



Województwo
Śląskie

**PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA
PRZED HAŁASEM
DLA WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO
Tom 1 – Wstęp**

Program sfinansowano ze środków budżetu państwa

| | |
|--|-----------|
| TOM 1 – WSTĘP | 8 |
| 1 INFORMACJE PODSTAWOWE..... | 8 |
| 2 OPIS OBSZARU OBJĘTEGO PROGRAMEM | 13 |
| 2.1 Identyfikacja obszarów podlegających ochronie akustycznej | 13 |
| 2.2 Identyfikacja i charakterystyka źródeł hałasu | 13 |
| 2.3 Identyfikacja ograniczeń | 14 |
| 3 ANALIZA MATERIAŁÓW, DOKUMENTÓW I PUBLIKACJI | 16 |
| 3.1 Przepisy prawne | 16 |
| 3.2 Wytyczne krajowe | 16 |
| 3.3 Wytyczne Europejskie | 16 |
| 3.4 Przepisy dotyczące emisji hałasu | 17 |
| 3.4.1. Hałas drogowy | 17 |
| 3.4.2. Hałas kolejowy | 18 |
| 3.4.3. Hałas przemysłowy | 19 |
| 3.5 Polityki, strategie, plany lub programy | 19 |
| 3.6 Katalog działań | 34 |
| 3.7 Koszty realizacji POH | 39 |
| 3.8 Ocena efektywności kosztowej i ocena relacji kosztów do korzyści, o ile są możliwe do oszacowania | 39 |
| 4 OBOWIĄZKI WYNIKAJĄCE Z POH DOTYCZĄCE PODMIOTÓW LUB ORGANÓW ODPOWIEDZIALNYCH ZA REALIZACJĘ DZIAŁAŃ ORAZ OGRANICZEŃ WYNIKAJĄCYCH Z REALIZACJI PROGRAMU..... | 41 |
| 5 OPIS SPOSOBU MONITOROWANIA REALIZACJI POH..... | 43 |
| 6 UDZIAŁ SPOŁECZEŃSTWA | 44 |
| SPIS ILUSTRACJI..... | 45 |
| SPIS TABEL..... | 45 |

Skróty i oznaczenia

| | |
|--------------------|--|
| CPK | Centralny Port Komunikacyjny |
| Droga główna | drogi główne, tj. wszystkie drogi, po których przejeżdża rocznie więcej niż 3 miliony pojazdów, dla których sporządzono SMH |
| ICAO | Międzynarodowa Organizacja Lotnictwa Cywilnego |
| Katalog działań | katalog dostępnych technik, technologii, działań i sposobów ograniczania oddziaływania akustycznego, który jest elementem opracowania pt. „Dobre praktyki wykonywania programów ochrony środowiska przed hałasem”, dostępnego na stronie internetowej Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska https://www.gov.pl/web/gios/programy-ochrony-srodowiska-przed-halaszem |
| KE | Komisja Europejska |
| Kolej główna | główne linie kolejowe, tj. wszystkie linie kolejowe o natężeniu rocznym powyżej 30 tysięcy pociągów, dla których sporządzono SMH |
| KPK | Krajowy Program Kolejowy do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032) przyjęty uchwałą Rady Ministrów z dnia 16 sierpnia 2023 r. wraz z aktualizacją Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032) przyjęta uchwałą Rady Ministrów z dnia 14 listopada 2023 r. |
| L_{AeqD} | krótkookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony w ciągu jednej pory dnia w roku kalendarzowym z uwzględnieniem pory dnia (przedział czasu od godz. 6:00 do godz. 22:00) |
| L_{AeqN} | krótkookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony w ciągu jednej pory nocy w roku kalendarzowym z uwzględnieniem pory nocy (przedział czasu od godz. 22:00 do godz. 6:00) |
| L_{DWN} | długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony w ciągu wszystkich dób w roku kalendarzowym z uwzględnieniem pory dnia (przedział czasu od godz. 6:00 do godz. 18:00), pory wieczoru (od godz. 18:00 do godz. 22:00) oraz pory nocy (od godz. 22:00 do godz. 6:00); wskaźnik ten służy do określenia ogólnej dokuczliwości hałasu, |
| L_N | długookresowy średni poziom dźwięku A, wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony w ciągu wszystkich pór nocy (od godz. 22:00 do godz. 6:00) w roku kalendarzowym; wskaźnik ten służy do określenia zaburzenia snu, |
| MPZP | miejskowy plan zagospodarowania przestrzennego |
| NHA lub N_{HA} | liczba osób (N) dotkniętych szkodliwym skutkiem hałasu w postaci znacznej uciążliwości (HA) |
| NHSD lub N_{HSD} | liczba osób (N) dotkniętych szkodliwym skutkiem hałasu w postaci znacznych zaburzeń snu (HSD) |
| OOU | obszar ograniczonego użytkowania |
| OPS | liczba operacji lotniczych |
| POH | Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego |
| Program | przedmiotowy POH |
| rozporządzenie POH | rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 26 lipca 2021 r. w sprawie programu ochrony środowiska przed hałasem (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 271) |
| SMH | strategiczna mapa hałasu, o której mowa w art. 118 ustawy Poś |
| SOR | Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) przyjęta uchwałą Rady Ministrów z dnia 14 lutego 2017 r. |

SRT 2030

ustawa Poś

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku

ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 54)

**PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA
PRZED HAŁASEM
DLA WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO**

Tom 1 – Wstęp

Tom 1 – Wstęp

1 Informacje podstawowe

Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego (POH) jest dokumentem strategicznym, który stanowi istotny element długookresowej polityki w zakresie ochrony mieszkańców województwa przed hałasem w środowisku.

Celem programu jest:

- poprawa klimatu akustycznego w środowisku poprzez określenie działań ograniczających poziom hałasu tam, gdzie jest to konieczne na terenie miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy oraz wzdłuż głównych dróg i głównych linii kolejowych, tzw. ochrona czynna,
- zachowanie korzystnych warunków akustycznych w środowisku, tzw. ochrona bierna.

Niniejsze opracowanie stanowi kompleksowe podsumowanie stanu klimatu akustycznego na terenie województwa śląskiego wraz z określeniem działań naprawczych, które powinny zostać zrealizowane w trakcie obowiązywania tego dokumentu oraz wskazaniem obszarów, na które trzeba zwrócić szczególną uwagę przy planowaniu kolejnych inwestycji. Stan klimatu został określony na podstawie sporządzonych w roku 2022 Strategicznych Map Hałasu (SMH) w ramach tzw. IV rundy mapowania.

Dokument POH podzielono na pięć tomów:

- tom 1 – Wstęp. Część zawierająca informacje zgodnie z § 2 rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 26 lipca 2021 r. w sprawie programu ochrony środowiska przed hałasem (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 271 – zw. dalej rozporządzeniem POH),
- tom 2 – drogi główne położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy, po których przejeżdża rocznie więcej niż 3 miliony pojazdów, dla których sporządzono SMH zgodnie z § 3 § 4 i § 6 rozporządzenia POH,
- tom 3 – główne linie kolejowe położone poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy o rocznym natężeniu ruchu powyżej 30 tysięcy pociągów, dla których sporządzono SMH zgodnie z § 3 § 4 i § 6 rozporządzenia POH,
- tom 4 – miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy, dla których sporządzono SMH zgodnie z § 3 § 4 i § 6 rozporządzenia POH. Źródłami hałasu są tu:
 - drogi o natężeniu ruchu powyżej 1 tysiąca pojazdów na dobę,
 - linie kolejowe oraz tramwajowe,
 - lotniska cywilne,
 - zakłady przemysłowe, obiekty handlowe o powierzchni powyżej 5000 m²,
 - parkingi powyżej 300 miejsc parkingowych przy obiektach użyteczności publicznej oraz parkingi działające w systemie parkuj i jedź,

Tom 4 podzielono na poszczególne części dotyczące każdego z miast powyżej 100 tysięcy mieszkańców zlokalizowanych na terenie województwa śląskiego. Są to:

- tom 4.1 – Bielsko-Biała,
- tom 4.2 – Bytom,
- tom 4.3 – Chorzów,
- tom 4.4 – Częstochowa,
- tom 4.5 – Dąbrowa Górnicza,
- tom 4.6 – Gliwice,
- tom 4.7 – Katowice,

- tom 4.8 – Ruda Śląska,
- tom 4.9 – Rybnik,
- tom 4.10 – Sosnowiec,
- tom 4.11 – Tychy,
- tom 4.12 – Zabrze.
- tom 5 – Streszczenie Programu w języku niespecjalistycznym. Część zawierająca informacje zgodnie z § 5 rozporządzenia POH.

Zgodnie z art. 119a ustawy Poś organem zobowiązanym do opracowania POH jest marszałek województwa.

Podstawę prawną POH stanowią obowiązujące dyrektywy, ustawy oraz rozporządzenia:

- Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku (Dz. U. UE. L. z 2002 r. Nr 189, str. 12 z późn. zm.),
- Dyrektywa Komisji (UE) 2015/996 z dnia 19 maja 2015 r. ustanawiająca wspólne metody oceny hałasu zgodnie z dyrektywą 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. U. UE. L. z 2015 r. Nr 168, str. 1 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 54),
- Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 26 lipca 2021 r. w sprawie programu ochrony środowiska przed hałasem (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 271).

Przepisy regulujące dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku, wyrażone wskaźnikami, L_{DWN} i L_N obowiązujące w dniu uchwalenia POH stanowią:

- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t.j. Dz. U. z 2014 r. poz. 112),
- Rozporządzenie Ministra Klimatu z dnia 30 maja 2020 r. w sprawie sposobu ustalania wartości wskaźnika hałasu L_{DWN} (Dz. U. 2020 poz. 1018).

Podstawą do opracowania POH były strategiczne mapy hałasu (SMH) sporządzone w roku 2022 przez podmioty do tego zobligowane i przekazane do Marszałka Województwa Śląskiego. Dokumenty te zestawiono w tabeli poniżej (Tabela 1).

Tabela 1. Zestawienie Strategicznych map hałasu (SMH) wykorzystanych do opracowania POH

[źródło: opracowanie własne]

| Lp. | Kod podmiotu | Podmiot zobowiązany do wykonania strategicznej mapy hałasu | Dokument |
|-----|-------------------|---|--|
| 1. | AUTOSSTALEXPORTSL | Stalexport Autostrada Małopolska S.A. (śląskie) ul. Piaskowa 20, 41-404 Mysłowice | Strategiczne mapy hałasu dla autostrady A4 Katowice – Kraków województwo śląskie. |
| 2. | DMJASTRZEBIE | Urząd Miasta Jastrzębie - Zdrój Al. Piłsudskiego 60, 44-335 Jastrzębie-Zdrój | Strategiczne mapy hałasu dla dróg w mieście Jastrzębie-Zdrój, po których przejeżdża ponad 3.000.000 pojazdów rocznie |
| 3. | DMJAWORZNO | Prezydent Miasta Jaworzna ul. Krakowska 9, 43-600 Jaworzno | Strategiczna mapa akustyczna dla drogi głównej DK79 w Jaworznie |
| 4. | DMMYSLOWICE | Urząd Miasta Mysłowice ul. Powstańców 1, 41-400 Mysłowice | Strategiczne mapy hałasu dla dróg w mieście Mysłowice, po których przejeżdża ponad 3 000 000 pojazdów rocznie |
| 5. | DMPIEKARY | Urząd Miasta Piekary Śląskie ul. Bytomska 84, 41-940 Piekary Śląskie | Strategiczna mapa hałasu 11 głównych dróg miasta Piekary Śląskie |

| Lp. | Kod podmiotu | Podmiot zobowiązany do wykonania strategicznej mapy hałasu | Dokument |
|-----|------------------|---|---|
| 6. | DMSIEMIANOWICE | Urząd Miasta Siemianowice Śląskie ul. Jana Pawła II 10, 41 - 100 Siemianowice Śląskie | Strategiczna mapa hałasu dla głównych dróg na terenie miasta Siemianowice Śląskie |
| 7. | DMSWIETOCHLOWICE | Urząd Miejski w Świętochłowicach ul. Katowicka 54, 41-600 Świętochłowice | Strategiczna mapa hałasu dla ul. Bytomskiej oraz Drogowej Trasy Średnicowej (DW902) w Świętochłowicach |
| 8. | DMZORY | Urząd Miasta Żory Al. Wojska Polskiego 25, 44-240 Żory | Strategiczna mapa hałasu dla głównych dróg miasta Żory |
| 9. | DPBIERUN | Starostwo Powiatowe w Bieruniu ul. Warszawska 168, 43-155 Bieruń | Mapa akustyczna dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie. Wykonanie pomiarów hałasu oraz strategicznej mapy hałasu dla drogi powiatowej nr 5909s ul. Hołdunowskiej i Łędzińskiej w Łędzinach |
| 10. | DPWODZISLAW | Starostwo Powiatowe w Wodzisławiu Śląskim ul. Raciborska 3, 44-361 Lubomia | Strategiczne mapy hałasu dla dróg powiatowych Powiatu Wodzisławskiego o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie |
| 11. | DPZYWIEC | Zarząd Powiatu Żywieckiego ul. Leśnianka 102a, 34-300 Żywiec | Strategiczna mapa hałasu dla dróg głównych w sieci dróg powiatowych na terenie powiatu żywieckiego |
| 12. | GDDKIAKATOWICE | Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Katowicach ul. Myśliwska 5, 40 - 017 Katowice | Strategiczne mapy hałasu dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie w województwie śląskim |
| 13. | PKPPLKSL | PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa | Strategiczna mapa hałasu głównych linii kolejowych, po których przejeżdża ponad 30 000 pociągów rocznie Województwo śląskie |
| 14. | UMBIELSKOBIALA | Urząd Miejski w Bielsku-Białej pl. Ratuszowy 1, 43-300 Bielsko-Biała | Strategiczna mapa hałasu miasta Bielsko – Biała |
| 15. | UMBYTOM | Urząd Miejski w Bytomiu ul. Parkowa 2, 41-902 Bytom | Strategiczna mapa hałasu dla miasta Bytomia |
| 16. | UMCHORZOW | Urząd Miasta Chorzów ul. Rynek 1, 41 - 500 Chorzów | Strategiczna mapa hałasu miasta Chorzów |
| 17. | UMCZESTOCHOWA | Urząd Miasta Częstochowy ul. Śląska 11 13, 42-217 Częstochowa | Strategiczna mapa hałasu dla miasta Częstochowy |
| 18. | UMDABROWA | Urząd Miasta Dąbrowa Górnicza ul. Graniczna 21, 41-300 Dąbrowa Górnicza | Strategiczna mapa hałasu Dąbrowy Górniczej |
| 19. | UMGLIWICE | Urząd Miejski w Gliwicach ul. Zwycięstwa 21, 44-100 Gliwice | Strategiczna mapa hałasu miasta Gliwice |
| 20. | UMKATOWICE | Urząd Miasta Katowice ul. Rynek 1, 40 - 003 Katowice | Strategiczna Mapa Hałasu miasta Katowice |
| 21. | UMRUDASLASKA | Urząd Miasta Ruda Śląska pl. Jana Pawła II 6, 41-709 Ruda Śląska | Strategiczna Mapa Hałasu miasta Ruda Śląska |
| 22. | UMRYBNIK | Urząd Miasta Rybnika ul. Bolesława Chrobrego 2, 44-200 Rybnik | Strategiczna mapa hałasu dla Miasta Rybnika |
| 23. | UMSOSNOWIEC | Urząd Miejski w Sosnowcu Al. Zwycięstwa 20, 41-200 Sosnowiec | Strategiczna mapa hałasu miasta Sosnowca |
| 24. | UMTYCHY | Urząd Miasta Tychy ul. Niepodległości 49, 43-100 Tychy | Strategiczna mapa hałasu dla miasta Tychy |
| 25. | UMZABRZE | Urząd Miasta Zabrze ul. Powstańców Śląskich 5 do 7, 41 – 800 Zabrze | Strategiczna mapa hałasu dla miasta Zabrze |

| Lp. | Kod podmiotu | Podmiot zobowiązany do wykonania strategicznej mapy hałasu | Dokument |
|-----|--------------|--|---|
| 26. | ZDWKATOWICE | Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach ul. Lechicka 24, 40-609 Katowice | Strategiczna mapa hałasu dla dróg wojewódzkich województwa śląskiego, dla których Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach pełni funkcję zarządu, o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów/rok |

W oparciu o dane i wnioski wynikające z SMH, dokonanej oceny realizacji poprzedniego POH oraz analizy materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych do opracowania Programu określone zostały działania w zakresie ograniczenia poziomu hałasu w środowisku.

