1/2, 1/4	GP	13622	9617	1823	2182
48	BIERUŃ STARY - GR. WOJ.	44a	5.6	10.54	1/2 lub 1/3	GP	17416	12385	2296	2735
49	LUBLINIEC - HERBY	46	161.7	173.0	1/2	GP	9052	6250	1291	1709
50	HERBY - BLACHOWNIA	46	173.0	178.6	1/2	GP	10449	7282	1458	1709
51	BLACHOWNIA - CZĘSTOCHOWA	46	178.6	183.49	1/2	GP	12736	8939	1609	2188
52	BIELSKO B.- KOZY	52	11.0	15.5	1/2	GP	17127	12734	1424	2969
53	KOZY - KOBIERNICE DW 948	52	15.5	19.0	1/2	GP	13409	9947	1281	2181

Tom 2 – Autostrady, drogi ekspresowe i drogi krajowe w zarządzie GDDKiA

Lp.	Nazwa odcinka	Nr drogi	Kilometraż odcinka drogi		Typ przekroju	Kategoria drogi	SDR Pojazdy ogółem	Średni Ruch Dzienny	Średni Ruch Nocny	Średni Ruch Wieczorny
			Początek	Koniec						
54	KOBIERNICE DW 948 - KĘTY	52	19.0	21.6	1/2	GP	15319	11248	1402	2669
55	BIELSKO B.- RYBARZOWICE	69	6.0	12.6	1/2	GP	17615	12795	1947	2873
56	RYBARZOWICE - ŻYWIEC	69	12.6	18.875	1/2	GP	20585	15359	1998	3228
57	ŻYWIEC - WĘZEŁ BROWAR	S69b	0.0	4.3	1/2	S	8353	6123	799	1431
58	WĘGIERSKA GÓRKA - MILÓWKA	69	27.4	37.9	1/2	GP	8913	6715	775	1423
59	GORZYCE - WODZIŚLAW DW 933	69	7.1	16.4	1/2	GP	10562	7718	1072	1772
60	WODZIŚLAW DW 933 -DW 933 / PRZEJŚCIE/	78	16.4	17.3	1/2	GP	17731	13036	1835	2860
61	DW 933 WODZIŚLAW -RYBNIK	78	17.3	22.5	1/2	GP	16734	12064	1989	2681
62	RYBNIK-DW 921 KUŹNIA NIEBOROW.	78	40.0	44.95	1/2	GP	11518	8532	1218	1768
63	KUŹNIA NIEB.DW 921 - GLIWICE	78	44.9	48.2	1/2	GP	13927	10360	1380	2187
64	GLIWICE - ZABRZE	78	60.6	64.7	1/2	GP	9052	6659	944	1449
65	ZABRZE - BYTOM	78	67.8	69.7	1/2	GP	9968	7104	1096	1768
66	BYTOM - TARNOWSKIE GÓRY (DK 11)	78	72.0	76.2	1/2	GP	11961	8743	1145	2073
67	TARNOWSKIE GÓRY (DK 11)- DW 908	78	76.2	78.05	1/2	GP	13638	9836	1391	2411
68	TARNOWSKIE GÓRY - ORZECH	78	78.0	81.4	1/2	GP	15229	11174	1537	2518
69	ORZECH - ŚWIERKLANIEC	78	81.4	85.0	1/2	GP	12550	9059	1374	2117
70	SIEWIERZ - ZAWIERCIE	78	107.7	118.45	2/2	GP	12272	8857	1376	2039
71	ZAWIERCIE/ PRZEJŚCIE/	78	118.45	122.69	1/2	GP	15195	10792	1845	2558
72	KROCZYCE - PRADŁA	78	136.4	142.2	1/2	GP	8386	5614	1289	1403
73	PRADŁA - SZCZOKOCINY	78	142.2	157.5	1/2	GP	10364	7592	1254	1518

