



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO

Łódź, dnia 5 stycznia 2016 r.

Poz. 19

UCHWAŁA NR XVIII/189/15 SEJMIKU WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO

z dnia 27 listopada 2015 r.

w sprawie określenia programu ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż dróg krajowych o obciążeniu ponad 3 000 000 pojazdów rocznie, z terenu województwa łódzkiego, których eksploatacja spowodowała negatywne oddziaływanie akustyczne, tj. przekroczone zostały dopuszczalne poziomy hałasu określone wskaźnikami LDWN i LN

Na podstawie art. 18 pkt 20 oraz art. 89 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2015 r. poz. 1392) w związku z art. 84 oraz 119 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2013 r. poz. 1232, poz. 1238, z 2014 r. poz. 40, poz. 47, poz. 457, poz. 822, poz. 1101, poz. 1146, poz. 1322, poz. 1662, z 2015 r. poz. 122, poz. 151, poz. 277, poz. 478, poz. 774, poz. 881, poz. 933) Sejmik Województwa Łódzkiego uchwala, co następuje:

§ 1. Określa „Program ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż dróg krajowych o obciążeniu ponad 3 000 000 pojazdów rocznie, z terenu województwa łódzkiego, których eksploatacja spowodowała negatywne oddziaływanie akustyczne, tj. przekroczone zostały dopuszczalne poziomy hałasu określone wskaźnikami L_{DWN} i L_N ”, zwany dalej „Programem”.

§ 2. Tereny, o jakich mowa w § 1 Programu, zlokalizowane są w otoczeniu niżej wymienionych odcinków dróg krajowych, na terenie województwa łódzkiego:

Numer drogi	Kilometraż		Opis odcinka
	początkowy (km)	końcowy (km)	
A1	388+000	391+000	Głuchów - DK 8
A1	391+000	392+000	Głuchów - DK 8
A1	392+000	394+000	Głuchów - DK 8
A1	394+000	395+336	Głuchów - DK 8
A2	344+006	349+155	WĘZEL EMILIA - WĘZEL PIĄTEK
DK1	280+428	289+343	DĄBROWICE - KROŚNIEWICE
DK1	292+531	296+000	KROŚNIEWICE - ŁĘCZYCA
DK1	296+000	301+900	KROŚNIEWICE - ŁĘCZYCA
DK1	301+900	310+100	KROŚNIEWICE - ŁĘCZYCA
DK1	310+100	310+725	KROŚNIEWICE - ŁĘCZYCA
DK1	310+725	312+200	ŁĘCZYCA (PRZEJŚCIE)
DK1	312+200	314+782	ŁĘCZYCA (PRZEJŚCIE)
DK1	316+400	317+100	ŁĘCZYCA - OZORKÓW
DK1	322+328	323+800	OZORKÓW - WĘZEL EMILIA
DK1	326+700	327+700	OZORKÓW - WĘZEL EMILIA
DK1	328+000	333+500	OZORKÓW - WĘZEL EMILIA
DK1	333+500	335+458	WĘZEL EMILIA - ZGIERZ

DK1	401+000	405+000	ROKSZYCE – KAMIENSK
DK1	405+000	423+010	ROKSZYCE – KAMIENSK
DK1	423+010	427+500	KAMIENSK – ŁADZICE
DK1	436+700	439+700	KAMIENSK – ŁADZICE
DK1	439+700	439+898	KAMIENSK – ŁADZICE
DK2	400+387	410+068	ŁOWICZ – GR. WOJ.
DK8	224+654	228+600	WALICHNOWY - WIELUŃ
DK8	228+600	236+800	WALICHNOWY – WIELUŃ
DK8	236+800	241+408	WALICHNOWY – WIELUŃ
DK8	241+408	244+472	WIELUŃ (PRZEJŚCIE)
DK8	244+472	254+800	WIELUŃ - OSJAKÓW
DK8	254+800	259+546	WIELUŃ – OSJAKÓW
DK8	284+381	292+700	SZCZERCÓW - BĘLCHATÓW
DK8	292+700	294+400	SZCZERCÓW – BĘLCHATÓW
DK8	303+693	305+640	BĘLCHATÓW (PRZEJŚCIE)
DK8	305+640	317+501	BĘLCHATÓW - MZURKI
DK8	317+501	324+772	MZURKI – PIOTRKÓW TRYBUNALSKI
DK12	306+442	318+161	BŁASZKI - SIERADZ
DK12	401+949	408+571	PIOTRKÓW TRYBUNALSKI - PRZYGLÓW
DK12	408+571	412+000	PRZYGLÓW - SULEJÓW
DK12	412+000	413+633	PRZYGLÓW - SULEJÓW
DK12	438+270	442+447	DR. WOJ. 713 - OPOCZNO
DK12	442+447	443+425	OPOCZNO (PRZEJŚCIE)
DK14	0+000	4+000	ŁOWICZ – JAMNO
DK14	4+000	9+854	ŁOWICZ – JAMNO
DK14	13+800	14+500	JAMNO – GŁOWNO
DK14	14+500	19+600	JAMNO – GŁOWNO
DK14	19+600	20+800	JAMNO – GŁOWNO
DK14	20+800	21+900	JAMNO – GŁOWNO
DK14	21+900	23+100	JAMNO – GŁOWNO
DK14	23+100	23+800	JAMNO – GŁOWNO
DK14	23+800	24+930	JAMNO – GŁOWNO
DK14	24+930	29+700	GŁOWNO – STRYKÓW
DK14	29+700	30+800	GŁOWNO – STRYKÓW
DK14	30+800	32+735	GŁOWNO – STRYKÓW
DK14	32+800 0+000	37+300 0+100	STRYKÓW (PRZEJŚCIE)
DK14	0+100 37+500	0+300 41+700	STRYKÓW – ŁÓDŹ
DK14	65+081	70+661	PABIANICE (PRZEJŚCIE)
DK14	70+661	74+918	PABIANICE – ŁASK
DK42	132+703	138+778	RADOMSKO (PRZEJŚCIE)
DK45	172+832	173+787	WIELUŃ (PRZEJŚCIE)
DK48	0+000	3+600	TOMASZÓW MAZOWIECKI (PRZEJŚCIE)
DK70	28+223	32+427	SKIERNIEWICE – GR. WOJ.
DK71	11+297	14+287	ZGIERZ (PRZEJŚCIE) - od Strykowa ZGIERZ
DK71	22+859	31+982	ALEKSANDRÓW - KONSTANTYNÓW
DK71	45+800 0+000	52+600 0+600	PABIANICE - RZGÓW
DK72	89+192	94+058	ALEKSANDRÓW (PRZEJŚCIE)
DK72	94+058	95+297	ALEKSANDRÓW – ŁÓDŹ
DK72	116+120	120+500	ŁÓDŹ – BRZEZINY
DK72	120+500	125+478	ŁÓDŹ – BRZEZINY
DK72	125+478	126+128	BRZEZINY (PRZEJŚCIE)
DK72	126+128	128+000	BRZEZINY – JEŻÓW
DK72	134+700	141+076	BRZEZINY – JEŻÓW
DK72	141+076	160+777	JEŻÓW – RAWA MAZOWIECKA
DK91	0+000	12+959	DROGA A1 – PIOTRKÓW TRYB.
DK91	56+749	61+119	RADOMSKO (PRZEJŚCIE1)

DK92	0+000	2+555	KROŚNIEWICE (OBWODNICA)
DK92	342+277	353+727	KROŚNIEWICE – KUTNO
DK92	353+727	356+837	KUTNO (OBWODNICA)

§ 3. Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w otoczeniu dróg krajowych wyszczególnionych w § 2 oraz ich zakres są określone w załączniku nr 1 do uchwały.