Działania te, zgodnie z *Wytycznymi oceny wskaźników zdrowotnych hałasu w środowisku*, zostały określone w oparciu o wartości wskaźników zdrowotnych wyznaczonych w obrębie pojedynczego obszaru jednostkowego o wymiarze 500 x 500 m (zgodnie ze wskazaną przez GIOŚ, ściśle zdefiniowaną siatkę kwadratów, jednakową dla wszystkich źródeł hałasu komunikacyjnego na obszarze całego kraju). Celem wyznaczenia obszarów jednostkowych było zestawienie przestrzenne wyników, których użyto do wytypowania obszarów o wyższym priorytecie w odniesieniu do działań naprawczych. Wskaźniki zdrowotne, które posłużyły do wyznaczenia liczby osób dotkniętych szkodliwymi skutkami hałasu zestawiono poniżej:

- N_{HA} liczba osób narażonych na znaczną dokuczliwość hałasu,
- N_{HSD} liczba osób narażonych na znaczne zaburzenia snu,
- N_{IHD} liczba osób narażonych na chorobę niedokrwienną serca.

Wyżej wymienione wskaźniki zostały wprowadzone w IV rundzie mapowania SMH, zrealizowanej zgodnie z nowymi przepisami prawnymi. Wskaźniki N_{HA} i N_{HSD} mają zastosowanie dla wszystkich źródeł hałasu komunikacyjnego, natomiast wskaźnik N_{IHD} stosuje się wyłącznie w odniesieniu do hałasu drogowego.

W przypadku hałasu przemysłowego, Główny Inspektorat Ochrony Środowiska nie określił na dzień sporządzania POH wytycznych dot. wskaźników zdrowotnych.

Wskaźniki zdrowotne hałasu w pierwszej kolejności posłużyły do zidentyfikowania dominujących źródeł hałasu na terenie województwa śląskiego. Wyznaczone wartości zostały zestawione i pogrupowane wg wartości malejącej danego wskaźnika opisującego skutki hałasu, osobno dla obszarów wokół głównych dróg, głównych linii kolejowych i poszczególnych miast powyżej 100 tys. mieszkańców. Następnie wskazano obszary jednostkowe najbardziej narażone, tj. 10% najwyższych wartości wskaźnika N_{HA} i w dalszej kolejności dla tych terenów określone zostały harmonogramy działań.

Przy określaniu działań przeanalizowano również:

- zrealizowane działania w zakresie ochrony przed hałasem wskazane w poprzednim programie,
- zrealizowane działania w zakresie ochrony przed hałasem inne niż wskazane w poprzednim programie,
- niezrealizowane działania w zakresie ochrony przed hałasem wskazane w poprzednim programie wraz z przyczynami braku realizacji oraz oceną, czy powinny być zrealizowane w obecnym Programie,
- materiały, dokumenty i publikacje wykorzystane do opracowania Programu (patrz rozdział 0),
- obszary, na których występują wartości przekroczeń poziomów dopuszczalnych hałasu w środowisku,
- skargi mieszkańców na hałas w środowisku.

Następnie dokonano szacunków dotyczących zmniejszenia liczby osób w oparciu o wskaźniki N_{HA} , N_{HSD} , N_{IHD} w wyniku realizacji działań wskazanych w POH.

Działania w zakresie ochrony przed hałasem podzielono na:

- planowane do podjęcia w ciągu 5 lat, licząc od roku uchwalenia Programu tj. w latach 2024-2029, łącznie ze środkami zachowania obszarów cichych na terenie miast powyżej 100 tys. mieszkańców i poza nim, wraz z określeniem podmiotu lub organu odpowiedzialnego za ich realizację,
- długofalową strategię ukierunkowaną na określenie i realizację celów w zakresie ochrony przed hałasem, w tym także identyfikację obszarów, które powinny zostać wyznaczone jako obszary ciche na terenie miast powyżej 100 tys. mieszkańców i poza nim.

Należy zaznaczyć, że wartości wskaźników zdrowotnych nie zawsze są skorelowane z wielkością przekroczeń poziomów dopuszczalnych hałasu w środowisku na danym terenie. W praktyce oznacza to, że na części obszarów jednostkowych (10 % obszarów najbardziej narażonych) nie będą występować przekroczenia wartości dopuszczalnych hałasu w środowisku.

2 Opis obszaru objętego Programem

2.1 Identyfikacja obszarów podlegających ochronie akustycznej

Województwo śląskie położone jest w południowej części kraju. Powierzchnia województwa śląskiego wynosi 12 334 km², co stanowi 3,6% powierzchni Polski. Jest ono podzielone na 36 powiatów (z czego 19 z nich to miasta na prawach powiatu) oraz 167 gmin.

Liczba mieszkańców w województwie śląskim wynosi 4 346 702 (stan na 31 grudnia 2022 r. zgodnie z danymi Urzędu Statystycznego w Katowicach¹). Mieszkańcy miast stanowią 75,9% ludności województwa, natomiast obszary wiejskie zamieszkuje 24,1% ludności.

2.2 Identyfikacja i charakterystyka źródeł hałasu

W ramach wykonywania IV rundy mapowania SMH zidentyfikowano główne źródła hałasu zlokalizowane na terenie województwa śląskiego.

Ustalono 409 odcinków głównych dróg o łącznej długości 1 246,6 km, poza miastami o liczbie mieszkańców większej niż 100 tys., będących w zarządzie:

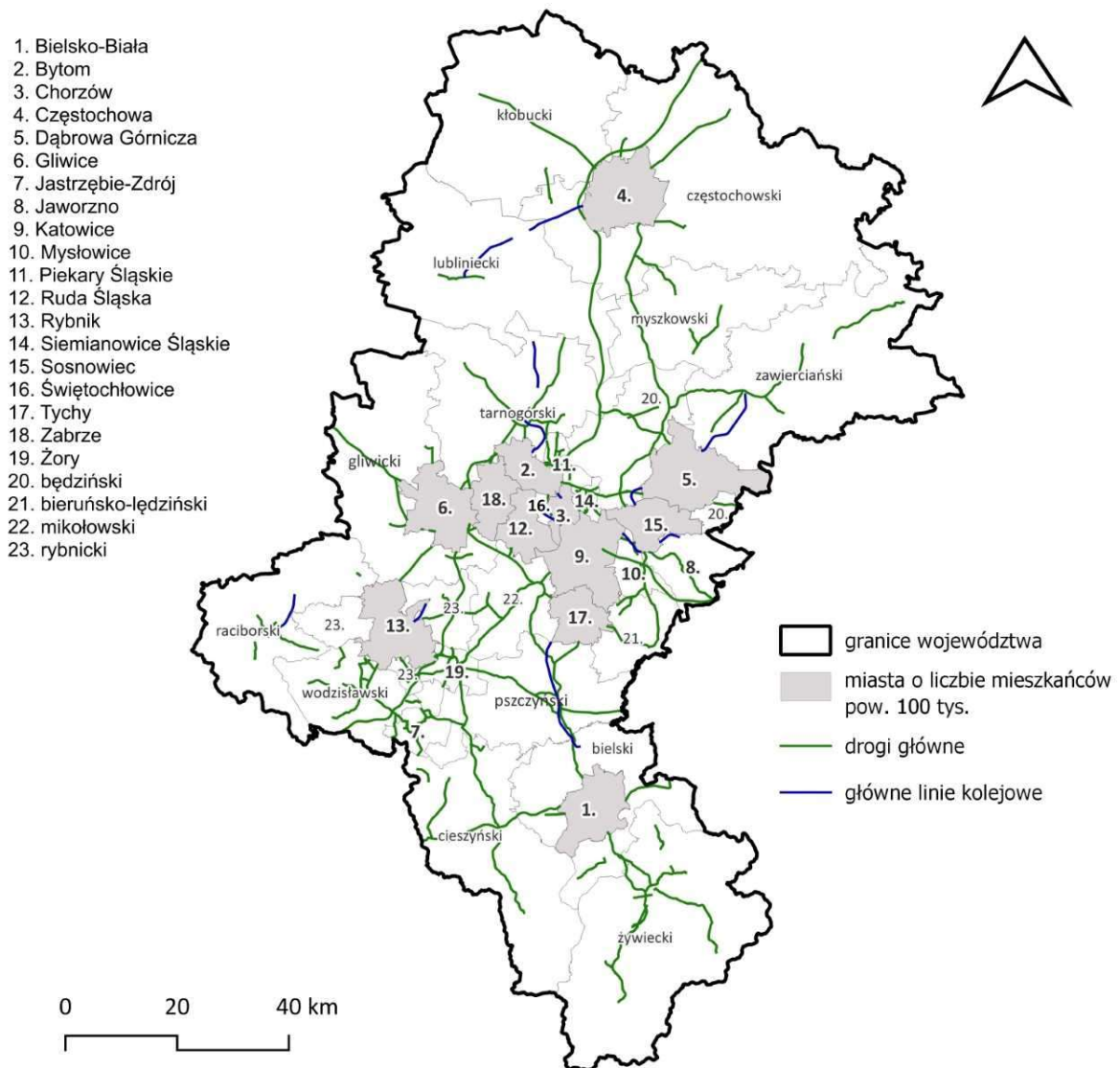
- Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Katowicach (160 odcinków o długości 594,2 km),
- Zarządu Dróg Wojewódzkich w Katowicach (95 odcinków o długości 374,4 km),
- Stalexportu Autostrada Małopolska S.A. (15 odcinków o długości 56,8 km),
- Starostwa Powiatowego w Bieruniu,
- Starostwa Powiatowego w Raciborzu,
- Starostwa Powiatowego w Wodzisławiu Śląskim,
- Urzędu Miasta Jastrzębie-Zdrój,
- Urzędu Miasta Mysłowice,
- Urzędu Miasta Piekary Śląskie,
- Urzędu Miasta Siemianowice Śląskie,
- Urzędu Miasta Żory,
- Urzędu Miejski w Świętochłowicach,
- Prezydenta Miasta Jaworzna,
- Zarządu Powiatu Żywieckiego.

W przypadku hałasu pochodzącego od głównych linii kolejowych na terenie województwa śląskiego zidentyfikowano 21 odcinków linii kolejowych (poza miastami o liczbie mieszkańców większej niż 100 tys.) o łącznej długości 102,3 km będących w zarządzie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Na terenie województwa śląskiego nie zidentyfikowano lotniska głównego, które realizuje 50 tysięcy startów lub lądowań rocznie, w związku z czym nie było konieczności sporządzenia SMH.

Na rysunku poniżej (Rysunek 1) przedstawiono lokalizację głównych dróg i głównych linii kolejowych oraz 12 miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy (Bielsko-Biała, Bytom, Chorzów, Częstochowa, Dąbrowa Górnicza, Gliwice, Katowice, Ruda Śląska, Rybnik, Sosnowiec, Tychy, Zabrze).

¹<https://katowice.stat.gov.pl/publikacje-i-foldery/foldery/wojewodztwo-slaskie-w-liczbach-2023,2,13.html>



Rysunek 1. Źródła hałasu objęte IV rundą mapowania
 [źródło: opracowanie własne]

2.3 Identyfikacja ograniczeń

Identyfikację i opis ograniczeń związanych z utworzonymi na terenie województwa śląskiego obszarami ograniczonego użytkowania, strefami przemysłowymi lub wyznaczonymi obszarami cichymi przedstawiono w poszczególnych tomach opracowania. Na podstawie danych uzyskanych od poszczególnych urzędów miast, poniżej zestawiono miejsca występowania tych ograniczeń na terenie województwa śląskiego.

Obszary ograniczonego użytkowania (OOU) zostały ustanowione na terenie:

- Dąbrowy Górniczej w otoczeniu zakładu ArcelorMittal Rozporządzeniem Nr 37/07 Wojewody Śląskiego z dnia 16 lipca 2007 r. dla ArcelorMittal Poland S.A. (Mittal Steel Poland SA Oddział w Dąbrowie Górniczej).

Strefy przemysłowe nie zostały ustanowione na terenie województwa śląskiego.

Obszary ciche nie zostały ustanowione na terenie województwa śląskiego.

Na podstawie rejestru obszarów ochrony uzdrowiskowej (stan na 14.11.2023 r.), na terenie województwa śląskiego występują dwa uzdrowiska (Tabela 2). Z punktu widzenia ochrony przed hałasem, obszary ze strefą ochronną „A” uzdrowiska są terenami, na których obowiązują zaostrzone wymagania w odniesieniu do wartości poziomów dopuszczalnych hałasu w środowisku. W związku z tym, na terenach tych należy zachować korzystne warunki akustyczne w środowisku, tzw. ochrona bierna. Są to również obszary, na których w pierwszej kolejności należałoby rozpatrzyć ustanowienie obszarów cichych.