Tom 2 – Autostrady, drogi ekspresowe i drogi krajowe w zarządzie GDDKiA

Lp.	Nazwa odcinka	Nr drogi	Kilometraż odcinka drogi		Typ przekroju	Kategoria drogi	SDR Pojazdy ogółem	Średni Ruch Dzienny	Średni Ruch Nocny	Średni Ruch Wieczorny
			Początek	Koniec						
74	SZCZEKOCINY - GOLENIOWY	78	157.5	160.4	1/2	GP	10011	6716	1473	1822
75	MIKOŁÓW / PRZEJŚCIE/	81	8.7	11.1	2/2	GP	36002	27070	2987	5945
76	MIKOŁÓW/OBWODNICA/	81	11.1	15.4	2/2	GP	34059	25190	3310	5559
77	MIKOŁÓW - ZAWIŚĆ	81	15.4	20.5	2/2	GP	27638	20202	3057	4379
78	ZAWIŚĆ - ŻORY	81	20.5	29.4	2/2	GP	25090	18495	2630	3965
79	ŻORY - PAWŁOWICE	81	35.8	41.7	2/2	GP	21637	15939	2028	3670
80	PAWŁOWICE - STRUMIEN	81	41.7	46.4	2/2	GP	16263	11918	1569	2776
81	STRUMIEŃ - ZBYTKÓW DW 939	81	46.4	47.3	2/2	GP	15591	11787	1260	2544
82	ZBYTKÓW DW 939 - SKOCZÓW	81	47.3	61.9	2/2	GP	14713	11458	984	2271
83	SKOCZÓW /PRZEJŚCIE/	81	61.9	64.14	2/2	GP	21478	16974	1424	3080
84	WOJKOWICE - GRODKÓW	86	0.79	10.7	2/2	GP	26274	17580	3904	4790
85	GRODKÓW - CZELADŹ	86	10.7	14.9	2/2	GP	36328	25441	4377	6510
86	CZELADŹ- SOSNOWIEC	86	14.9	17.3	2/2	GP	51258	36063	5831	9364
87	SOSNOWIEC - KATOWICE	S86	17.3	23.9	2/2 lub 2/3	S	104339	76423	11010	16906
88	WĘŻEŁ KLESZCZÓW - GLIWICE	88	6.5	7.7	2/2	GP	8449	6283	919	1247
89	KŁOMNICE - RUDNIKI	91c	80.0	90.3	1/2	GP	8319	6075	825	1419
90	RUDNIKI - CZĘSTOCHOWA	91c	90.3	93.7	1/2	GP	12110	9197	971	1942
91	DK 40 PYSKOWICE - DW 901 PYSKOWICE -GLIWICE	94	243.2	244.52 5	2/2	GP	9862	7149	1133	1580
92	CZELADŹ- BĘDZIN	94b/*	14.2	18.4	2/1 lub 2/2	GP	14377	10865	1345	2167
93	SŁAWKÓW /PRZEJŚCIE/	94b/*	36.1	40.8	2/2	GP	24448	17543	2820	4085

2.1.3. Trendy zmian klimatu akustycznego

Z uwagi na fakt, iż mapy akustyczne dla większości odcinków dróg krajowych wykonywane były po raz pierwszy oraz z uwagi na zmianę rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku z dnia 14 czerwca 2007 r. [6], w którym zmieniono wartości wskaźników mających zastosowanie do prowadzenia długookresowej polityki w zakresie ochrony przed hałasem (L_{DWN} oraz L_N) 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 autostrad, dróg ekspresowych i dróg krajowych 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 szeregu opracowań obejmujących swym zakresem tereny, na których zlokalizowane są przedmiotowe odcinki dróg krajowych. Podstawę do opracowania programu działań mających na celu ograniczenie uciążliwości akustycznych w sąsiedztwie tych dróg stanowią opracowane mapy akustyczne **Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania..** 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 2.4 opracowania). W związku z tym, w ramach niniejszego opracowania, nie powielano tych opisów.

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 krajowych. Podstawę do opracowania programu działań mających na celu ograniczenie uciążliwości akustycznych w sąsiedztwie tych dróg stanowią opracowane mapy akustyczne **Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania..** W ramach tego opracowania szczegółowo przedstawiono zapisy miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego pod kątem oddziaływania akustycznego na tereny zlokalizowane w sąsiedztwie tras komunikacyjnych (rozdział 2.4 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 obowiązującego 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.

Tom 2 – Autostrady, drogi ekspresowe i drogi krajowe w zarządzie GDDKiA

- [9] 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.