§ 4. Podstawowe kierunki i zakres działań niezbędnych do przywrócenia standardów jakości środowiska, harmonogram rzeczowo – finansowy planowanych działań oraz podmioty, do których skierowane są obowiązki ustalone w programie, określa załącznik nr 2 do uchwały.

§ 5. Organami właściwymi do przekazywania informacji o wydanych decyzjach, aktach prawa miejscowego oraz innych dokumentach, których ustalenia zmierzają do osiągnięcia celów programu są właściwi starostowie powiatów, wójtowie gmin, burmistrzowie i prezydenci miast z terenów objętych Programem, a także Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi, Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska w Łodzi. Zarządzający drogami przekazuje informacje dotyczące realizacji działań określonych w załączniku nr 2 uchwały.

§ 6. Informacje, o których mowa w § 5 Programu, a także dotyczące realizacji działań określonych w załączniku nr 2 uchwały przekazuje się Marszałkowi Województwa Łódzkiego, corocznie w terminie do dnia 31 marca za rok poprzedni w formie raportów w wersji papierowej i na elektronicznym nośniku danych. Raporty powinny zawierać następujące dane:

I. Opisy poszczególnych zadań zrealizowanych i będących w realizacji:

- 1) nazwę jednostki odpowiedzialnej za realizację zadania;
- 2) informacje o wydanych decyzjach administracyjnych lub dokonanych zgłoszeniach;
- 3) harmonogram realizacji zadania, koszty i źródła finansowania;
- 4) założone i uzyskane w wyniku realizacji rezultaty zadania;
- 5) informacje o weryfikacji skuteczności zadania (np. poprzez pomiary akustyczne).

II. Informacje o ewentualnych zagrożeniach wykonania zadań Programu.

III. Informacje o wydanych aktach prawa miejscowego, bądź ich zmianach, mających wpływ na klimat akustyczny otoczenia dróg (plany zagospodarowania przestrzennego, obszary ograniczonego użytkowania).

§ 7. Ustala się, że do kontroli zapisów Programu wykorzystywane będą informacje, o jakich mowa w § 6 Programu.

§ 8. Uzasadnienie do Programu obejmujące zakres określonych i ocenionych zagadnień oraz streszczenie w języku niespecjalistycznym stanowi załącznik nr 3 do uchwały.

§ 9. Uzasadnienie zawierające informacje o udziale społeczeństwa w postępowaniu oraz o tym, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione uwagi i wnioski zgłoszone w związku z udziałem społeczeństwa stanowi załącznik nr 4 do uchwały.

§ 10. Termin realizacji Programu, o którym mowa w § 1, ustala się na rok 2020, w zakresie działań krótkoterminowych. Działania długoterminowe należy realizować w okresie obowiązywania przedmiotowego programu oraz jego aktualizacji (po roku 2020).

§ 11. Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Województwa Łódzkiego.

§ 12. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Łódzkiego.

Przewodniczący Sejmiku
Marek Mazur

Załącznik nr 1
do uchwały nr XVIII/189/15
Sejmiku Województwa Łódzkiego
z dnia 27 listopada 2015 r.

**NARUSZENIA DOPUSZCZALNYCH POZIOMÓW HAŁASU W OTOCZENIU DRÓG KRAJOWYCH
O OBCIĄŻENIU RUCHEM PONAD 3 000 000 POJAZDÓW ROCZNIE
Z TERENU WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO**

Tabela 1. Zakres przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu

Numer drogi	Kilometraż		Opis odcinka	Wielkość przekroczeń [dB]		Wielkość wskaźnika M	
	początkowy	końcowy		Wskaźnik L _{DWN}	Wskaźnik L _N	Wskaźnik L _{DWN}	Wskaźnik L _N
	[km]	[km]					
A1	388+000	391+000	Głuchów – DK 8	0-5*	0-5*	0-1	0-2
A1	391+000	392+000	Głuchów – DK 8	0-5*	0-5*	0-1	0-2
A1	392+000	394+000	Głuchów – DK 8	0-5*	0-5*	0	0
A1	394+000	395+336	Głuchów – DK 8	0-15	0-15	0	0
A2	344+006	349+155	WĘZEL EMILIA – WĘZEL PIĄTEK	0-5*	0-5*	0	0
DK1	280+428	289+343	DĄBROWICE – KROŚNIEWICE	0-10	0-10	0-5	0-5
DK1	292+531	296+000	KROŚNIEWICE – ŁĘCZYCA	0-5*	0-5*	0	0
DK1	296+000	301+900	KROŚNIEWICE – ŁĘCZYCA	0-5	0-5	0-2	0-2
DK1	301+900	310+100	KROŚNIEWICE – ŁĘCZYCA	0-5**	0-5**	0-5	0-5
DK1	310+100	310+725	KROŚNIEWICE – ŁĘCZYCA	0-5*	0-5*	0-1	0-2
DK1	310+725	312+200	ŁĘCZYCA (PRZEJŚCIE)	0-5*	0-5*	0-1	0-2
DK1	312+200	314+782	ŁĘCZYCA (PRZEJŚCIE)	0-15	0-15	0-10	0-10
DK1	316+400	317+100	ŁĘCZYCA – OZORKÓW	0-10	0-10	0-5	0-5
DK1	322+328	323+800	OZORKÓW – WĘZEL EMILIA	0-10	0-10	0-5	0-5
DK1	326+700	327+700	OZORKÓW – WĘZEL EMILIA	0-10*	0-10*	0-2	0-2
DK1	328+000	333+500	OZORKÓW – WĘZEL EMILIA	0-5*	0-5*	0-1	0-1
DK1	333+500	335+458	WĘZEL EMILIA – ZGIERZ	0-10	0-10	0-5	0-5
DK1	401+000	405+000	ROKSZYCE – KAMIENSK	0-5	0-5	0	0-1
DK1	405+000	423+010	ROKSZYCE – KAMIENSK	0-5*	0-5*	0-1	0-1
DK1	423+010	427+500	KAMIENSK – ŁADZICE	0-5*	0-5*	0-5	0-5
DK1	436+700	439+700	KAMIENSK – ŁADZICE	0-5	0-5	0-1	0-1
DK1	439+700	439+898	KAMIENSK – ŁADZICE	0-5**	0-5**	0-1	0-1
DK2	400+387	410+068	ŁOWICZ – GR. WOJ.	0-5*	0-5*	0-2	0-1
DK8	224+654	228+600	WALICHNOWY - WIELUŃ	0-5	0-5	0-2	0-2
DK8	228+600	236+800	WALICHNOWY – WIELUŃ	0-15	0-15	0-10	0-10
DK8	236+800	241+408	WALICHNOWY – WIELUŃ	0-10	0-10	0-2	0-2
DK8	241+408	244+472	WIELUŃ (PRZEJŚCIE)	0-15	0-15	0-10	0-10
DK8	244+472	254+800	WIELUŃ - OSJAKÓW	0-5	0-5	0-1	0-1
DK8	254+800	259+546	WIELUŃ – OSJAKÓW	0-5**	0-5**	0-1	0-1
DK8	284+381	292+700	SZCZERCÓW - BELCHATÓW	0-5	0-5	0-1	0-1
DK8	292+700	294+400	SZCZERCÓW – BELCHATÓW	0-10	0-10	0-2	0-2
DK8	303+693	305+640	BELCHATÓW (PRZEJŚCIE)	0-10	0-10	0-5	0-5
DK8	305+640	317+501	BELCHATÓW - MZURKI	0-5	0-5	0-1	0-1
DK8	317+501	324+772	MZURKI – PIOTRKÓW TRYBUNALSKI	0-5	0-5	0-1	0-1
DK12	306+442	318+161	BŁASZKI - SIERADZ	0-5	0-5	0-2	0-1
DK12	401+949	408+571	PIOTRKÓW TRYBUNALSKI - PRZYGLÓW	0-5	0-5	0-1	0-1
DK12	408+571	412+000	PRZYGLÓW - SULEJÓW	0-5*	0-5*	0-2	0-2
DK12	412+000	413+633	PRZYGLÓW - SULEJÓW	0-5*	0-5*	0-5	0-5