Tabela 2. Obszary ochrony uzdrowiskowej na terenie województwa śląskiego

[źródło: opracowanie własne]

| Lp. | Nazwa uzdrowiska | Nazwa gminy | Rodzaj gminy | Powiat | Województwo | Podstawy prawne nadania statusu uzdrowiska | Powierzchnia łączna uzdrowiska i stref uzdrowiskowych A, B, C (ha) |
|-----|--------------------|--------------------|---------------|------------|-------------|--|---|
| 1. | Goczałkowice-Zdrój | Goczałkowice-Zdrój | gmina wiejska | pszczyński | śląskie | Zarządzenie MZiOS z dn. 25 lipca 1967 r. w sprawie wykazu miejscowości uznanych za uzdrowiska (M.P. Nr 45, poz. 228) | A - 139,39 B - 675,82 C - 4128,5 powierzchnia uzdrowiska - 4943,71 |
| 2. | Ustroń | Ustroń | gmina miejska | cieszyński | śląskie | Zarządzenie MZiOS z dn. 25 lipca 1967 r. w sprawie wykazu miejscowości uznanych za uzdrowiska (M.P. Nr 45, poz. 228) | A - 244,55 B - 597,56 C - 5084,89 powierzchnia uzdrowiska - 5927 |

3 Analiza materiałów, dokumentów i publikacji

W rozdziale zostały przedstawione materiały, dokumenty i publikacje wykorzystane do opracowania POH, szerzej omówione w poszczególnych tomach opracowania.

3.1 Przepisy prawne

- Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku (Dz. U. UE. L. z 2002 r. Nr 189, str. 12 z późn. zm.),
- Dyrektywa Komisji (UE) 2015/996 z dnia 19 maja 2015 r. ustanawiająca wspólne metody oceny hałasu zgodnie z dyrektywą 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. U. UE. L. z 2015 r. Nr 168, str. 1 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 54),
- Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 26 lipca 2021 r. w sprawie programu ochrony środowiska przed hałasem (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 271),
- 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 (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 z późn. zm.),
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t.j. Dz. U. z 2014 r. poz. 112).

3.2 Wytoczne krajowe

- Dobre praktyki wykonywania programów ochrony środowiska przed hałasem, Główny Inspektor Ochrony Środowiska, Warszawa 2023 r.,
- Dobre praktyki wykonywania strategicznych map hałasu - wytyczne Głównego Inspektora Ochrony Środowiska, Warszawa, 2021 r.,
- Dobre praktyki tworzenia obszarów cichych, Główny Inspektor Ochrony Środowiska, Warszawa 2022 r.,
- Katalog danych dotyczących działalności przemysłowej w Polsce w odniesieniu do wymagań dyrektywy 2015/996, wytyczne Głównego Inspektora Ochrony Środowiska, Wrocław, 2021 r.,
- Katalog danych dotyczących infrastruktury transportowej oraz środków transportu w Polsce w odniesieniu do wymagań Dyrektywy 2015/996 – wytyczne Głównego Inspektora Ochrony Środowiska, Warszawa, 2021 r.,
- Obliczanie efektów zdrowotnych Skrót opracowania pn.: Wytyczne oceny wskaźników zdrowotnych hałasu w środowisku, wytyczne Głównego Inspektora Ochrony Środowiska, Poznań, 2022 r.,
- Podstawowe zasady opracowywania danych w ramach sprawozdawczości strategicznych map hałasu w 2022 roku, wytyczne Głównego Inspektora Ochrony Środowiska, Warszawa, 2022 r.,

3.3 Wytoczne Europejskie

- Data model documentation for mandatory digital information exchange mechanism according to Directive 2002/49/EC źródło: <https://www.eionet.europa.eu/reportnet/docs/noise/data-model-documentation>

- Eionet report – ETC/ATNI 2021 (ETC/HE – Updated 2022), Environmental Noise Directive, Data model documentation version 4.4, December 2022.

3.4 Przepisy dotyczące emisji hałasu

Przepisy dotyczące emisji hałasu drogowego, kolejowego, przemysłowego, w tym z instalacji i urządzeń mających negatywny wpływ na stan klimatu akustycznego w środowisku, istotne z punktu widzenia realizacji POH zestawiono poniżej.

Obowiązujące przepisy stanowią narzędzia pozwalające właściwym organom administracji na podjęcie działań zapobiegających negatywnemu wpływowi hałasu na stan akustyczny środowiska. Organy te w przypadku stwierdzenia negatywnych oddziaływań, mogą reagować zarówno na wczesnym etapie projektowania przedsięwzięć, jak i na etapie eksploatacji. Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wymagane dla planowanych przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko oraz przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

W przypadku podmiotów korzystających ze środowiska, których działalność ma negatywny wpływ na stan klimatu akustycznego w środowisku, instrumentami prawnymi wykorzystywanymi w postępowaniach w stosunku do tych podmiotów, są:

- analiza porealizacyjna,
- przegląd ekologiczny,
- obszar ograniczonego użytkowania,
- decyzja o dopuszczalnym poziomie hałasu,
- pozwolenie zintegrowane,
- decyzje podejmowane na mocy art. 362 ustawy Poś.

Prawomocne decyzje określające warunki korzystania ze środowiska, w których określono dopuszczalne poziomy hałasu oraz inne dokumenty i materiały sporządzone dla potrzeb postępowań administracyjnych, prowadzonych w stosunku do podmiotów korzystających ze środowiska, których działalność ma negatywny wpływ na stan akustyczny środowiska, przedstawiono w poszczególnych tomach opracowania.

3.4.1. Hałas drogowy

Zgodnie z art. 155 ustawy Poś środki transportu powinny spełniać wymagania ochrony środowiska określone w ustawie oraz w przepisach odrębnych. Zgodnie z art. 66 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1047 z późn. zm.) pojazd uczestniczący w ruchu ma być tak zbudowany, wyposażony i utrzymany, aby korzystanie z niego nie zakłócało spokoju publicznego przez powodowanie hałasu przekraczającego poziom określony w przepisach szczegółowych tj. w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 502).

Tabela 3. Poziom hałasu zewnętrznego pojazdów silnikowych zgodnie z Załącznikiem nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r.

[źródło: opracowanie własne]

| Lp. | Pojazd | Poziom hałasu zewnętrznego dla pojazdu z silnikiem o zapłonie iskrowym [dB(A)] | Poziom hałasu zewnętrznego dla pojazdu z silnikiem o zapłonie samoczynnym [dB(A)] |
|-----|--|--|---|
| 1. | Motocykl z silnikiem o pojemności skokowej: - nieprzekraczającej 125 cm ³ | 94 | - |

| Lp. | Pojazd | Poziom hałasu zewnętrznego dla pojazdu z silnikiem o zapłonie iskrowym [dB(A)] | Poziom hałasu zewnętrznego dla pojazdu z silnikiem o zapłonie samoczynnym [dB(A)] |
|-----|---|--|---|
| 2. | Motocykl z silnikiem o pojemności skokowej: - większej niż 125 cm ³ | 96 | - |
| 3. | Samochód osobowy | 93 | 96 |
| 4. | Pojazd samochodowy o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, z wyjątkiem samochodu osobowego | 93 | 102 |
| 5. | Inny pojazd samochodowy | 98 | 108 |

Zgodnie z zapisami dział III § 9 ust. 1 ww. rozporządzenia pojazd powinien być tak zbudowany, wyposażony i utrzymany, aby poziom hałasu zewnętrznego mierzony podczas postoju pojazdu z odległości 0,5 m nie przekraczał:

- w odniesieniu do pojazdu, który był poddany badaniom homologacyjnym - wartości ustalonej w trakcie badań homologacyjnych o 5 dB(A),
- w odniesieniu do pozostałych pojazdów - wartości podanych w poniższej tabeli określającej poziom hałasu zewnętrznego pojazdów.

Dla ciągnika rolniczego, pojazdu wolnobieżnego poziom hałasu zewnętrznego mierzony podczas postoju pojazdu silnikowego z odległości 0,5 m nie może przekraczać 104 dB(A) (§ 45 ust. 1 ww. rozporządzenia), natomiast motoroweru – 90 dB (A) (§ 53 ust. 5 ww. rozporządzenia). Jednocześnie należy zaznaczyć, że ustawowe wartości emisji hałasu z pojazdów nie są sprawdzane w ramach okresowej oceny stanu technicznego pojazdów dopuszczanych do ruchu drogowego.

3.4.2. Hałas kolejowy

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1304/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Tabor kolejowy — hałas”, zmieniające decyzję 2008/232/WE i uchylające decyzję 2011/229/UE tzw. TSI² określa techniczne specyfikacje dla interoperacyjności i dotyczy transportu kolejowego dla:

- systemu kolei dużych prędkości (HS),
- systemu kolei konwencjonalnych (CR),
- kolei dużych prędkości i kolei konwencjonalnych.

Ma ono na celu ograniczenia emisji hałasu przez system kolei w Unii.

Następujące parametry zostały wskazane jako mające kluczowe znaczenie dla interoperacyjności (parametry podstawowe) w odniesieniu do hałasu w środowisku:

- hałas stacjonarny,
- hałas ruszania,
- hałas przejazdu.

Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) 2019/774 z dnia 16 maja 2019 r. zmieniające Rozporządzenie (UE) nr 1304/2014 w zakresie stosowania technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Tabor kolejowy – hałas” w odniesieniu do istniejących wagonów towarowych wprowadza obowiązek wyznaczania odcinków linii kolejowych – tzw. „cichych tras” – na których od 8 grudnia 2024 r. (daty wejścia w życie rozkładu jazdy 2024/2025) mogłyby poruszać się wyłącznie wagony towarowe spełniające normy w zakresie emisji hałasu podczas przejazdu. Ciche trasy powstaną na liniach,

² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014R1304>

po których średnio w ciągu roku przejeżdża powyżej 12 pociągów towarowych w porze nocnej (godz. 22-6). W celu uniknięcia tworzenia wąskich gardeł na sieci kolejowej, warunek ten musi być spełniony minimum na odcinku 20 km. Aby obecnie używane wagony towarowe mogły poruszać się po cichych trasach muszą zostać wyposażone w kompozytowe wstawki hamulcowe czy hamulce tarczowe.

W Polsce, około 75% eksploatowanego taboru towarowego to wagony starszej generacji z żeliwnymi wstawkami hamulcowymi, wyposażone w koła obręczowane z jednostronnym hamowaniem kół. Modernizacja taboru wymaga poniesienia ogromnych nakładów finansowych, dlatego możliwe będzie jeszcze używanie go na cichych trasach do końca 2036 roku.

3.4.3. Hałas przemysłowy

Zgodnie z art. 237 ustawy Poś, w razie stwierdzenia okoliczności wskazujących na możliwość negatywnego oddziaływania instalacji na środowisko, organ ochrony środowiska może, w drodze decyzji, zobowiązać prowadzącego instalację do sporządzenia i przedłożenia przeglądu ekologicznego. W ramach POH, jednym z zaleceń może być zatem konieczność przeprowadzenia przeglądu ekologicznego.

W rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska (Dz. U. Nr 263, poz. 2202 z późn. zm.) określono rodzaje urządzeń, dla których moc akustyczna emitowana do środowiska podlega ograniczeniu. Wielkość gwarantowanego poziomu mocy akustycznej tych urządzeń podawana jest w dokumentacji technicznej. Rozporządzenie podaje również metody pomiaru hałasu emitowanego przez uwzględnione w rozporządzeniu urządzenia.

3.5 Polityki, strategie, plany lub programy

Poniżej przedstawiono i opisano wybrane polityki, strategie, plany lub programy istotne z punktu widzenia realizacji POH.

1) Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)

Średniookresowy dokument programowy w sektorze infrastruktury dróg krajowych przyjęty przez Radę Ministrów w Uchwale Nr 253/2022 z dnia 13 grudnia 2022 r. wskazuje poziom i źródła niezbędnego finansowania oraz listę zadań inwestycyjnych kierowanych do realizacji. Dokument określa cele polityki transportowej w zakresie budowy drogowej sieci TEN-T na terenie Rzeczypospolitej Polskiej oraz połączeń drogowych komplementarnych wobec niej. Głównym celem Programu jest budowa spójnej sieci dróg krajowych zapewniających efektywne funkcjonowanie drogowego transportu osobowego i towarowego. Rozbudowa sieci dróg krajowych, przede wszystkim poprzez budowę autostrad i dróg ekspresowych, wpłynie korzystnie na rozwój kraju, wyprowadzając uciążliwy ruch samochodowy poza granice miast. Wśród celów szczegółowych znajdują się:

- zwiększenie spójności sieci dróg krajowych klasy A i S,
- wzmocnienie efektywności transportu drogowego oraz poprawa dostępności komunikacyjnej miast i regionów,
- wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego.

2) Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku

Program przyjęty przez Radę Ministrów w Uchwale Nr 198/2022 z dnia 4 października 2022 r. jest pierwszym średniookresowym dokumentem programowym dotyczącym kompleksowego utrzymania sieci dróg krajowych, zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Celem Programu jest zapewnienie stabilnego finansowania dla utrzymania spójnej, nowoczesnej i bezpiecznej sieci dróg krajowych. Cele szczegółowe obejmują:

- zwiększenie spójności sieci dróg krajowych dostosowanych do ruchu pojazdów o nacisku pojedynczej osi do 11,5 t,
- zapewnienie wymaganego stanu technicznego istniejącej infrastruktury,
- intensyfikacja działań zmniejszających negatywny wpływ infrastruktury drogowej na środowisko.

3) Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030

Jest średniookresowym dokumentem programowym w sektorze infrastruktury dróg krajowych, przyjętym przez Radę Ministrów w Uchwale Nr 46/2021 z dnia 13 kwietnia 2021 r. Określa cele i priorytety inwestycyjne w zakresie rozbudowy sieci dróg krajowych, uwzględniając budowę nowych odcinków autostrad, dróg ekspresowych, przebudowy odcinków dróg krajowych, jak i budowę obwodnic. Celem Programu jest budowa drogowych obejść miejscowości zapewniających efektywne funkcjonowanie drogowego transportu osobowego i towarowego, a także poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i jakości życia mieszkańców. Cele szczegółowe obejmują:

- zwiększenie płynności przejazdu po drogach krajowych,
- wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Realizacja Programu powinna odciążać od ruchu tranzytowego ponad sto miejscowości, przez które przebiegają drogi krajowe. Za rok bazowy dla wskaźników przyjęto rok 2019, natomiast rokiem pomiaru wskaźnika będzie rok zakończenia budowy wszystkich zadań realizowanych w ramach Programu. Na terenie śląska planowana jest inwestycja budowy drogi krajowej numer 78 w miejscowościach Blachownia, Herby, Kroczyce, Nakło Śląskie, Świerklaniec, Pradła, Szczekociny, Goleniowy.

4) Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2029 roku.

Program przyjęty przez Radę Ministrów w Uchwale Nr 196/2022 z dnia 3 października 2022 r. Głównym celem Programu Kolej + jest uzupełnienie sieci kolejowej o połączenia kolejowe (w tym przygotowanie niezbędnej dokumentacji przedprojektowej i projektowej) miejscowości o populacji powyżej 10 tys. osób, które nie posiadają dostępu do kolei pasażerskiej lub towarowej, z miastami wojewódzkimi oraz poprawa wewnętrznej spójności komunikacyjnej i społeczno-gospodarczej tych regionów Polski przy wsparciu ze środków publicznych. Ze względu na brak dostępu do kolei wielu miejscowości z populacją powyżej 10 tys. mieszkańców, pogłębiane jest wykluczenie transportowe oraz ich depopulacja. Priorytetem państwa i regionów jest przywracanie i tworzenie konkurencyjnych połączeń kolejowych między ośrodkami i miastami wojewódzkimi.

5) Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.

Dzięki rozwojowi transportu intermodalnego możliwe jest wykorzystanie przyjaznego środowiska transportu w przewozie towarów. Dla transportu intermodalnego określono następującą wizję: wzrost znaczenia Polski w globalnych łańcuchach dostaw. Głównym celem rozwoju jest stworzenie optymalnych warunków dla integracji międzygałęziowej w polskim systemie transportowym i zwiększenia wykorzystania transportu kolejowego w przewozach intermodalnych. Realizacja celu obejmuje:

- wsparcie multimodalnych łańcuchów logistycznych,
- działania wzmacniające pozycję konkurencyjną transportu intermodalnego wobec innych gałęzi transportu,
- wykorzystanie nowoczesnych technologii wspierających organizację i rozwój przewozów intermodalnych.

W dokumencie określone zostały poszczególne cele szczegółowe:

- powstanie kompleksowych projektów wykorzystania transportu intermodalnego w łańcuchach dostaw, poprzez poprawę systemu organizacji i zarządzania transportem intermodalnym;
- poprawa konkurencyjności transportu intermodalnego,
- cyfryzacja transportu intermodalnego poprzez wsparcie projektów badawczo-rozwojowych.

6) Rządowy Program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2028 roku

„Rządowy program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2028 roku”, zatwierdzony 7 listopada 2023 r., uchwałą nr 208/2023 Rady Ministrów, ustanawia ramy finansowe oraz warunki realizacji zamierzeń państwa w zakresie zarządzania infrastrukturą kolejową.

Dokument stanowi kontynuację 5-letniego programu pn. „Rządowy program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2023 roku”, przyjętego uchwałą nr 7/2018 Rady Ministrów z dnia 16 stycznia 2018 r.

Główne korzyści wynikające z Programu to zapewnienie odpowiedniego poziomu jakości infrastruktury kolejowej, likwidacja zaległości utrzymaniowych, zachowanie sieci linii kolejowych oraz wieloletnie umowy na utrzymanie i remonty linii kolejowych.

Program finansowany jest z środków budżetu państwa i Funduszu Kolejowego. Na jego realizację w latach 2024-2028 ze środków publicznych założono łączny limit w wysokości 49 216,5 mln zł, w tym z budżetu państwa 44 005,4 mln zł.

7) Krajowy Program Kolejowy do 2030 roku

Pierwsze wydanie dokumentu „Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku” (zwany dalej KPK) przyjęte zostało pierwotnie uchwałą nr 162/2015 Rady Ministrów z dnia 15 września 2015 r. w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku. W dokumencie tym określony został wieloletni plan rozbudowy oraz modernizacji krajowej sieci połączeń kolejowych, wraz z określeniem harmonogramu realizacji kolejnych zamierzeń inwestycyjnych, a także planowanych kosztów ich realizacji oraz źródeł finansowania. Na przestrzeni lat KPK kilkakrotnie był aktualizowany, a ostatnia jego aktualizacja nastąpiła na mocy uchwały nr 144/2023 Rady Ministrów z dnia 16 sierpnia 2023 r. zmieniającej uchwałę w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku. Dokument ten stanowi kontynuację strategii rozwoju infrastruktury kolejowej na terenie Rzeczypospolitej Polskiej, której element stanowi wydany wcześniej „Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do roku 2013 z perspektywą do roku 2015”.

Głównym celem wskazanym do osiągnięcia w ramach realizacji KPK jest wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju, w wyniku realizacji spójnej i nowoczesnej sieci linii kolejowych. Wśród celów szczegółowych, związanych bezpośrednio z ww. celem głównym, wymienione zostały:

- wzmocnienie efektywności transportu kolejowego,
- zwiększenie bezpieczeństwa funkcjonowania transportu kolejowego,
- poprawa jakości w przewozach pasażerskich i towarowych.

Zamierzenia inwestycyjne wskazane do realizacji w ramach KPK zostały podzielone na zadania w ramach listy podstawowej (przewidzianych do realizacji w pierwszej kolejności) oraz rezerwowej (do realizacji w przypadku pojawienia się wolnych środków finansowych). Wśród wymienionych w załączniku 1 do KPK zamierzeń inwestycyjnych wskazanych do realizacji w ramach listy podstawowej występują odcinki linii kolejowych w województwie śląskim, w tym te, które znalazły się w zakresie niniejszego opracowania, m.in.:

- zadanie nr 35 o nazwie „Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowych nr 1, 130, 160, 186 na odcinku Zawiercie – Dąbrowa górnicza Ząbkowice – Jaworzno Szczakowa”.

8) Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 26 stycznia 2021 r. w sprawie wykazu Inwestycji Towarzyszących w zakresie Centralnego Portu Komunikacyjnego

W rozporządzeniu określono zamierzenia inwestycyjne w zakresie rozbudowy infrastruktury kolejowej na terenie całego kraju, związane z budową Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). W rozporządzeniu określono planowany przebieg dwunastu linii kolejowych (z których część zakłada zupełnie nowy przebieg linii kolejowych, a inne obejmują swoim zakresem już istniejące trasy), których zbieg planowany jest w miejscu przyszłego portu lotniczego. Spośród wymienionych w rozporządzeniu linii kolejowych, na terenie województwa śląskiego inwestycjami objęte zostaną relacje:

- Centralny Port Komunikacyjny – Idzikowice – Węzeł Małopolsko-Śląski / Katowice – Czechowice-Dziedzice – Jastrzębie-Zdrój – granica państwa,
- Katowice – Węzeł Małopolsko-Śląski – Kraków – Szczyrzyc – Nowy Sącz,
- Warszawa – Centralny Port Komunikacyjny – Częstochowa – Opole – Nysa – Kłodzko.

9) Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku (SRT 2030)

Zapisy SRT2030 są spójne z przyjętą przez Zgromadzenie Ogólne Organizacji Narodów Zjednoczonych (ONZ) w 2015 r. „Agendą na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju - 2030” i zawartymi w niej 17 Celami Zrównoważonego Rozwoju (SDGs). Głównym celem krajowej polityki transportowej jest zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego poprzez utworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym. Główny cel SRT2030 to zarówno utworzenie zintegrowanego systemu transportowego, m.in. poprzez inwestycje w infrastrukturę transportową, jak i wykreowanie sprzyjających warunków dla sprawnego funkcjonowania rynków transportowych i rozwoju efektywnych systemów przewozowych, zapewniających tworzenie połączeń umożliwiających dostawy produktów i surowców dla przedsiębiorstw oraz ułatwiających przemieszczanie się użytkowników infrastruktury.

Realizacja celu głównego w perspektywie do 2030 r. wiąże się z wdrażaniem sześciu kierunków interwencji właściwych dla każdej z gałęzi transportu:

- Kierunek interwencji 1: budowa zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce,
- Kierunek interwencji 2: poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym,
- Kierunek interwencji 3: zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności,
- Kierunek interwencji 4: poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów,
- Kierunek interwencji 5: ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko,
- Kierunek interwencji 6: poprawa efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe.

W kontekście ochrony środowiska polski transport musi sprostać wyzwaniom, takim jak: utrzymujące się przekroczenia norm jakości powietrza oraz hałasu, mające negatywny wpływ na zdrowie ludzi oraz środowisko jako całość.

W powyższym kontekście niezwykle istotne są działania wskazane w SRT2030 w zakresie transportu kolejowego, w tym:

- konsekwentna modernizacja i rewitalizacja istniejących linii kolejowych, w celu zwiększania przepustowości, prędkości i płynności ruchu kolejowego,
- budowa nowych linii kolejowych, w tym linii o parametrach dużych prędkości, których powstanie nastąpi m.in. w powiązaniu z budową Centralnego Portu Komunikacyjnego,
- modernizacja linii kolejowych wewnątrz miast, a tym samym zwiększenie znaczenia kolei w obszarze transportu wewnątrz poszczególnych miast powyżej 100 tys. mieszkańców,
- zwiększenie dostępności kolei w skali lokalnej i regionalnej (program Kolej+).

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

Program ochrony środowiska dla województwa śląskiego jest kluczowym dokumentem stanowiącym podstawę funkcjonowania systemu zarządzania środowiskiem. Przewidziany okres realizacji Programu obejmuje lata 2015-2019, z perspektywą dalszego rozwoju do roku 2024. W dokumencie wskazano dziesięć kluczowych komponentów środowiskowych i zwrócono uwagę na konieczność podniesienia świadomości ekologicznej, zarówno w administracji, jak i w społeczeństwie. W obszarze interwencji Hałas skupiono się na głównych źródłach hałasu, wśród których istotną rolę odgrywa komunikacja. Poprawa klimatu akustycznego ma za zadanie obniżenie hałasu do stanu normatywnego oraz utrzymanie go na możliwie niskim poziomie. Działania podejmowane w celu poprawy stanu akustycznego to m.in. wymiana nawierzchni dróg, budowa i modernizacja ekranów akustycznych, promocja alternatywnych środków komunikacji i proekologicznego korzystania z samochodów, utworzenie strefy ruchu uspokozonego oraz budowa obwodnic.

11) Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030)

Dokument (dalej SOR 2020) stanowi podstawowe opracowanie o charakterze strategicznym w skali całego kraju i powiązany jest z innymi dokumentami strategicznymi o znaczeniu krajowym i międzynarodowym. W SOR 2020 określono główne cele na rzecz zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego Polski oraz zidentyfikowano główne wyzwania i zagrożenia stojące na przeszkodzie wypełnienia założeń strategii. Założenia te przedstawiono w perspektywie średnio- oraz długookresowej.

Podstawowe kierunki działań zawarte w SOR 2020 odnoszą się do wszystkich kluczowych obszarów z zakresu funkcjonowania państwa i obejmują:

- konsekwentne zwiększanie zamożności społeczeństwa poprzez wzrost dochodów obywateli, przy jednoczesnym zachowaniu stabilnego rozwoju państwa,
- zbudowanie silnej i innowacyjnej gospodarki Polski, celem zachowania długotrwałego wzrostu gospodarczego oraz zwiększenia jej konkurencyjności,
- zrównoważony rozwój z uwzględnieniem uwarunkowań społecznych i terytorialnych,
- unowocześnienie struktur państwowych i instytucji publicznych, usprawnienie procesów legislacyjnych i administracyjnych.

Jednym z wymienionych działań w kontekście osiągnięcia wyżej wymienionych założeń jest odpowiednie gospodarowanie zasobami środowiska naturalnego oraz dbałość o jego ochronę. W ramach tego zagadnienia wskazuje się zanieczyszczenie hałasem jako jeden z elementów determinujących jakość życia społeczeństwa i podkreśla konieczność podjęcia działań w celu jego ograniczenia ze szczególnym naciskiem na transport drogowy i lotniczy.

Strategia przedstawia propozycje działań na rzecz ograniczenia skutków występowania hałasu w środowisku, takie jak prace nad określeniem racjonalnych standardów jakości środowiska w dziedzinie akustyki, uproszczenie procedur postępowań administracyjnych z zakresu emisji hałasu przez instalacje oraz rozwój kadry eksperckiej wyspecjalizowanej w ochronie środowiska przed hałasem.

12) Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2030”

Strategię Rozwoju Województwa Śląskiego "Śląskie 2030" przyjęto uchwałą Sejmiku Województwa Śląskiego nr VI/24/1/2020 z dnia 19 października 2020 r. Jest ona aktualizacją Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego "Śląskie 2020+", uchwalonej przez Sejmik Województwa Śląskiego 1 lipca 2013 roku i stanowi piątą edycję tego kluczowego dokumentu określającego cele rozwoju regionu oraz instrumenty ich realizacji w perspektywie roku 2030.

Przedstawiona w dokumencie wizja rozwoju jest kontynuacją i uszczegółowieniem myśli strategicznej realizowanej już od 2000 roku w kolejnych edycjach Strategii. Natomiast coraz bardziej świadomie podejmuje się w niniejszym dokumencie zagadnienia transformacji regionu uwzględniające poszanowanie środowiska naturalnego – Zielone Śląskie. Zarysowane w dokumencie cele i kierunki wskazują drogę oraz narzędzia pozwalające na istotne zmiany gospodarcze prowadzące do pobudzenia tempa rozwoju gospodarczego regionu w oparciu o dynamicznie rozwijający się sektor przedsiębiorstw innowacyjnych. Strategia "Śląskie 2030" odpowiada również na wyzwania demograficzne stojące przed województwem śląskim oraz związane z poprawą warunków życia w regionie, zarówno dla jego obecnych, jak i przyszłych mieszkańców. Realizacja zapisów strategicznych składających się na wspomnianą wizję będzie wymagała zaangażowania licznych podmiotów sceny regionalnej. Jednym z głównych wyzwań jest przeciwdziałanie pogarszaniu się klimatu akustycznego i negatywnym skutkom hałasu na jakość życia i zdrowie mieszkańców województwa.

W strategii zawarto 4 cele strategiczne:

- Cel strategiczny A - Województwo śląskie regionem odpowiedzialnej transformacji gospodarczej,
- Cel strategiczny B - Województwo śląskie regionem przyjaznym dla mieszkańca,
- Cel strategiczny C - Województwo śląskie regionem wysokiej jakości środowiska i przestrzeni,
- Cel strategiczny D - Województwo śląskie regionem sprawnie zarządzanym.