DK12	438+270	442+447	DR. WOJ. 713 – OPOCZNO	0-5*	0-5*	0-2	0-2
DK12	442+447	443+425	OPOCZNO (PRZEJŚCIE)	0-10	0-10	0-10	0-10
DK14	0+000	4+000	ŁOWICZ – JAMNO	0-5	0-5	0-1	0-1
DK14	4+000	9+854	ŁOWICZ – JAMNO	0-10	0-10	0-10	0-10
DK14	13+800	14+500	JAMNO – GŁOWNO	0-10**	0-10**	0-5	0-10
DK14	14+500	19+600	JAMNO – GŁOWNO	0-5*	0-5*	0-2	0-2
DK14	19+600	20+800	JAMNO – GŁOWNO	0-10	0-10	0-5	0-10
DK14	20+800	21+900	JAMNO – GŁOWNO	0-15	0-15	0-20	0-25
DK14	21+900	23+100	JAMNO – GŁOWNO	0-10	0-10	0-5	0-10
DK14	23+100	23+800	JAMNO – GŁOWNO	0-15	0-15	0-20	0-25
DK14	23+800	24+930	JAMNO – GŁOWNO	0-5	0-5	0-1	0-1
DK14	24+930	29+700	GŁOWNO – STRYKÓW	0-5	0-5	0-1	0-1
DK14	29+700	30+800	GŁOWNO – STRYKÓW	0-10*	0-10*	0-5	0-10
DK14	30+800	32+735	GŁOWNO – STRYKÓW	0-5*	0-5*	0-2	0-2
DK14	32+800 0+000	37+300 0+100	STRYKÓW (PRZEJŚCIE)	0-10*	0-10*	0-5	0-10
DK14	0+100 37+500	0+300 41+700	STRYKÓW – ŁÓDŹ	0-5	0-5	0-1	0-1
DK14	65+081	70+661	PABIANICE (PRZEJŚCIE)	0-5*	0-5*	0-2	0-1
DK14	70+661	74+918	PABIANICE – ŁASK	0-5*	0-5*	0-2	0-1
DK42	132+703	138+778	RADOMSKO (PRZEJŚCIE)	0-5*	0-5*	0-2	0-2
DK45	172+832	173+787	WIELUŃ (PRZEJŚCIE)	0-10	0-10	0-10	0-10
DK48	0+000	3+600	TOMASZÓW MAZOWIECKI (PRZEJŚCIE)	0-10	0-10	0-10	0-10
DK70	28+223	32+427	SKIERNIEWICE – GR. WOJ.	0-5	brak	0-1	0
DK71	11+297	14+287	ZGIERZ (PRZEJŚCIE) - od Strykowa ZGIERZ	0-5*	0-5*	0-5	0-5
DK71	22+859	31+982	ALEKSANDRÓW - KONSTANTYNÓW	0-5*	0-5*	0-2	0-5
DK71	45+800 0+000	52+600 0+600	PABIANICE - RZGÓW	0-5	0-5	0-1	0-1
DK72	89+192	94+058	ALEKSANDRÓW (PRZEJŚCIE)	0-5	0-5	0-2	0-5
DK72	94+058	95+297	ALEKSANDRÓW – ŁÓDŹ	0-5	0-5	0-2	0-5
DK72	116+120	120+500	ŁÓDŹ – BRZEZINY	0-10	0-10	0-5	0-5
DK72	120+500	125+478	ŁÓDŹ – BRZEZINY	0-5	0-5	0-2	0-2
DK72	125+478	126+128	BRZEZINY (PRZEJŚCIE)	0-5*	0-5*	0-3	0-2
DK72	126+128	128+000	BRZEZINY – JEŻÓW	0-5	0-5	0-2	0-2
DK72	134+700	141+076	BRZEZINY – JEŻÓW	0-10	0-5*	0-2	0-2
DK72	141+076	160+777	JEŻÓW – RAWA MAZO- WIECKA	0-10*	0-5*	0-2	0-2
DK91	0+000	12+959	DROGA A1 – PIOTRKÓW TRYB.	0-5	0-5	0-1	0-1
DK91	56+749	61+119	RADOMSKO (PRZEJŚCIE1)	0-10	0-10	0-10	0-10
DK92	0+000	2+555	KROŚNIEWICE (OBWODNICA)	0-5*	0-5*	0-1	0-2
DK92	342+277	353+727	KROŚNIEWICE – KUTNO	0-5*	0-5*	0-2	0-2
DK92	353+727	356+837	KUTNO (OBWODNICA)	0-5*	0-5*	0-1	0-2

* Przekroczenia powyżej wskazanej wartości występują tylko w pasie drogowym, który powinien zostać wyłączony z mapy wrażliwości hałasowej,

** pojedyncze budynki narażone na hałas nieznacznie przekraczający podany zakres.

Załącznik nr 2
do uchwały nr XVIII/189/15
Sejmiku Województwa Łódzkiego
z dnia 27 listopada 2015 r.

**PODSTAWOWE KIERUNKI I ZAKRES DZIAŁAŃ NIEZBĘDNYCH DO PRZYWRÓCENIA
STANDARDÓW JAKOŚCI ŚRODOWISKA, HARMONOGRAM RZECZOWO-FINANSOWY
PLANOWANYCH DZIAŁAŃ ORAZ PODMIOTY, DO KTÓRYCH SKIEROWANE SĄ OBOWIĄZKI
USTALONE W PROGRAMIE**

Ograniczenie hałasu do wartości nie przekraczających poziomów dopuszczalnych w otoczeniu analizowanych odcinków dróg krajowych może być, w świetle istniejącego poziomu natężenia ruchu oraz lokalizacji tych odcinków w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej, niezwykle trudne, a w niektórych przypadkach wręcz niemożliwe.

W ramach opracowywania niniejszego dokumentu przeanalizowano i zaktualizowano wyniki modelowania klimatu akustycznego przedstawione w opracowanych Mapach akustycznych oraz zaproponowano działania, których realizacja powinna doprowadzić do poprawy stanu akustycznego w otoczeniu problemowych odcinków dróg krajowych.

Poniżej wyszczególniono kierunki niezbędne do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Zastosowano podział na konkretne zadania.

I. Okres krótkoterminowy (lata 2015-2020)

1) zadania główne (inwestycyjne - antyhałasowe), w tym:

- remont/wymiana nawierzchni drogowej;

2) zadania wspomagające program (tzw. prewencyjne):

- kontrola stanu nawierzchni drogowej,
- kontrola przestrzegania przepisów odnośnie prędkości ruchu,
- uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego, w tym:
 - stosowanie w planowaniu przestrzennym zasad strefowania (w odniesieniu do terenów niezagospodarowanych),
 - wykorzystywanie map akustycznych w pracach planistycznych,
 - wprowadzanie do planów zapisów dotyczących klasyfikacji terenów pod względem akustycznym,
 - w strefach o udokumentowanej uciążliwości hałasu powodowanej trasami komunikacyjnymi wprowadzanie, w stosunku do nowej zabudowy mieszkaniowej, wymogu stosowania elementów chroniących przed hałasem środowiskowym (np.: ekrany na elewacji budynku, rozpraszające elementy fasad, ekrany wzdłuż ścian szczytowych budynków);

3) zadania dwuetapowe – Etap I:

- Etap IA: wymiana nawierzchni drogowej na nawierzchnię o ograniczonej hałaśliwości,
- Etap IB: bieżące naprawy i plany remontowe, utrzymanie nawierzchni w dobrym stanie technicznym.

II. Okres długoterminowy (po 2020)

1) zadania dwuetapowe – Etap II (warunkowy):

- Etap IIA: nałożenie obowiązku sporządzenia przeglądu ekologicznego w zakresie hałasu, na odcinkach objętych zadaniami w ramach Etapu IA,
- Etap IIB: zastosowanie działań inwestycyjnych (wymiana nawierzchni drogowej, budowa ekranów akustycznych) na odcinkach objętych zadaniami w ramach Etapu IB.

Z powyższego wynika, że do zadań głównych przedmiotowego dokumentu zakwalifikowano zadania, które skutkować będą obniżeniem poziomu hałasu wzdłuż przedmiotowych odcinków dróg w okresie krótkoterminowym.

Zadania wspomagające Program opierają się na działaniach, których realizacja jest konieczna aby zmniejszyć wielkość emisji hałasu do środowiska. Ich celem będzie również zwiększenie świadomości zagrożenia hałasem i jego wpływu na zdrowie człowieka.

Dla części odcinków, dla których nie ma możliwości zastosowania jednego, skutecznego rozwiązania antyhałasowego, jak i nie planowane są żadne zamierzenia inwestycyjne w okresie krótkoterminowym, zaproponowano zadanie dwuetapowe w Wariancie A (Etap IA i IIA).

W pierwszym etapie, należy wymienić nawierzchnię na nawierzchnię o zredukowanej hałaśliwości (uziarnienie 0,8). Następnie, jeśli aktualizacja map akustycznych wykaże dalsze przekroczenia poziomów dopuszczalnych hałasu, to na etapie aktualizacji Programu (Etap IIA), należy nałożyć na zarządzającego obowiązek sporządzenia przeglądu ekologicznego. Przegląd ekologiczny będzie miał za zadanie określić, czy w danym rejonie konieczne jest ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania.

Dla odcinków, dla których ze względu na planowane w okresie krótkoterminowym inwestycje (nie wynikające z Programu) spodziewana jest poprawa klimatu akustycznego w ich otoczeniu, zaproponowano zadania dwuetapowe w Wariancie B. W pierwszym etapie, do czasu realizacji inwestycji oraz aktualizacji mapy akustycznej, należy realizować aktualne plany remontowe oraz wykonywać niezbędne naprawy nawierzchni drogowej, a następnie, jeśli zaktualizowane mapy akustyczne (uwzględniające zmiany w sieci drogowej) wykażą dalsze przekroczenia, należy zastosować zadania inwestycyjne (wymiana nawierzchni, ekrany akustyczne lub obniżenie prędkości ruchu).

Zadania dwuetapowe są elementem długofalowej polityki obniżania hałasu, zgodnej ze wskazaniami Dyrektywy.

Powyższe zadania oraz terminy ich realizacji zostały dobrane w ten sposób, aby uwzględnić wpływ zrealizowanych, aktualnie realizowanych oraz przyszłych inwestycji (niewynikających z Programu) na klimat akustyczny w danym rejonie. Podyktowane jest to zarówno względami ekonomicznymi jak i brakiem możliwości „cofnięcia” zadań zaplanowanych i zrealizowanych w ramach Programu.

Dla osiągnięcia powyższego celu zakłada się realizację w perspektywie strategii krótkookresowej następujących działań:

- konsekwentna realizacja planów inwestycyjnych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Należy przy tym przyjąć jako zasadę stosowanie najnowszych sposobów ograniczenia ponadnormatywnego hałasu, niedopuszczenie nowych odcinków dróg o znacznym obciążeniu ruchem, do ich późniejszego obudowywania obiektami mieszkalnymi (wskazanie dla prowadzonej polityki planowania przestrzennego) oraz przeprowadzanie bieżących remontów nawierzchni dotychczasowych odcinków,
- konsekwentna realizacja zapisów raportów oddziaływania na środowisko, analiz porealizacyjnych oraz innych opracowań środowiskowych, które będą wykonane dla przebudowywanych w przyszłości odcinków dróg krajowych.

Jednym z najważniejszych aspektów polityki antyhałasowej jest właściwe planowanie przestrzenne w sąsiedztwie dróg, w szczególności uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego.