Cele strategiczne realizowane są poprzez 12 celów operacyjnych, m.in.:

- Cel operacyjny C.1. Wysoka jakość środowiska – m.in. wsparcie działań na rzecz redukcji hałasu oraz zmniejszenia jego uciążliwości czy podnoszenie świadomości ekologicznej mieszkańców i kształtowanie postaw proekologicznych;
- Cel operacyjny C.2. Efektywna infrastruktura – m.in. poprawa powiązań transportowych poprzez ich przywrócenie, rozbudowę, modernizację i zarządzanie infrastrukturą wzmacniającą dostępność i spójność regionu w tym w zakresie dróg, linii kolejowych, szlaków wodnych oraz dróg rowerowych, czy wsparcie rozwoju transportu intermodalnego i multimodalnego, w tym rozwój centrów logistycznych o znaczeniu międzynarodowym o wysokiej dostępności transportowej;
- Cel operacyjny C.3. Atrakcyjne warunki zamieszkania, kompleksowa rewitalizacja, zapobieganie i dostosowanie do zmian klimatu – m.in. poprawa jakości i atrakcyjności przestrzeni publicznych, szczególnie centrów miast oraz osiedli mieszkaniowych i starych dzielnic, wsparcie rozwoju zintegrowanego, zrównoważonego i niskoemisyjnego transportu w miastach i ich obszarach funkcjonalnych oraz obszarach wiejskich, w szczególności transportu zbiorowego, poprawa dostępności transportu zbiorowego na obszarach peryferyjnych i transgranicznych, wsparcie wdrażania koncepcji „smart cities”.

13) Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Śląskiego

Regionalny Plan Transportowy (dalej RPT) to jeden z kluczowych dokumentów strategicznych o charakterze branżowym szczebla regionalnego. Wskazuje on na najważniejsze cele, działania

oraz przedsięwzięcia, które powinny zostać zrealizowane do roku 2030 oraz 2055, tak, aby możliwe było osiągnięcie przyjętej w Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego "Śląskie 2030" wizji rozwoju regionu w obszarze transportu, a także celów klimatycznych UE.

Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Śląskiego zawiera dwa cele szczegółowe dotyczące emisji hałasu:

- Cel szczegółowy 1.2: Ograniczenie niekorzystnego wpływu transportu na tereny sąsiadujące z infrastrukturą transportową - zarówno infrastruktura jak i funkcjonowanie transportu mogą mieć niekorzystny wpływ na tereny, na których występują. Hałas, spaliny czy spadek bezpieczeństwa, ale również potrzeba zajęcia terenu pod infrastrukturę transportową są czynnikami pogarszającymi warunki życia i funkcjonowanie środowiska naturalnego.

Jednym z kierunków działań dla celu 1.2 jest redukcja hałasu związanego z transportem poprzez preferowanie środków transportu o niskiej emisji hałasu, odpowiednie kształtowanie sieci transportowej oraz stosowanie urządzeń ochrony przeciwhałasowej:

- Cel szczegółowy 2.5: Minimalizowanie uciążliwości wynikających z funkcjonowania infrastruktury transportowej dla mieszkańców województwa - funkcjonowanie transportu niesie nie tylko korzyści, ale również utrudnienia dla mieszkańców. Emisje zanieczyszczeń i hałasu towarzyszące procesowi transportu, niekorzystnie wpływają na zdrowie, bezpieczeństwo i samopoczucie mieszkańców terenów przyległych do infrastruktury transportowej. Wysokie koszty systemu transportu stanowią przeszkodę w rekompensacie mieszkańcom tych niedogodności.

Jednym z kierunków działań dla celu 2.5 jest eliminacja ruchu tranzytowego o zasięgu regionalnym oraz krajowym z obszarów mieszkalnych i centrów miast, w szczególności poprzez budowę obwodnic. Kolejnym działaniem w ramach celu 2.5 jest wspieranie i promowanie stref czystego transportu. W celu zmniejszenia lub eliminacji negatywnego oddziaływania hałasu na środowisko przyrodnicze lub społeczne (z rozróżnieniem na poszczególne komponenty środowiska) proponuje się podjęcie działań łagodzących i kompensujących opisanych poniżej.

- Na etapie prowadzenia prac budowlanych należy zapewnić odpowiedni stan techniczny maszyn i urządzeń budowlanych, w celu unikania niepotrzebnej emisji hałasu do środowiska.
- Prace prowadzone na etapie budowy w pobliżu obszarów chronionych akustycznie powinny być dokonywane w porze dziennej.
- Zaleca się optymalizację czasu pracy tak, by ograniczyć liczbę przejazdów pojazdów ciężkich, samochodów i maszyn.
- Nowe odcinki dróg (zwłaszcza dróg szybkiego ruchu) oraz trasy kolejowe, przebiegające przez tereny zabudowane, powinny uwzględniać zastosowanie zabezpieczeń akustycznych, takich jak ekrany akustyczne lub zieleń izolacyjna.
- Zaleca się stosowanie tzw. cichych nawierzchni drogowych, w celu redukcji hałasu drogowego.

Poza inwestycjami rozwijającymi sieć drogową i kolejową w RPT wymienia się także liczne działania organizacyjne w postaci m.in:

- budowy wspólnej bazy rozkładów jazdy transportu zbiorowego, koordynacja rozkładów jazdy, stworzenie wspólnych taryfy dla przewozów regionalnych i lokalnych,
- wprowadzenie stref czystego transportu,
- wprowadzenie priorytetu w organizacji ruchu dla pojazdów transportu zbiorowego,
- promocja i nauka bezpiecznego oraz ekologicznego podróżowania,

oraz infrastrukturalne, w tym:

- budowa węzłów przesiadkowych będących elementami przebudowy/budowy linii kolejowych i przystanków,
- rozwój sieci Regionalnych Tras Rowerowych wynikających z Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Śląskiego,
- rozbudowa sieci stacji ładowania pojazdów elektrycznych oraz wodorowych,
- budowa parkingów Park&Ride i Bike&Ride przy wszystkich stacjach i przystankach kolejowych, przy których brakuje takich obiektów, wraz z organizacją systemu Park&Ride obejmującą m.in. wspólną taryfę i informację, monitoring, jednolity standard wizualny i inne,
- budowa lub modernizacja infrastruktury komunikacji transportu zbiorowego (w tym budowa zajezdni, rozbudowa systemów zarządzania transportem zbiorowym),
- wzmacnianie powiązań obszarów inwestycyjnych z koleją.

W RPT podkreślono konieczność transformacji transportu z uwzględnieniem rozwoju i upowszechnienia transportu zbiorowego. Zaproponowano także liczne wskaźniki monitorujące realizację tego celu, wśród których wymieniono m.in.:

- wzrost wskaźnika wykorzystania kolei z 4,297 w 2021 r. na 6,446 w 2030 r.,
- wzrost wielkości przewozu komunikacją miejską z 327,9 mln w 2021 r. do 360,4 mln w 2030 r.,
- spadek średniego wieku floty w Kolejach Śląskich z 8 lat w 2021 r. do 7 lat w 2030 r.,
- wzrost rocznej liczby sprzedawanych biletów wspólnych Kolei Śląskich i Zarządu Transportu Metropolitalnego z 93 611 w 2021 r. do 171 121 w 2030 r.

Ponadto w ramach realizacji POH przeanalizowano takie dokumenty jak:

- Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie,
- Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie” (Katowice 2019),
- Program Ochrony Środowiska dla Miasta Siemianowice Śląskie do roku 2022 z uwzględnieniem perspektywy do 2027 roku (2018),
- Program ochrony środowiska dla miasta Świętochłowice na lata 2017-2020 z perspektywą do roku 2024 (2016),
- Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Wodzisławskiego na lata 2021-2024 z perspektywą do roku 2030 (2020),
- Strategia Rozwoju Elektromobilności dla miasta Siemianowice na lata 2020 – 2035, Studium transportowe – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla miasta Świętochłowice (do roku 2030),
- Strategia Rozwoju Elektromobilności dla Miasta Siemianowice Śląskie na lata 2020-2035,
- Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Będzińskiego na lata 2021-2024 z perspektywą do roku 2028,
- Program ochrony środowiska dla Powiatu Bielskiego na lata 2021-2027 z perspektywą do roku 2030,

- Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Cieszyńskiego na lata 2021-2024 z perspektywą do roku 2028,
- Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Częstochowskiego na lata 2020-2023 z perspektywą na lata 2024-2027,
- Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Gliwickiego na lata 2022-2026 z perspektywą do roku 2030,
- Aktualizacja Programu Ochrony Środowiska dla Powiatu Kłobuckiego na lata 2018 - 2021 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2022-2025,
- Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Mikołowskiego na lata 2021-2026 z perspektywą na lata 2027-2032,
- Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Myszkowskiego na lata 2020-2023 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2024 – 2027,
- Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Pszczyńskiego na lata 2023-2026 z perspektywą do roku 2030,
- Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Raciborskiego na lata 2021-2024 z perspektywą na lata 2025-2028,
- Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Rybnickiego na lata 2019-2022 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2023-2025,
- Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Tarnogórskiego na lata 2021-2024 z perspektywą do roku 2029,
- Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Bieruńsko-Lędzińskiego do roku 2020 z uwzględnieniem perspektywy do roku 2030,
- Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Wodzisławskiego na lata 2017-2020 z perspektywą do roku 2024,
- Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Żywieckiego na lata 2023-2030,
- Program Ochrony Środowiska dla Miasta Będzina na lata 2021-2024 z perspektywą do roku 2030,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Czeladź na lata 2021-2024 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2025-2028,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Bobrowniki na lata 2017-2020 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2021-2024,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Mierzęcice na lata 2021-2024 z perspektywą do roku 2028,
- Programu Ochrony Środowiska dla Gminy Psary na lata 2021-2024 z perspektywą na lata 2025-2028,
- Aktualizacja Programu Ochrony Środowiska dla Miasta i Gminy Siewierz na lata 2021-2024 z perspektywą na lata 2025-2028,
- Program Ochrony Środowiska dla Miasta Sławków na lata 2016 – 2019 z perspektywą na lata 2020 – 2023,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Szczyrk na lata 2018 - 2021 z perspektywą do roku 2025,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Buczkowice na lata 2023-2027,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Czechowice-Dziedzice na lata 2021-2024 z perspektywą do roku 2028,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Jasienica na lata 2022-2025 z perspektywą do 2027 roku,

- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Jaworze na lata 2021-2024 z perspektywą do roku 2030,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Kozy na lata 2021-2024 z perspektywą na lata 2025 – 2028,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Porąbka na lata 2018-2021 z perspektywą na lata 2022-2025,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Wilkowice na lata 2017-2020 z perspektywą na lata 2021-2024,
- Program Ochrony Środowiska dla Miasta Wisła na lata 2018-2021 z perspektywą na lata 2022-2025,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Brenna na lata 2021-2024 z perspektywą do roku 2026,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Dębowiec na lata 2021-2024 z perspektywą na lata 2025 – 2027,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Goleszów na lata 2020-2023 z perspektywą do roku 2027,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Hażlach na lata 2019-2022 z perspektywą na lata 2023-2026,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Skoczów na lata 2023-2026 z perspektywą do 2030 roku,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Strumień na lata 2021-2024,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Blachownia na lata 2023-2026 z perspektywą na lata 2027-2030,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Kamienica Polska do 2024 roku z perspektywą do 2030 roku,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Kłomnice na lata 2017-2020 z perspektywą na lata 2021-2024,
- Program ochrony środowiska dla Gminy Konopiska na lata 2020-2023 z uwzględnieniem perspektywy do roku 2027,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Kruszyna na lata 2019-2023z perspektywą do roku 2025,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Mykanów na lata 2020-2023 z perspektywą na lata 2024-2027,
- Program Ochrony Środowiska dla Miasta Olsztyna do 2024 r. z uwzględnieniem perspektywy do roku 2030,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Poczesna na lata 2019-2022 z perspektywą do 2027 roku,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Starcza na lata 2019-2023 z perspektywą do roku 2025,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Knurów na lata 2019-2023 z perspektywą do roku 2025,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Pyskowice do roku 2025 z uwzględnieniem perspektywy do roku 2029,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Gierałtowiec do roku 2023 z perspektywą do roku 2027,

- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Pilchowice na lata 2019-2022 z perspektywą do roku 2027,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Sośnicowice na lata 2021-2024 z perspektywą na lata 2025- 2026,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Toszek na lata 2020-2023 z perspektywą do 2026 roku,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Kłobuck na lata 2022-2025 z perspektywą na lata 2026 – 2029,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Wręczyca Wielka na lata 2018-2021 z perspektywą do 2025 roku,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Lubliniec na lata 2023-2026,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Koszęcin na lata 2023-2026 z perspektywą na lata 2027-2030,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Pawonków na lata 2021-2025 z perspektywą na lata 2026-2030,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Woźniki do roku 2024 z uwzględnieniem perspektywy do roku 2028,
- Aktualizacja Programu Ochrony Środowiska dla Gminy Łaziska Górne na lata 2024-2027 z perspektywą do roku 2032,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Orzesze na lata 2019-2022 z perspektywą do 2025 roku,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Ornontowice na lata 2021-2024 z perspektywą do roku 2028,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Wyry na lata 2016 – 2032,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Myszków na lata 2023-2026 z perspektywą do 2030 roku,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Poraj na lata 2019-2022 z perspektywą do 2027 roku,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Żarki na lata 2021-2025 z perspektywą do roku 2030,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Pszczyna na lata 2020-2023 z perspektywą na lata 2024-2027,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Racibórz na lata 2020-2023 wraz z perspektywą do 2027 roku,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Kornowac na lata 2018-2022 z perspektywą do roku 2025,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Kuźnia Raciborska na lata 2021-2024 z perspektywą na lata 2025-2028,
- Program Ochrony Środowiska Gminy Pietrowice Wielkie na lata 2019-2022 z perspektywą do 2027 roku,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Rudnik na lata 2019-2023 z perspektywą do roku 2025,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy i Miasta Czerwionka-Leszczyny na lata 2018-2021 z perspektywą na lata 2022-2026,
- Program Ochrony Środowiska dla Miasta Kalety na lata 2021-2025 z perspektywą na lata 2026-2030,

- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Miasteczko Śląskie do roku 2024 z uwzględnieniem perspektywy do roku 2028,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Radzionków do roku 2025,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Tarnowskie Góry do roku 2027,
- Program Ochrony Środowiska dla gminy Ożarówce na lata 2021-2024 z perspektywą do roku 2028,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Świerklaniec na lata 2018-2021 z perspektywą na lata 2022-2025,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Twaróg na lata 2023-2026 z perspektywą do 2030 roku,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Zbroślawice na lata 2021-2024 z uwzględnieniem perspektywy do roku 2027,
- Program ochrony środowiska dla Gminy Bieruń na lata 2020-2024 z perspektywą do roku 2030,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Lędziny na lata 2016-2020 z perspektywą do 2030 roku,
- Program ochrony środowiska dla gminy Chełm Śląski do roku 2022 z uwzględnieniem perspektywy do roku 2025,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Pszów na lata 2022-2025 wraz z perspektywą na lata 2026-2029,
- Program Ochrony Środowiska dla Miasta Rydułtowy na lata 2021-2024 z uwzględnieniem perspektywy do roku 2028,
- Program Ochrony Środowiska dla miasta Wodzisławia Śląskiego na lata 2020-2024,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Godów na lata 2020-2023 z perspektywą do 2024 r.,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Gorzyce na lata 2021- 2024 z perspektywą na lata 2025-2028,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Lubomia na lata 2021-2024 z perspektywą do roku 2030,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Mszana na lata 2021-2024 z perspektywą do roku 2028,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Zawiercie na lata 2020–2023 z perspektywą do roku 2027,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Kroczyce na lata 2022-2025 z perspektywą do roku 2030,
- Program Ochrony Środowiska dla Miasta i Gminy Ogrodzieniec na lata 2020-2022 z perspektywą do 2027 roku,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Szczekociny na lata 2022-2025,
- Program Ochrony Środowiska dla Miasta Żywca na lata 2020-2023 wraz z perspektywą na lata 2024-2027,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Gilowice na lata 2022-2025,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Jeleśnia na lata 2021-2024,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Łękawica,
- Program Ochrony Środowiska dla gminy Łodygowice na lata 2020-2023 z perspektywą na lata 2024-2027,

- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Milówka na lata 2017 - 2020 z perspektywą na lata 2021 – 2024,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Rajcza na lata 2020 - 2023 z perspektywą do roku 2026 przyjęty uchwałą nr XXII/142/2020,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Świnna na lata 2018 - 2021 z perspektywą do roku 2025,
- Program Ochrony Środowiska dla Miasta Bielska-Białej do roku 2025 z uwzględnieniem perspektywy do roku 2029,
- Program Ochrony Środowiska dla Miasta Bytom na lata 2022-2030 z perspektywą do roku 2035,
- Program Ochrony Środowiska dla Miasta Chorzów na lata 2021-2025,
- Program Ochrony Środowiska dla Miasta Częstochowy na lata 2022-2025 z perspektywą do roku 2029,
- Program Ochrony Środowiska dla miasta Dąbrowa Górnicza na lata 2022-2025 z perspektywą na lata 2026-2030,
- Program Ochrony Środowiska dla Miasta Gliwice na lata 2021-2024 z perspektywą do roku 2028,
- Program Ochrony Środowiska dla Miasta Jastrzębie – Zdrój na lata 2020-2024 z uwzględnieniem perspektywy do 2029 roku,
- Program Ochrony Środowiska dla Jaworzna - miasta na prawach powiatu na lata 2022-2025 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2026-2029,
- Aktualizacja Programu Ochrony Środowiska dla Miasta Katowice na lata 2021-2024 z perspektywą do 2026,
- Program Ochrony Środowiska dla Miasta Mysłowice na lata 2022-2025 z perspektywą do 2029 r.,
- Program ochrony środowiska dla Miasta Piekary Śląskie na lata 2021-2024 z uwzględnieniem perspektywy do roku 2028,
- Program Ochrony Środowiska dla miasta Ruda Śląska na lata 2023-2026 z perspektywą do roku 2030,
- Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Rybnickiego na lata 2019-2022 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2023-2025,
- Program Ochrony Środowiska dla Miasta Siemianowice Śląskie na lata 2023-2026 z uwzględnieniem perspektywy do 2030 roku,
- Program Ochrony Środowiska na lata 2021-2024 z perspektywą na lata 2025-2028 dla Gminy Sosnowiec,
- Program Ochrony Środowiska dla miasta Świętochłowice na lata 2019-2022 z perspektywą do roku 2026,
- Program Ochrony Środowiska dla Miasta Tychy na lata 2022-2025 z perspektywą do 2029 r.,
- Program Ochrony Środowiska dla Miasta Zabrze do roku 2024 z perspektywą do roku 2028,
- Program Ochrony Środowiska dla Miasta Sosnowca na lata 2017-2020 z perspektywą na lata 2021-2024,
- Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Zawierciańskiego na lata 2020-2023,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Łazy na lata 2020-2023,

- Program ochrony środowiska dla gminy Herby na lata 2022-2026 z uwzględnieniem perspektywy do 2030 r.,
- Program ochrony środowiska dla gminy Kochanowice na lata 2022-2026 z perspektywą do roku 2030,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Nędza na lata 2022-2025 z perspektywą na lata 2026-2029,
- Program ochrony środowiska dla Gminy Goczałkowice-Zdrój na lata 2023-2027,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Kobiór na lata 2022-2025 z uwzględnieniem perspektywy lat 2026-2029,
- Plan Adaptacji Miasta Sosnowca do zmian klimatu do roku 2030,
- Strategia Rozwoju Miasta Rybnika „Rybnik 2030”. Pierwszy krok transformacji.,
- Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Subregionu Zachodniego,
- Strategia rozwoju elektromobilności dla Miasta Rybnika do roku 2035,
- Program ochrony środowiska dla miasta Rybnika do roku 2020 z uwzględnieniem perspektywy do roku 2024,
- Strategia Rozwoju miasta Gliwice do roku 2040,
- Plan rozwoju sieci dróg na terenie miasta Gliwice na lata 2023-2028,
- Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego,
- Program ochrony środowiska dla miasta Gliwice na lata 2021-2024 z perspektywą do roku 2028,
- Strategia Rozwoju Chorzowa do 2030 roku,
- Plan Adaptacji Miasta Chorzów do zmian klimatu do roku 2030,
- Program ochrony Środowiska dla Miasta Chorzów na lata 2021-2025,
- Program ochrony środowiska przed hałasem w mieście Bielsku-Białej na lata 2018-2022,
- Strategia Rozwoju Bielska-Białej do 2030 roku,
- Strategia rozwoju elektromobilności w Bielsku-Białej E-moBBility 2020-2035,
- Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+,
- Program ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Bytomia na lata 2019-2024,
- Strategia Rozwoju miasta Bytom 2030+,
- Plan Mobilności Miejskiej Dla Gminy Bytom,
- Program ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Częstochowy na lata 2018-2023,
- Strategia Rozwoju Miasta Częstochowa 2030+,
- Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Częstochowy,
- Program ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Dąbrowy Górniczej na lata 2018-2022,
- Strategia Rozwoju Miasta: Dąbrowa Górnicza 2030,
- Program Rozwoju Gospodarczego Miasta Dąbrowa Górnicza na lata 2023-2027,
- Program ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Zabrze na lata 2018-2023,
- Strategia Rozwoju miasta Zabrze 2030,
- e-Zabrze Strategia budowy Społeczeństwa informacyjnego miasta Zabrze do roku 2020+,

- Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Zabrze na lata 2017-2026,
- Program ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Tychy na lata 2018-2022,
- Strategia Rozwoju Miasta Tychy 2030+,
- Polityka mobilności Miasta Tychy,
- Wieloletnia Prognoza Finansowa miasta Tychy na lata 2024-2038,
- Aktualizacja Programu Ochrony Środowiska przed Hałasem dla Miasta Ruda Śląska na lata 2018-2023,
- Strategia Rozwoju Miasta Ruda Śląska do 2030 roku,
- Wieloletnia Prognoza Finansowa miasta Ruda Śląska na lata 2024-2041,
- Program ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Katowice na lata 2019-2024,
- Strategia Rozwoju Miasta Katowice 2030,
- Wieloletnia Prognoza Finansowa miasta Katowice na lata 2024-2045.

W ramach realizacji POH przeanalizowano:

- Decyzja Marszałka Województwa Śląskiego nr 3145/OE/2023 z dnia 30 sierpnia 2023 r.,
- Decyzja Marszałka Województwa Śląskiego nr 4884/OE/2023 z dnia 15 grudnia 2023 r.,
- Decyzja Marszałka Województwa Śląskiego nr 919/OE/2023 z dnia 07 marca 2023 r.,
- Decyzja Marszałka Województwa Śląskiego nr 2858/OE/2022 z dnia 24 sierpnia 2022 r.,
- Decyzja Marszałka Województwa Śląskiego nr 707/OE/2024 z dnia 22 lutego 2024 r.,
- Decyzja Marszałka Województwa Śląskiego nr 3019/OE/2022 z dnia 6 września 2022 r.,
- Pismo Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Katowicach z dn. 08.01.2024, znak O/KA.I-2.534.1.3.2023.AK,
- Pismo z Urzędu Miasta Chorzów z dn. 29.12.2023 r., znak UE-III.621.2.1.2023.LH1,
- Pismo od Tramwajów Śląskich z dn. 05.01.2024 r., znak DR/GI/27/2024,
- Pismo od Tramwajów Śląskich z dn. 23.01.2024 r., znak DR/GI/80/2024,
- Pismo z Urzędu Miejskiego w Gliwicach z dnia 04.01.2024 r., znak SR.621.1.2024,
- Pismo z Urzędu Miejskiego w Rybniku z dnia 26.01.2024, znak: 2024-19059,
- Pismo z Urzędu Miejskiego w Jaworznie z dn. 29.12.2023, znak OŚ-ŚR.6253.2.2023,
- Pismo od Prezydenta Miasta Piekary Śląskie z dn. 29.12.2023, znak OSś.621.6.2023,
- Pismo z Urzędu Miasta Siemianowice Śląskie, Wydział Infrastruktury Drogowej z dn. 28.12.2023, znak RD.7021.1.300.2023,
- Pismo z Urzędu Miasta Świętochłowice z dn. 28.12.2023, znak EGO.604.7.2023.IG,
- Pismo znak z Powiatowego Zarządu Dróg w Wodzisławiu Śląskim z dn. 29.12.2023, znak ZU.6201.3.2023,
- Pismo od Stalexport Autostrada Małopolska z dn. 04.01.2024 r., znak 36/2024,
- Pismo z Starostwa Powiatowego w Żywcu z dn. 08.01.2024, znak SU.414.4.2024.10.,
- Pismo od Powiatowego Zarządu Dróg w Bieruniu z dn. 28.12.2023 r., znak PZD.DRD.5200.1.2023,
- Pismo z Urzędu Miasta Żory z dn. 19.01.2024 r., znak IS-ROPIK.6226.1.44.2023.AO,
- Pismo z Zarządu Dróg Wojewódzkich w Katowicach, znak: WI.112.3.2024.EWRE,

- Pismo z Miejskiego Zarządu Dróg w Bielsku-Białej z dn. 26.02.2024 r., znak: GD.430.55.2024.MM,
- Pismo z Miejskiego Zarządu Dróg i Mostów w Bytomiu z dn. 12.01.2024 r., znak: DTIR.635.1.5.2023.GK,
- Pismo z Urzędu Miasta Częstochowa z dn. 28.12.2023 r., znak: OŚR.6250.1.2023,
- Pismo z Urzędu Miejskiego w Dąbrowie Górniczej z dn. 29.01.2024 r., znak: WOŚ-III.6254.27.2023.MK1,
- Pismo z Urzędu Miasta Zabrze z dn. 04.01.2024 r., znak: WE.6254.19.2023.ML,
- Pismo z Urzędu Miasta Tychy z dn. 25.01.2024 r., znak RKO.6250.1.2022,
- Pismo z Urzędu Miasta Katowice z dn. 15.01.2024 r., znak KŚ-IV.621.1.2023.BG KŚ-IV.KW- 00047/24 KŚ-IV.KW- 00048/24,
- Pismo z Urzędu Miasta Katowice z dn. 12.02.2024 r., znak KŚ-IV.621.1.2023.BG KŚ-IV.KW- 00165/24 KŚ-IV.KW- 00166/24,
- Pismo od PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dn. 7.02.2024 r., znak ITS13.4514.3.2024.KKo.4,
- Pismo od PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dn. 25.10.2023 r., znak ITS8.4514.37.2023.4,
- Pismo od Zarządu Transportu Metropolitalnego z dn. 23.01.2024 r., znak OP.0133.1.2024.KP.1,
- Pismo od Kolei Śląskich Sp. z o. o. z dn. 19.01.2024 r., znak KW00389/23 TPP.153.2.2024.DŁ.

3.6 Katalog działań

Podstawą do określenia sposobów redukcji oddziaływania akustycznego dla poszczególnych źródeł hałasu jest Katalog działań w zakresie ochrony środowiska przed hałasem (dalej Katalog działań), który jest elementem przewodnika pt. „Dobre praktyki wykonywania programów ochrony środowiska przed hałasem”, dostępny na stronie internetowej Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska <https://www.gov.pl/web/gios/programy-ochrony-srodowiska-przed-halaszem>

W dokumencie tym określono zestaw dostępnych technik, technologii, działań i sposobów redukcji oddziaływania akustycznego w odniesieniu do rodzajów źródeł hałasu objętych POH. Omówiono tam metody redukcji hałasu u źródła (ograniczenie emisji), metody ograniczania emisji (redukcja hałasu na drodze jego propagacji pomiędzy źródłem a odbiornikiem/receptorem) oraz działania planistyczne, które mają na celu poprawę stanu klimatu akustycznego poprzez odpowiednie: planowanie przestrzenne, planowanie strategiczne (np. polityka transportowa) oraz edukację ekologiczną.

Każda metoda została szczegółowo scharakteryzowana, wraz z określeniem jej potencjalnej skuteczności i możliwości wdrożenia. Wszystkie działania (metody poprawy klimatu akustycznego) zostały przypisane do odpowiedniej grupy i podgrupy działań według zamkniętego słownika obowiązującego w ramach mechanizmu wymiany informacji i sprawozdawczości w UE (EIONET).