Prowadzenie corocznych, wiosennych przeglądów stanu nawierzchni drogowej pozwoli utrzymać drogi w należytym stanie technicznym. Z każdorazowego przeglądu, wykonanego przez specjalne zespoły wyznaczone do tego zadania, powinien być sporządzony raport o stanie nawierzchni drogowej. Raport powinien zawierać informacje o stanie jezdni na poszczególnych odcinkach (np. typ nawierzchni, liczba kolein, dziur, żle osadzonych studzienek itp. – wraz z lokalizacją). Gotowy raport powinno konsultować się z właściwymi organami samorządu terytorialnego w celu określenia priorytetów. Na podstawie powyższego raportu powinna co roku powstawać aktualna lista odcinków dróg przeznaczonych do remontu.

Tabela 1. Przykład raportu o stanie nawierzchni

Odcinek drogi (od-do)	Stan nawierzchni	Dodatkowe uwagi	Data planowanego remontu/modernizacji	Wniosek
x	np. zły – liczne dziury	np. źle osadzone studzienki	brak	Konieczny natychmiastowy remont
y	np. dostateczny – nieliczne ubytki	np. może ulec znacznej dewastacji w okresie zimowym	brak	Remont może być konieczny w następnym roku

Dla nowoprojektowanych dróg prowadzonych w nowym śladzie (np. obwodnice miejscowości) oraz podczas przebudowy istniejących odcinków drogowych obligatoryjnie należy stosować nawierzchnie o tzw. zredukowanej hałaśliwości (ZH), tj. o uziarnieniu ≤ 10 mm (preferowane uziarnienie 8 mm).

Jedną ze skuteczniejszych metod redukcji hałasu drogowego jest obniżenie prędkości ruchu pojazdów. Obniżenie prędkości ruchu, przy jednoczesnym braku ograniczenia przepustowości korzystnie wpływa na poprawę klimatu akustycznego w danym rejonie. Badania wykonane w trakcie realizacji map akustycznych dla dróg krajowych wykazały, że dla wielu odcinków drogowych niedotrzymywane są prędkości dopuszczalne ruchu pojazdów. W związku z powyższym, należy dążyć do przestrzegania właściwych przepisów poprzez systematyczną kontrolę przestrzegania przepisów o prędkości ruchu pojazdów.

Program koncentruje się na działaniach wynikających z analizy planowanego układu sieci dróg (przede wszystkim krajowych). Należy się spodziewać, że ciężki ruch samochodowy przeniesie się na wybudowane drogi ekspresowe/autostrady oraz obwodnice, tym samym nie będzie potrzeby wydawania wielu milionów złotych na zabezpieczenia akustyczne (np. ekrany akustyczne), a zaoszczędzone pieniądze będzie można przeznaczyć na poprawę jakości dróg.

Zadania Programu opracowano mając na względzie zmiany układu drogowego, jakie nastąpiły w okresie od oddania mapy akustycznej, której aktualność opierała się na danych z końca 2010 roku, w szczególności danych ruchowych opracowanych przez GDDKiA w ramach GPR w 2010 roku.

Zakres działań Programu

Określenie zadań Programu musi uwzględniać wpływ zrealizowanych, od czasu wykonania map akustycznych, inwestycji komunikacyjnych. Na terenie województwa łódzkiego zrealizowano szereg strategicznych inwestycji w latach 2010-2014.

Zadania Programu muszą również uwzględniać wpływ przyszłych inwestycji drogowych, których realizacja będzie miała znaczący wpływ na strukturę ruchu na odcinkach objętych mapowaniem akustycznym.

Poniżej przedstawiono najważniejsze inwestycje (głównie GDDKiA) w województwie łódzkim, które uwarunkowały wybór zadań Programu na poszczególnych odcinkach.

W latach 2011-2015 na terenie województwa łódzkiego zrealizowano następujące zadania:

- budowa autostrady A1, odcinek węzeł „Kowal” – węzeł „Stryków I” – odcinek oddany do ruchu w 2012 r.,
- rozbudowa drogi krajowej do parametrów drogi ekspresowej S8, odcinek Piotrków Trybunalski – granica województwa mazowieckiego - odcinek oddany do ruchu w 2012 r.,
- zachodnia obwodnica Łodzi w ciągu dr. eksp. S – 14 wraz z obwodnicą Pabianic, odc. obwodnica Pabianic - odcinek oddany do ruchu w 2012 r.,
- autostrada A2 Stryków – Konotopa - odcinek oddany do ruchu w 2012 r.,
- obwodnica Opoczna (DK nr 12) - odcinek oddany do ruchu w 2012 r.,
- wzmocnienie DK nr 12, odcinek Łask – Wadlew – odcinek oddany do eksploatacji w 2011 r.,
- obwodnica Radomska – oddana do ruchu w 2014 r.,
- budowa drogi ekspresowej S-8 na odcinku węzeł Walichnowy – Łódź Południe – oddany do ruchu w 2014 r.

Planuje się również realizację następujących inwestycji:

Autostrady:

- budowa autostrady A – 1 Stryków – Tuszyn,
- budowa autostrady A – 1 Tuszyn – gr. woj. śląskiego.

Drogi ekspresowe:

- zachodnia obwodnica Łodzi w ciągu dr. eksp. S-14 wraz z obwodnicą Pabianic (odc. od DK 1 w m. Słowik do węzła Lublinek),
- budowa drogi S-12 odcinek Sulejów – Radom – Puławy – Kurów,
- przebudowa drogi krajowej nr 12/74 do parametrów drogi ekspresowej, odcinek Piotrków Trybunalski – Sulejów – granica województwa świętokrzyskiego.

Obwodnice:

- budowa obwodnicy Wielunia (DK nr 8) – trwa postępowanie,
- budowa obwodnicy Bełchatowa (DK nr 8) – trwa postępowanie,
- budowa obwodnicy Nowosolnej – trwa postępowanie.

Wzmocnienia i przebudowy:

- wzmocnienie DK nr 1 (obecnie DK nr 91) przejście przez Łęczycę,
- wzmocnienie DK nr 1 (obecnie DK nr 91), odcinek Sierpów – Emilia,
- wzmocnienie DK nr 8, odcinek Sokolniki – Walichnowy – Wieluń,
- wzmocnienie DK nr 12, odcinek Słomków Mokry – Sieradz,
- przebudowa DK nr 14, odcinki Łódź – Stryków i Stryków – Głowno,
- przebudowa DK nr 14, odcinek Głowno – Łowicz,
- przebudowa DK nr 91, odcinek Tuszyn – granica województwa śląskiego.

Oprócz tego GDDKiA Oddział w Łodzi zaplanował do realizacji następujące inwestycje w perspektywie 2011-2017 r.:

- remont DK nr 8 Kluki – Bełchatów,
- remont DK nr 12 m. Brzuśnia,
- remont DK nr 12 Słomków Mokry – Słomków Suchy,
- remont DK nr 42 m. Radomsko,
- remont DK nr 43/45 m. Wieluń,
- remont DK nr 74 m. Sulejów,
- remont DK nr 91 m. Sierpów.

Inne zadania możliwe do rozpoczęcia przez GDDKiA w roku 2014 (jedynie w przypadku uzyskania zapewnienia finansowania):

- remont DK nr 1 Łódź – Głuchów,
- DK nr 1 Tuszyn – przebudowa skrzyżowania,
- remont DK nr 1 Piotrków Trybunalski – Radomsko,
- rozbudowa DK nr 8 - likwidacja skrzyżowania, budowa kładki dla pieszych gm. Wola Krzysztoporska,
- remont DK nr 8 Walichnowy – Malanów,
- remont DK nr 8 m. Wieluń,

- remont DK nr 8 gr. gminy Rusiec – Szczerców,
- remont DK nr 12 Słomków Suchy – Smardzew,
- remont DK nr 12 Smardzew (rondo) – Sieradz,
- remont DK nr 12 m. Zduńska Wola,
- rozbudowa DK nr 12 odcinek Piotrków Trybunalski – Sulejów,
- remont DK nr 12 Mniszków – Jawor,
- remont DK nr 12 Jawor – Kozenin,
- remont DK nr 12 Poniatów,
- remont DK nr 14 m. Walichnowy,
- remont DK nr 14 Złoczew – Walichnowy,
- remont DK nr 14 Sieradz – Złoczew,
- remont DK nr 14 m. Stryków,
- remont DK nr 42 Trębaczew – Pajęczno,
- remont DK nr 42 m. Pajęczno,
- DK nr 42/91 – przebudowa skrzyżowania ul. Brzeźnickiej z ul. Krakowską w Radomsku,
- rozbudowa DK nr 42 odcinek Bugaj – Zakrzew, Kodrąb – Rzejowice,
- remont DK nr 42 Kruplin – Ładzice,
- remont DK nr 42 Annopol – Bugaj,
- przebudowa DK nr 42 m. Radomsko,
- rozbudowa ulic Brzeźnickiej (DK42) i Piastowskiej wraz ze skrzyżowaniami z ulicami Piłsudskiego i Krakowską (DK91) w Radomsku,
- przebudowa DK nr 45 m. Kadłub,
- rozbudowa DK nr 45 odcinek Czarnożyły – Złoczew,
- rozbudowa DK nr 45 m. Nietuszyna,
- remont DK nr 45 m. Złoczew,
- remont DK nr 48 odcinek Teofilów – Inowłódz,
- remont DK nr 48 m. Inowłódz,
- remont DK nr 48 Inowłódz – Anielin,
- remont DK nr 48 odcinek Anielin – Studzianna,
- remont DK nr 48 odcinek Glinnik – Spała,
- przebudowa DK nr 48 m. Tomaszów Mazowiecki,
- remont DK nr 71 Stryków – Zgierz,
- przebudowa DK nr 71 Zgierz, ul. Długa, Cezaka,
- rozbudowa DK 71 odcinek Konstantynów Łódzki – Pabianice,
- DK nr 71 Aleksandrów Łódzki – budowa ronda (km 24+645 – 25+219),
- remont DK nr 72 Balin - Aleksandrów Łódzki,
- rozbudowa DK nr 74 odcinek Paradyż – Żarnów,
- remont DK nr 83 odcinek gr. woj. wielkopolskiego – Warta,

- remont DK nr 91 Piotrków Trybunalski – Cekanów,
- DK nr 91 Zgierz – budowa tunelu pod torami PKP.

Zadania możliwe do realizacji po 2017 roku (GDDKiA):

Obwodnice:

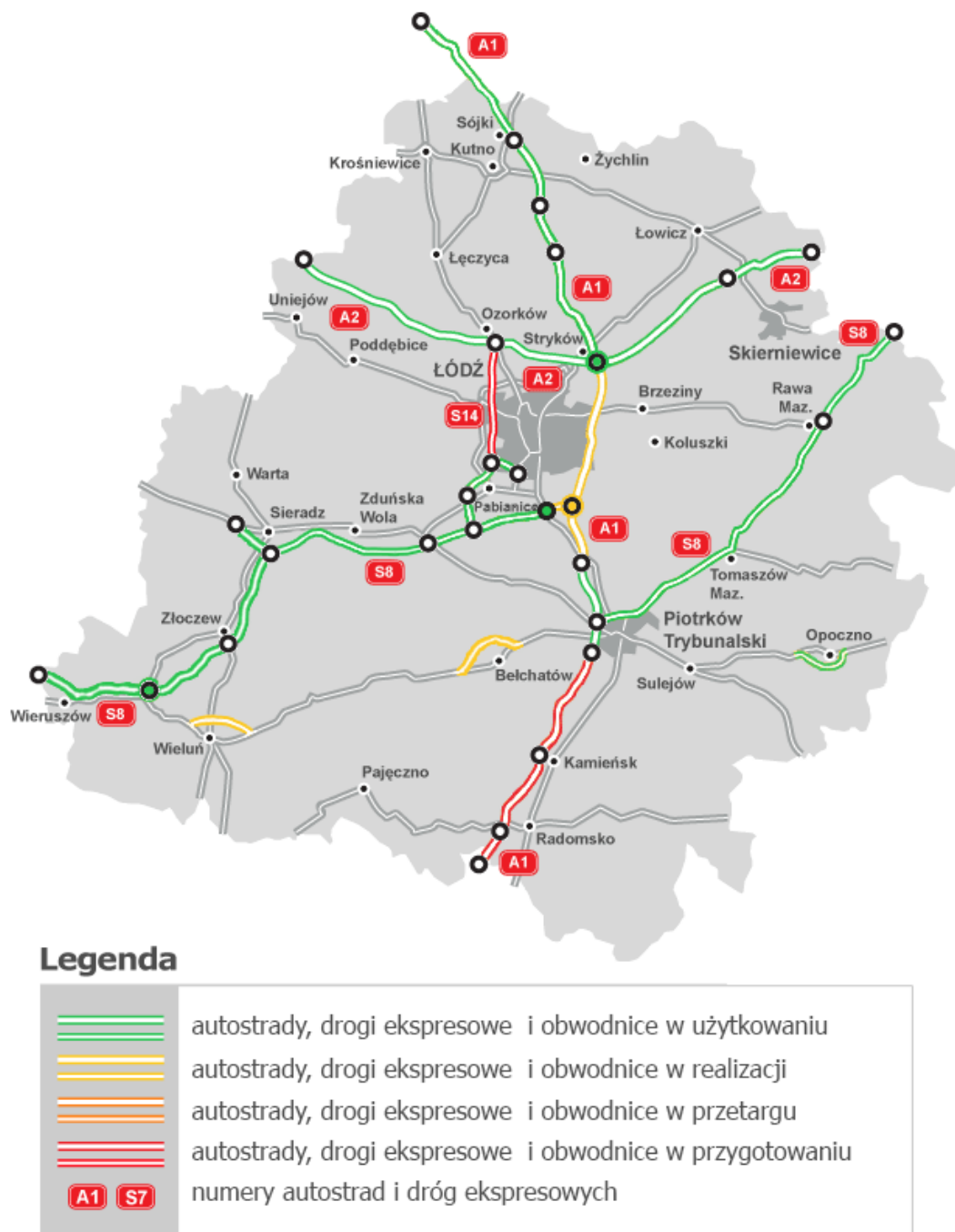
- budowa obwodnicy Inowłódza (DK nr 48),
- budowa obwodnicy m. Poświętne (DK nr 48),
- budowa obwodnicy Brzezin (DK nr 72).