Słownik działań przedstawiono w tabelach poniżej (Tabela 4 - Tabela 7) z podziałem na rodzaj źródła hałasu. W tabelach podano odnośnik (numer rozdziału) do opisu działania w przewodniku „Dobre praktyki wykonywania programów ochrony środowiska przed hałasem” oraz unikalny identyfikator tzw. „Oznaczenie”

Tabela 4. Słownik działań w zakresie ochrony środowiska przed hałasem drogowym
[źródło: opracowanie własne]

| Lp. | Grupa | Podgrupa | Nazwa działania | Oznaczenie | Odnosnik w Katalogu działań |
|-----|-----------------------------|--|---|------------|--|
| 1. | Środki u źródła | Zmiana poziomów emisji | Ciche nawierzchnie dróg | D.1 | Rozdział 8.1.1.2 |
| 2. | Środki u źródła | Zmiana poziomów emisji | Opony o niskim poziomie hałasu | D.2 | Rozdział 8.1.1.6 |
| 3. | Środki u źródła | Zmiana poziomów emisji | Ciche silniki | D.3 | Rozdział 8.1.1.6 |
| 4. | Środki u źródła | Zmiana poziomów emisji | Środki dotyczące wydechu | D.4 | Rozdział 8.1.1.6 |
| 5. | Środki u źródła | Zmiana poziomów emisji | Odnowienie floty transportu publicznego na cichszą | D.5 | Rozdział 8.1.1.5 |
| 6. | Środki u źródła | Ograniczenie czasu pracy źródeł hałasu | Ograniczenie czasowe dla pojazdów ciężkich | D.6 | Rozdział 8.1.1.3 |
| 7. | Środki u źródła | Ograniczenie czasu pracy źródeł hałasu | Ograniczenie czasowe dla pojazdów osobowych | D.7 | Rozdział 8.1.1.3 |
| 8. | Środki u źródła | Środki ograniczania prędkości | Zmniejszenie prędkości jazdy | D.8 | Rozdział 8.1.1.1 |
| 9. | Środki u źródła | Środki ograniczania prędkości | Ronda i skrzyżowania | D.9 | Rozdziały 8.1.1.1, 8.1.1.4 |
| 10. | Środki u źródła | Środki ograniczania prędkości | Fizyczne środki uspokojenia ruchu | D.10 | Rozdział 8.1.1.1 |
| 11. | Środki u źródła | Środki ograniczania prędkości | Wyznaczenie stref z uspokojonym ruchem drogowym | D.11 | Rozdział 8.1.1.1 |
| 12. | Środki u źródła | Inne środki zarządzania ruchem | Ulepszanie pojazdów i infrastruktury transportu publicznego | D.12 | Rozdziały 8.1.1.3, 8.1.1.5, 8.3.1, 8.3.2 |
| 13. | Środki u źródła | Inne środki zarządzania ruchem | Poprawa infrastruktury dla ruchu rowerowego i pieszego | D.13 | Rozdziały 8.3.1, 8.3.2 |
| 14. | Środki u źródła | Inne środki zarządzania ruchem | Inteligentna mobilność | D.14 | Rozdział 8.3.2 |
| 15. | Środki u źródła | Inne środki zarządzania ruchem | Zmniejszenie liczby pasów ruchu | D.15 | Rozdział 8.1.1.1 |
| 16. | Środki u źródła | Inne środki zarządzania ruchem | Zakazy/zmiana trasy pojazdów ciężkich | D.16 | Rozdział 8.1.1.3 |
| 17. | Środki u źródła | Inne środki zarządzania ruchem | Zakazy/zmiana trasy pojazdów osobowych | D.17 | Rozdział 8.1.1.3 |
| 18. | Środki u źródła | Inne środki zarządzania ruchem | Zarządzanie parkowaniem | D.18 | Rozdział 8.3.2 |
| 19. | Środki u źródła | Inne środki zarządzania ruchem | Oplaty za wjazd | D.19 | Rozdział 8.3.2 |
| 20. | Środki na drodze propagacji | Przegrody | Ekrany akustyczne i ich utrzymanie | D.20 | Rozdział 8.2.1 |
| 21. | Środki na drodze propagacji | Izolacja budynków | Zielone ściany i ich utrzymanie | D.21 | Rozdział 8.2.2 |
| 22. | Środki na drodze propagacji | Izolacja budynków | Izolacja okien | D.22 | Rozdział 8.2.3 |
| 23. | Środki na drodze propagacji | Izolacja budynków | Inna izolacja | D.23 | Rozdział 8.2.3 |

| Lp. | Grupa | Podgrupa | Nazwa działania | Oznaczenie | Odnosnik w Katalogu działań |
|-----|----------------------------|--|--|------------|-----------------------------|
| 24. | Planowanie urbanistyczne | Planowanie przestrzenne | Środki planowania i przepisy porządkowe | D.24 | Rozdział 8.3.1 |
| 25. | Planowanie urbanistyczne | Planowanie przestrzenne | Obszary wrażliwe | D.25 | Rozdział 8.3.1 |
| 26. | Planowanie urbanistyczne | Planowanie przestrzenne | Strefy buforowe | D.26 | Rozdział 8.3.1 |
| 27. | Planowanie urbanistyczne | Obszary o wysokiej jakości akustycznej | Obszary ciche | D.27 | Rozdział 8.3.3 |
| 28. | Planowanie urbanistyczne | Obszary o wysokiej jakości akustycznej | Tereny zielone | D.28 | Rozdział 8.3.3 |
| 29. | Planowanie urbanistyczne | Obszary o wysokiej jakości akustycznej | Krajobraz dźwiękowy | D.29 | Rozdział 8.3.3 |
| 30. | Zmiana infrastruktury | Nowa infrastruktura | Nowy tunel | D.30 | Rozdział 8.1.1.3 |
| 31. | Zmiana infrastruktury | Nowa infrastruktura | Nowa droga | D.31 | Rozdział 8.1.1.3 |
| 32. | Zmiana infrastruktury | Likwidacja infrastruktury | Likwidacja drogi | D.32 | Rozdział 8.1.1.3 |
| 33. | Zaangażowanie społeczności | Komunikacja | Rozpowszechnianie informacji | D.33 | Rozdział 8.3.3 |
| 34. | Zaangażowanie społeczności | Komunikacja | Zarządzanie skargami | D.34 | Rozdział 8.3.3 |
| 35. | Zaangażowanie społeczności | Środki na rzecz zmian behawioralnych | Promowanie cichej mobilności | D.35 | Rozdział 8.3.3 |
| 36. | Zaangażowanie społeczności | Środki na rzecz zmian behawioralnych | Promowanie transportu publicznego | D.36 | Rozdział 8.3.3 |
| 37. | Zaangażowanie społeczności | Środki na rzecz zmian behawioralnych | Promowanie wspólnego użytkowania samochodów (carsharing) | D.37 | Rozdział 8.3.3 |
| 38. | Zaangażowanie społeczności | Środki na rzecz zmian behawioralnych | Edukacja i działania podnoszące świadomość | D.38 | Rozdział 8.3.3 |

Tabela 5. Słownik działań w zakresie ochrony środowiska przed hałasem szynowym
[źródło: opracowanie własne]

| Lp. | Grupa | Podgrupa | Nazwa działania | Oznaczenie | Odnosnik w Katalogu działań |
|-----|-----------------|--|--|------------|-----------------------------|
| 1. | Środki u źródła | Zmiana poziomów emisji | Środki dotyczące torów kolejowych | S.1 | Rozdział 8.1.2.1 |
| 2. | Środki u źródła | Zmiana poziomów emisji | Modernizacja kół lub elementów kół | S.2 | Rozdział 8.1.2.1 |
| 3. | Środki u źródła | Zmiana poziomów emisji | Hamulce o niskim poziomie hałasu | S.3 | Rozdziały 8.1.2.1, 8.1.2.4 |
| 4. | Środki u źródła | Zmiana poziomów emisji | Ciche silniki | S.4 | Rozdział 8.1.2.4 |
| 5. | Środki u źródła | Zmiana poziomów emisji | Odnowienie taboru kolejowego | S.5 | Rozdział 8.1.2.1 |
| 6. | Środki u źródła | Ograniczenie czasu pracy źródeł hałasu | Ograniczenie czasowe dla pojazdów towarowych | S.6 | Rozdział 8.1.2.3 |
| 7. | Środki u źródła | Ograniczenie czasu pracy źródeł hałasu | Ograniczenie czasu dla pojazdów pasażerskich | S.7 | Rozdział 8.1.2.3 |

| Lp. | Grupa | Podgrupa | Nazwa działania | Oznaczenie | Odnosnik w Katalogu działań |
|-----|-----------------------------|--|--|------------|-----------------------------|
| 8. | Środki u źródła | Środki ograniczania prędkości | Zmniejszenie prędkości pojazdów szynowych | S.8 | Rozdział 8.1.2.2 |
| 9. | Środki u źródła | Środki ograniczania prędkości | Wyznaczanie stref uspokojonego ruchu szynowego | S.9 | Rozdział 8.1.2.2 |
| 10. | Środki u źródła | Inne środki zarządzania ruchem | Redukcja liczby torów | S.10 | Rozdział 8.1.2.3 |
| 11. | Środki u źródła | Inne środki zarządzania ruchem | Opłaty za dostęp do torów | S.11 | Rozdział 8.1.2.3, 8.1.2.4 |
| 12. | Środki u źródła | Inne środki zarządzania ruchem | Zakazy i zmiana trasy pojazdów towarowych | S.12 | Rozdział 8.1.2.3 |
| 13. | Środki u źródła | Inne środki zarządzania ruchem | Zakazy i zmiana trasy pojazdów pasażerskich | S.13 | Rozdział 8.1.2.3 |
| 14. | Środki na drodze propagacji | Przegrody | Ekrany akustyczne i ich utrzymanie | S.14 | Rozdział 8.2.1 |
| 15. | Środki na drodze propagacji | Izolacja budynków | Zielone ściany i ich utrzymanie | S.15 | Rozdział 8.2.2 |
| 16. | Środki na drodze propagacji | Przegrody | Izolacja okien | S.16 | Rozdział 8.2.3 |
| 17. | Środki na drodze propagacji | Izolacja budynków | Inna izolacja | S.17 | Rozdział 8.2.3 |
| 18. | Planowanie urbanistyczne | Planowanie przestrzenne | Środki planowania i przepisy porządkowe | S.18 | Rozdział 8.3.1 |
| 19. | Planowanie urbanistyczne | Planowanie przestrzenne | Obszary wrażliwe | S.19 | Rozdział 8.3.1 |
| 20. | Planowanie urbanistyczne | Planowanie przestrzenne | Strefy buforowe | S.20 | Rozdział 8.3.1 |
| 21. | Planowanie urbanistyczne | Obszary o wysokiej jakości akustycznej | Obszary ciche | S.21 | Rozdział 8.3.3 |
| 22. | Planowanie urbanistyczne | Obszary o wysokiej jakości akustycznej | Tereny zielone | S.22 | Rozdział 8.3.3 |
| 23. | Planowanie urbanistyczne | Obszary o wysokiej jakości akustycznej | Krajobraz dźwiękowy | S.23 | Rozdział 8.3.3 |
| 24. | Zmiana infrastruktury | Nowa infrastruktura | Nowa trasa | S.24 | Rozdział 8.1.2.3 |
| 25. | Zmiana infrastruktury | Nowa infrastruktura | Nowa obwodnica / nowy wiadukt | S.25 | Rozdział 8.1.2.3 |
| 26. | Zmiana infrastruktury | Nowa infrastruktura | Nowy tunel | S.26 | Rozdział 8.1.2.3 |
| 27. | Zmiana infrastruktury | Likwidacja infrastruktury | Zamknięcie trasy kolejowej/tramwajowej | S.27 | Rozdział 8.1.2.3 |
| 28. | Zmiana infrastruktury | Likwidacja infrastruktury | Zamknięcie stacji kolejowej | S.28 | Rozdział 8.1.2.3 |
| 29. | Zaangażowanie społeczności | Komunikacja | Rozpowszechnianie informacji | S.29 | Rozdział 8.3.3 |
| 30. | Zaangażowanie społeczności | Komunikacja | Zarządzanie skargami | S.30 | Rozdział 8.3.3 |
| 31. | Zaangażowanie społeczności | Środki na rzecz zmian behawioralnych | Edukacja i działania podnoszące świadomość | S.31 | Rozdział 8.3.3 |
| 32. | Zaangażowanie społeczności | Środki na rzecz zmian behawioralnych | Promowanie innych środków transportu | S.32 | Rozdział 8.3.3 |

Tabela 6. Słownik działań w zakresie ochrony środowiska przed hałasem lotniczych
 [źródło: opracowanie własne]

| Lp. | Grupa | Podgrupa | Nazwa działania | Oznaczenie | Odnosnik w Katalogu działań |
|-----|-----------------------------|--|--|------------|-----------------------------|
| 1. | Środki u źródła | Zmiana poziomów emisji | Ciche samoloty | L.1 | Rozdział 8.1.3 |
| 2. | Środki u źródła | Zmiana poziomów emisji | Godziny ciszy | L.2 | Rozdział 8.1.3 |
| 3. | Środki u źródła | Zmiana poziomów emisji | Podział na odpoczynek i hałas | L.3 | Rozdział 8.1.3 |
| 4. | Środki u źródła | Zmiana poziomów emisji | Zarządzanie trasami lotniczymi | L.4 | Rozdział 8.1.3 |
| 5. | Środki u źródła | Zmiana poziomów emisji | Zarządzanie startami i lądowaniami | L.5 | Rozdział 8.1.3 |
| 6. | Środki u źródła | Zmiana poziomów emisji | Zarządzanie drogami startowymi i operacjami naziemnymi | L.6 | Rozdział 8.1.3 |
| 7. | Środki na drodze propagacji | Planowanie przestrzenne | Ekrany akustyczne i ich utrzymanie | L.7 | Rozdział 8.2.1 |
| 8. | Środki na drodze propagacji | Planowanie przestrzenne | Zielone ściany i ich utrzymanie | L.8 | Rozdział 8.2.2 |
| 9. | Środki na drodze propagacji | Planowanie przestrzenne | Izolacja okien | L.9 | Rozdział 8.2.3 |
| 10. | Środki na drodze propagacji | Obszary o wysokiej jakości akustycznej | Inna izolacja | L.10 | Rozdział 8.2.3 |
| 11. | Planowanie urbanistyczne | Planowanie przestrzenne | Środki planowania i przepisy porządkowe | L.11 | Rozdział 8.3.1 |
| 12. | Planowanie urbanistyczne | Planowanie przestrzenne | Obszary wrażliwe | L.12 | Rozdział 8.3.1 |
| 13. | Planowanie urbanistyczne | Planowanie przestrzenne | Strefy buforowe | L.13 | Rozdział 8.3.1 |
| 14. | Planowanie urbanistyczne | Obszary o wysokiej jakości akustycznej | Obszary ciche | L.14 | Rozdział 8.3.3 |
| 15. | Planowanie urbanistyczne | Obszary o wysokiej jakości akustycznej | Tereny zielone | L.15 | Rozdział 8.3.3 |
| 16. | Planowanie urbanistyczne | Obszary o wysokiej jakości akustycznej | Krajobraz dźwiękowy | L.16 | Rozdział 8.3.3 |
| 17. | Zmiana infrastruktury | Nowa infrastruktura | Nowa trasa ruchu lotniczego | L.17 | Rozdział 8.1.3 |
| 18. | Zmiana infrastruktury | Nowa infrastruktura | Nowa droga startowa | L.18 | Rozdział 8.1.3 |
| 19. | Zmiana infrastruktury | Likwidacja infrastruktury | Zamknięcie trasy ruchu lotniczego | L.19 | Rozdział 8.1.3 |
| 20. | Zmiana infrastruktury | Likwidacja infrastruktury | Zamknięcie drogi startowej | L.20 | Rozdział 8.1.3 |
| 21. | Zmiana infrastruktury | Likwidacja infrastruktury | Zamknięcie portu lotniczego | L.21 | Rozdział 8.1.3 |
| 22. | Zaangażowanie społeczności | Komunikacja | Rozpowszechnianie informacji | L.22 | Rozdział 8.3.3 |
| 23. | Zaangażowanie społeczności | Komunikacja | Zarządzanie skargami | L.23 | Rozdział 8.3.3 |
| 24. | Zaangażowanie społeczności | Środki na rzecz zmian behawioralnych | Edukacja i działania podnoszące świadomość | L.24 | Rozdział 8.3.3 |
| 25. | Zaangażowanie społeczności | Środki na rzecz zmian behawioralnych | Promowanie innych środków transportu | L.25 | Rozdział 8.3.3 |