Wzmocnienia i przebudowy:

- rozbudowa DK nr 1, odcinek Tuszyn – Głuchów,
- rozbudowa DK nr 12 odcinek Opoczno – granica województwa łódzkiego,
- rozbudowa DK nr 42 odcinek Działoszyn – Pajęczno,
- rozbudowa DK nr 48, odcinek Inowłódz – granica województwa mazowieckiego,
- rozbudowa DK nr 60, odcinek Topola Królewska – Kutno,
- rozbudowa DK nr 83 odcinek Warta – Sieradz.

Na rysunku poniżej przedstawiono stan budowy dróg ekspresowych i autostrad na terenie województwa łódzkiego.

Rysunek 1. Stan budowy dróg ekspresowych i autostrad na terenie województwa łódzkiego (GDDKiA, 2015 r.)



Poniżej zestawiono wszystkie zadania Programu w odniesieniu do dróg krajowych objętych zakresem niniejszego Programu.

Tabela 2. Harmonogram rzeczowo-finansowy planowanych zadań Programu

Droga krajowa	Kilometraż		Odcinek	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Koszt [mln zł]	Termin realizacji
A1	388+000	395+336	Głuchów – DK 8	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej	Zarządzający drogą	bezkosztowe	2015-2020
				Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Zadanie ciągłe
				Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Rady Gmin Grabica, Tuszyn oraz Piotrków Trybunalski	bezkosztowe	2015-2020
A2	344+006	349+155	WĘZEL EMILIA – WĘZEL PIĄTEK	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej	Zarządzający drogą	bezkosztowe	2015-2020
				Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Zadanie ciągłe
				Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Rady Gmin Ozorków, Zgierz	bezkosztowe	2015-2020
DK1	280+428	289+343	DĄBROWICE – KROŚNIEWICE	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej	Zarządzający drogą	bezkosztowe	2015-2020
				Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Zadanie ciągłe
				Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Rady Gmin Nowe Ostrowy, Krośniewice	bezkosztowe	2015-2020
				Zadanie dwuetapowe (Wariant B): Etap IB: bieżące naprawy, utrzymanie nawierzchni w dobrym stanie technicznym na całym odcinku	Zarządzający drogą	w ramach bieżącego utrzymania dróg	2015-2020
DK1	292+531	310+725	KROŚNIEWICE – ŁĘCZYCA	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej	Zarządzający drogą	bezkosztowe	2015-2020
				Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Zadanie ciągłe
				Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Rady Gmin Krośniewice, Daszyna, Łęczyca	bezkosztowe	2015-2020
DK1	310+725	314+782	ŁĘCZYCA (PRZEJŚCIE)	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej	Zarządzający drogą	bezkosztowe	2015-2020
				Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Zadanie ciągłe
				Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Rada Gminy Łęczyca	bezkosztowe	2015-2020
				Zadanie dwuetapowe (Wariant A): Etap IA: Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o zredukowanej hałaśliwości: od km 312+200 do km 314+782	Zarządzający drogą	2.71	2015-2020
DK1	316+400	317+100	ŁĘCZYCA – OZORKÓW	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej	Zarządzający drogą	bezkosztowe	2015-2020
				Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Zadanie ciągłe
				Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Rady Gmin Łęczyca, Ozorków	bezkosztowe	2015-2020
				(Wariant B): Etap IB:	Zarządzający drogą	w ramach bieżącego utrzymania	2015-2020

				bieżące naprawy, utrzymanie nawierzchni w dobrym stanie technicznym na odcinku od km 316+400 do km 317+100		dróg	
DK1	322+328 326+700 328+000	323+800 327+700 333+500	OZORKÓW – WĘZEL EMILIA	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej	Zarządzający drogą	bezkosztowe	2015-2020
				Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Zadanie ciągłe
				Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Rada Gminy Ozorków	bezkosztowe	2015-2020
				(Wariant B): Etap IB: bieżące naprawy, utrzymanie nawierzchni w dobrym stanie technicznym na odcinku od km 322+328 do km 323+800 oraz od km 326+700 do km 327+700	Zarządzający drogą	w ramach bieżącego utrzymania dróg	2015-2020
DK1	333+500	335+458	WĘZEL EMILIA – ZGIERZ	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	bezkosztowe	2015-2020
				Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Zadanie ciągłe
				Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Rady Gmin Ozorków, Zgierz	bezkosztowe	2015-2020
				(Wariant B): Etap IB: bieżące naprawy, utrzymanie nawierzchni w dobrym stanie technicznym na całym odcinku	Zarządzający drogą	w ramach bieżącego utrzymania dróg	2015-2020
DK1	401+000	423+010	ROKSZYCE - KAMIEŃSK	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej	Zarządzający drogą	bezkosztowe	2015-2020
				Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Zadanie ciągłe
				Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Rady Gmin Wola Krzysztoporska, Kamieńsk	bezkosztowe	2015-2020
DK1	423+010 436+700	427+500 439+898	KAMIEŃSK – ŁADZICE	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej	Zarządzający drogą	bezkosztowe	2015-2020
				Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Zadanie ciągłe
				Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Rady Gmin Kamieńsk, Dobryszycy, Gomunice, Ładzice, Radomsko	bezkosztowe	2015-2020
DK2	400+387	410+068	ŁOWICZ – GRA- NICA WOJE- WÓDZTWA	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej	Zarządzający drogą	bezkosztowe	2015-2020
				Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Zadanie ciągłe
				Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Rady Gmin Łowicz, Nieborów, Kocierzew Południowy, Nowa Sucha	bezkosztowe	2015-2020
DK8	224+654	241+408	WALICHNOWY – WIELUŃ	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej	Zarządzający drogą	bezkosztowe	2015-2020
				Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Zadanie ciągłe
				Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Rady Gmin Sokolniki, Wieluń	bezkosztowe	2015-2020
				Zadanie dwuetapowe	Zarządzający drogą	3.78	2015-2020