Tabela 7. Słownik działań w zakresie ochrony środowiska przed hałasem przemysłowym
 [źródło: opracowanie własne]

| Lp. | Grupa | Podgrupa | Nazwa działania | Oznaczenie | Odnosnik w Katalogu działań |
|-----|-----------------------------|--|--|------------|-----------------------------|
| 1. | Środki u źródła | Zmiana poziomów emisji | Cicha eksploatacja instalacji | P.1 | Rozdział 8.1.4 |
| 2. | Środki u źródła | Ograniczenie czasu emisji | Ograniczenia czasowe eksploatacji instalacji | P.2 | Rozdział 8.1.4 |
| 3. | Środki na drodze propagacji | Przegrody | Ekrany akustyczne i ich utrzymanie | P.3 | Rozdział 8.2.1 |
| 4. | Środki na drodze propagacji | Planowanie przestrzenne | Zielone ściany i ich utrzymanie | P.4 | Rozdział 8.2.2 |
| 5. | Środki na drodze propagacji | Planowanie przestrzenne | Obudowy dźwiękoizolacyjne | P.5 | Rozdział 8.1.4 |
| 6. | Środki na drodze propagacji | Planowanie przestrzenne | Izolacja okien | P.6 | Rozdział 8.2.3 |
| 7. | Środki na drodze propagacji | Obszary o wysokiej jakości akustycznej | Inna izolacja | P.7 | Rozdział 8.2.3 |
| 8. | Planowanie urbanistyczne | Planowanie przestrzenne | Środki planowania i przepisy porządkowe | P.8 | Rozdział 8.3.1 |
| 9. | Planowanie urbanistyczne | Planowanie przestrzenne | Obszary wrażliwe | P.9 | Rozdział 8.3.1 |
| 10. | Planowanie urbanistyczne | Planowanie przestrzenne | Strefy buforowe | P.10 | Rozdział 8.3.1 |
| 11. | Planowanie urbanistyczne | Obszary o wysokiej jakości akustycznej | Obszary ciche | P.11 | Rozdział 8.3.3 |
| 12. | Planowanie urbanistyczne | Obszary o wysokiej jakości akustycznej | Tereny zielone | P.12 | Rozdział 8.3.3 |
| 13. | Planowanie urbanistyczne | Obszary o wysokiej jakości akustycznej | Krajobraz dźwiękowy | P.13 | Rozdział 8.3.3 |
| 14. | Zmiana infrastruktury | Nowa infrastruktura | Przeniesienie instalacji | P.14 | Rozdział 8.1.4 |
| 15. | Zmiana infrastruktury | Likwidacja infrastruktury | Likwidacja instalacji | P.15 | Rozdział 8.1.4 |
| 16. | Zaangażowanie społeczności | Komunikacja | Rozpowszechnianie informacji | P.16 | Rozdział 8.3.3 |
| 17. | Zaangażowanie społeczności | Komunikacja | Zarządzanie skargami | P.17 | Rozdział 8.3.3 |
| 18. | Zaangażowanie społeczności | Środki na rzecz zmian behawioralnych | Edukacja i działania podnoszące świadomość | P.18 | Rozdział 8.3.3 |

3.7 Koszty realizacji POH

Koszty finansowe realizacji Programu będą ponosić zarządzający poszczególnymi źródłami hałasu. Na etapie sporządzania POH zostały one oszacowane tam, gdzie było to możliwe i zestawione w poszczególnych tomach opracowania.

3.8 Ocena efektywności kosztowej i ocena relacji kosztów do korzyści, o ile są możliwe do oszacowania

W odniesieniu do oceny efektywności kosztowej niejednokrotnie brak jest możliwości określenia dla poszczególnych działań rzeczywistych kosztów poniesionych w związku z ochroną przed hałasem. Najczęściej podawany jest bowiem koszt całkowity danego przedsięwzięcia, które służy wielu celom, przez co nie można go zakwalifikować wyłącznie jako kosztu ochrony przed hałasem. Nawet

w przypadku inwestycji drogowych lub kolejowych, takich jak budowa ekranu akustycznego, czy zastosowanie cichej nawierzchni, można oszacować jedynie przybliżone koszty z uwagi na uwarunkowania techniczne, które nie są znane na etapie opracowywania POH.

W związku z powyższym, w POH nie dokonano oceny efektywności kosztowej i oceny relacji kosztów do korzyści, dlatego należy przyjąć, że przypisane w POH zadania są najlepiej dobrane pod kątem korzyści, możliwości oraz efektywności, jakie można uzyskać oraz wpisują się w politykę ekologiczną państwa i zapewniają możliwie najlepsze rozwiązania spośród obecnie dostępnych.

4 Obowiązki wynikające z POH dotyczące podmiotów lub organów odpowiedzialnych za realizację działań oraz ograniczeń wynikających z realizacji programu

1) Organy administracji

Przestrzeganie wymagań ochrony środowiska związanych z eksploatacją dróg, linii kolejowych, linii tramwajowych, lotnisk oraz portów zapewniają zarządzający tymi obiektami (art. 139 ustawy Poś). Zgodnie z art. 173 ustawy Poś ochronę przed zanieczyszczeniami powstającymi w związku z eksploatacją dróg oraz linii kolejowych zapewnia się między innymi poprzez:

- stosowanie rozwiązań technicznych ograniczających rozprzestrzenianie zanieczyszczeń, a w szczególności zabezpieczeń akustycznych,
- właściwą organizację ruchu.

Organem administracji odpowiedzialnym za uchwalanie aktów prawa miejscowego w zakresie związanym z realizacją POH jest rada miasta lub rada gminy (miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego), rada powiatu, sejmik województwa (obszary ograniczonego użytkowania). Organy administracji publicznej są również zobowiązane do prowadzenia odpowiedniej polityki w zakresie planowania przestrzennego. Za realizację działań uwzględnionych w POH odpowiedzialni są zarządzający źródłami hałasu, którzy zobligowani są również do przestrzegania wymogów ochrony środowiska w odniesieniu do obiektów infrastruktury komunikacyjnej.

W poniższej tabeli (Tabela 8) zestawiono ograniczenia i obowiązki podmiotów uczestniczących w realizacji POH.

Tabela 8. Działania podmiotów uczestniczących w realizacji POH

[źródło: opracowanie własne]

| Lp. | Działanie | Podmiot zobowiązany do realizacji |
|-----|--|--|
| 1. | Realizacja działań naprawczych wskazanych w POH | Zarządzający drogami, liniami kolejowymi, jednostki samorządowe. |
| 2. | Uchwalanie aktów prawa miejscowego | Rada Miasta/ Rada gminy/ Rada Powiatu/ Sejmik Województwa |
| 3. | Państwowy Monitoring Środowiska w zakresie hałasu w środowisku | GIOS |
| 4. | Prowadzenie właściwej polityki w zakresie planowania przestrzennego | Rada Miasta/ Rada Gminy/ Sejmik Województwa |
| 5. | Sporządzanie i przekazywanie marszałkowi województwa rocznych raportów z postępów realizacji POH | Zarządzający drogami, liniami kolejowymi, jednostki samorządowe. |

2) Podmioty korzystające ze środowiska i ich obowiązki

Wszystkie działania wskazane w POH powinny być uzasadnione celem i możliwością ich realizacji, szczególnie pod kątem uwarunkowań technicznych, technologicznych oraz finansowych. Do realizacji zadań opisanych w POH zostają zobowiązani przede wszystkim zarządcy poszczególnych źródeł hałasu. Poza obowiązkami wynikającymi z POH, który stanowi akt prawa miejscowego, zarządca jest zobowiązany do zapewnienia przestrzegania wymogów ochrony środowiska, zgodnie z przepisami ustawy Poś. Obowiązki zarządcy źródła hałasu polegają na:

- dotrzymywaniu standardów emisji hałasu (art. 141 ustawy Poś),
- zapewnieniu prawidłowej eksploatacji urządzenia; tzn. niepowodującej przekroczenia standardów jakości środowiska (art. 144 ustawy Poś),
- stosowaniu zabezpieczeń akustycznych i właściwej organizacji ruchu w celu ochrony środowiska przed zanieczyszczeniem hałasem (art. 173 ustawy Poś),

- dotrzymaniu standardów jakości środowiska między innymi poprzez obowiązek zachowania dopuszczalnych poziomów hałasu (art. 174 ustawy Poś).
- prowadzeniu okresowych pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii w związku z eksploatacją danego obiektu (art. 175 ust.1 ustawy Poś), lub ciągłych pomiarów poziomów substancji lub energii w razie eksploatacji obiektów o określonych cechach lub kategoriach wskazujących na możliwość wprowadzania do środowiska substancji lub energii w znacznych ilościach (art. 175 ust. 2 ustawy Poś), przy czym pomiary powinny zostać przeprowadzane przez odpowiednie laboratoria (art. 147a ustawy Poś), a ich wyniki ewidencjonowane oraz przechowywane przez 5 lat (art. 147 ust. 6 ustawy Poś),
- przedstawianiu właściwemu organowi ochrony środowiska oraz głównemu inspektorowi ochrony środowiska wyników wykonanych pomiarów (art. 177 ust.1 ustawy Poś).

5 Opis sposobu monitorowania realizacji POH

Obowiązki organów administracji na szczeblu rządowym (Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska, Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska) i samorządowym (marszałek województwa, starostowie powiatów, wójtowie, burmistrzowie lub prezydenci miast) w zakresie ochrony środowiska przed hałasem, wynikają z ustawy Poś oraz ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 977 z późn. zm.).

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

Do nadzorowania wyznaczonych w POH działań służą raporty z postępu działań programowanych. Zarządzający źródłami hałasu są zobowiązani do sporządzania i przedkładania w terminie do 31 marca każdego roku Marszałkowi Województwa Śląskiego raportu z postępu realizacji POH za ubiegły rok. Zgodnie z *Dobrymi praktykami wykonywania programów ochrony środowiska przed hałasem*³ raport z postępów realizacji programu powinien m. in. zawierać:

- opisy poszczególnych zadań zrealizowanych i będących w realizacji,
- jednostkę odpowiedzialną za realizację zadania,
- wydane decyzje administracyjne lub dokonane zgłoszenia budowlane mające wpływ na zmianę klimatu akustycznego w środowisku w tym decyzje o dopuszczalnym poziomie hałasu, pozwolenia zintegrowane, decyzje dotyczące konieczności zastosowania środków ochrony przed hałasem nałożonych na zarządzających źródłami hałasu,
- harmonogram realizacji zadania, jego koszty i źródła finansowania,
- założone i uzyskane rezultaty w wyniku realizacji zadania,
- weryfikację skuteczności zadania (pomiarów weryfikacyjnych),
- informacje o ewentualnych zagrożeniach wykonania zadań programu,
- informacje o wydanych aktach prawa miejscowego, mających wpływ na klimat akustyczny otoczenia dróg, linii kolejowych, lotnisk (m.in.: plany zagospodarowania; obszary ograniczonego użytkowania; obszary ciche),
- gromadzenie informacji o wykonanych pomiarach hałasu.

Zgodnie z ww. opracowaniem przekazywany raport powinien zawierać informacje o aktualnie realizowanych i zakończonych działaniach mających wpływ na klimat akustyczny (m.in. wydane decyzje administracyjne, wyniki analiz porealizacyjnych) oraz informacje o przyjętych w planach zagospodarowania przestrzennego zapisach dotyczących rozwiązań, mających na celu ograniczenie emisji hałasu do środowiska, a także poprawę komfortu życia mieszkańców.

Na podstawie przedłożonych raportów sporządzone zostanie zbiorcze sprawozdanie dotyczące oceny stopnia realizacji zadań wskazanych w POH. Informacje te będą analizowane ponownie na etapie sporządzania kolejnych rund SMH oraz kolejnego POH.

³ Powyższe zapisy są spójne z tzw. Programami kontroli ochrony środowiska przed hałasem (DF6_9) określonymi przez KE tj. sprawozdawczością związaną z kontrolą programów ochrony środowiska, które były realizowane, wraz ze wskazaniem podjętych w nich przedsięwzięć związanych z ograniczaniem hałasu.

6 Udział społeczeństwa

Zgodnie z art. 119a ust. 5 ustawy Poś Marszałek województwa przy opracowywaniu POH zapewnia udział społeczeństwa na zasadach i w trybie określonych w ustawie z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 z późn. zm.).

Niniejszy rozdział zostanie uzupełniony po przeprowadzeniu konsultacji.

Spis ilustracji

| | |
|---|----|
| Rysunek 1. Źródła hałasu objęte IV rundą mapowania..... | 14 |
|---|----|

Spis tabel

| | |
|--|----|
| Tabela 1. Zestawienie Strategicznych map hałasu (SMH) wykorzystanych do opracowania POH | 9 |
| Tabela 2. Obszary ochrony uzdrowiskowej na terenie województwa śląskiego | 15 |
| Tabela 3. Poziom hałasu zewnętrznego pojazdów silnikowych zgodnie z Załącznikiem nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. | 17 |
| Tabela 4. Słownik działań w zakresie ochrony środowiska przed hałasem drogowym | 35 |
| Tabela 5. Słownik działań w zakresie ochrony środowiska przed hałasem szynowym | 36 |
| Tabela 6. Słownik działań w zakresie ochrony środowiska przed hałasem lotniczym | 38 |
| Tabela 7. Słownik działań w zakresie ochrony środowiska przed hałasem przemysłowym | 39 |
| Tabela 8. Działania podmiotów uczestniczących w realizacji POH | 41 |