				(Wariant A): Etap IA: Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o zredukowanej hałaśliwości: od km 232+100 do km 235+700			
				(Wariant B): Etap IB: bieżące naprawy, utrzymanie nawierzchni w dobrym stanie technicznym na odcinku od km 229+800 do km 236+800 oraz od km 236+800 do km 241+408	Zarządzający drogą	w ramach bieżącego utrzymania dróg	2015-2020
DK8	241+408	244+472	WIELUŃ (PRZEJŚCIE)	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej	Zarządzający drogą	bezkosztowe	2015-2020
				Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Zadanie ciągłe
				Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Rada Gminy Wieluń	bezkosztowe	2015-2020
				Zadanie dwuetapowe (Wariant B): Etap IB: bieżące naprawy, utrzymanie nawierzchni w dobrym stanie technicznym na całym odcinku	Zarządzający drogą	w ramach bieżącego utrzymania dróg	2015-2020
DK8	244+472	259+546	WIELUŃ - OSJAKÓW	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej	Zarządzający drogą	bezkosztowe	2015-2020
				Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Zadanie ciągłe
				Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Rady Gmin Wieluń, Osjaków, Czarnozęby, Biała	bezkosztowe	2015-2020
				Zadanie dwuetapowe (Wariant B): Etap IB: bieżące naprawy, utrzymanie nawierzchni w dobrym stanie technicznym na całym odcinku	Zarządzający drogą	w ramach bieżącego utrzymania dróg	2015-2020
DK8	284+381	294+400	SZCZERCÓW - BELCHATÓW	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej	Zarządzający drogą	bezkosztowe	2015-2020
				Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Zadanie ciągłe
				Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Rady Gmin Drużbice, Szczerców, Kluki, Belchatów	bezkosztowe	2015-2020
				Zadanie dwuetapowe (Wariant A): Etap IA: Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o zredukowanej hałaśliwości: od km 292+700 do km 294+400	Zarządzający drogą	1.78	2015-2020
DK8	303+693	305+640	BELCHATÓW (PRZEJŚCIE)	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej.	Zarządzający drogą	bezkosztowe	2015-2020
				Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Zadanie ciągłe

				Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego (Wariant B): Etap IB: bieżące naprawy, utrzymanie nawierzchni w dobrym stanie technicznym na całym odcinku	Rada Gminy Belchatów	bezkosztowe	2015-2020
				Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej	Zarządzający drogą	w ramach bieżącego utrzymania dóg	2015-2020
DK8	305+640	317+501	BELCHATÓW - MZURKI	Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Zadanie ciągłe
				Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Rady Gmin Belchatów, Wola Krzysztoporska	bezkosztowe	2015-2020
DK8	317+501	324+772	MZURKI – PIOTRKÓW TRYBUNALSKI	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej	Zarządzający drogą	bezkosztowe	2015-2020
				Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Zadanie ciągłe
				Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Rada Gminy Wola Krzysztoporska	bezkosztowe	2015-2020
DK12	306+442	318+161	BŁASZKI - SIERADZ	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej	Zarządzający drogą	bezkosztowe	2015-2020
				Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Zadanie ciągłe
				Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Rady Gmin Błaszki, Wróblew, Sieradz	bezkosztowe	2015-2020
DK12	401+949	408+571	PIOTRKÓW TRYBUNALSKI - PRZYGLÓW	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej	Zarządzający drogą	bezkosztowe	2015-2020
				Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Zadanie ciągłe
				Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Rada Gminy Sulejów	bezkosztowe	2015-2020
DK12	408+571	413+633	PRZYGLÓW - SULEJÓW	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej	Zarządzający drogą	bezkosztowe	2015-2020
				Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Zadanie ciągłe
				Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Rada Gminy Sulejów	bezkosztowe	2015-2020
DK12	438+270	442+447	DR. WOJ. 713 - OPOCZNO	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej	Zarządzający drogą	bezkosztowe	2015-2020
				Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Zadanie ciągłe
				Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Rada Gminy Opoczno	bezkosztowe	2015-2020
DK12	442+447	443+425	OPOCZNO (PRZEJŚCIE)	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej	Zarządzający drogą	bezkosztowe	2015-2020
				Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Zadanie ciągłe
				Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Rada Gminy Opoczno	bezkosztowe	2015-2020
DK14	0+000	9+854	ŁOWICZ – JAMNO	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej	Zarządzający drogą	bezkosztowe	2015-2020
				Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Zadanie ciągłe
				Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Rada Gminy Łowicz	bezkosztowe	2015-2020
				(Wariant B):	Zarządzający drogą	w ramach bieżą-	2015-2020

				Etap IB: bieżące naprawy, utrzymanie nawierzchni w dobrym stanie technicznym na całym odcinku		cego utrzymania dróg	
DK14	13+800	24+930	JAMNO – GŁOWNO	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej	Zarządzający drogą	bezkosztowe	2015-2020
				Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Zadanie ciągłe
				Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego (Wariant B):	Rady Gmin Łowicz, Łyszkowice, Domaniewice, Głowno	bezkosztowe	2015-2020
				Etap IB: bieżące naprawy, utrzymanie nawierzchni w dobrym stanie technicznym na całym odcinku	Zarządzający drogą	w ramach bieżącego utrzymania dróg	2015-2020
DK14	24+930	32+735	GŁOWNO – STRYKÓW	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej	Zarządzający drogą	bezkosztowe	2015-2020
				Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Zadanie ciągłe
				Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego (Wariant B):	Rady Gmin Głowno, Stryków	bezkosztowe	2015-2020
				Etap IB: bieżące naprawy, utrzymanie nawierzchni w dobrym stanie technicznym na całym odcinku	Zarządzający drogą	w ramach bieżącego utrzymania dróg	2015-2020
DK14	32+800 0+000	37+300 0+100	STRYKÓW (PRZEJŚCIE)	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej	Zarządzający drogą	bezkosztowe	2015-2020
				Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Zadanie ciągłe
				Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego (Wariant B):	Rada Gminy Stryków	bezkosztowe	2015-2020
				Etap IB: bieżące naprawy, utrzymanie nawierzchni w dobrym stanie technicznym na całym odcinku	Zarządzający drogą	w ramach bieżącego utrzymania dróg	2015-2020
DK14	0+100 37+500	0+300 41+700	STRYKÓW – ŁÓDŹ	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej	Zarządzający drogą	bezkosztowe	2015-2020
				Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Zadanie ciągłe
				Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Rada Gminy Stryków	bezkosztowe	2015-2020
DK14	65+081	70+661	PABIANICE (PRZEJŚCIE)	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej	Zarządzający drogą	bezkosztowe	2015-2020
				Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Zadanie ciągłe
				Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Rada Gminy Pabianice	bezkosztowe	2015-2020
DK14	70+661	74+918	PABIANICE – ŁASK	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej	Zarządzający drogą	bezkosztowe	2015-2020
				Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Zadanie ciągłe
				Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Rady Gmin Pabianice, Łask	bezkosztowe	2015-2020
DK42	132+703	138+778	RADOMSKO (PRZEJŚCIE)	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej	Zarządzający drogą	bezkosztowe	2015-2020
				Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Zadanie

									ciągłe
				Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Rady Gmin Ładzice, Radomsko		bezkosztowe		2015-2020
				Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej	Zarządzający drogą		bezkosztowe		2015-2020
				Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja		bezkosztowe		Zadanie ciągłe
				Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Rada Gminy Wieluń		bezkosztowe		2015-2020
DK45	172+832	173+787	WIELUŃ (PRZEJŚCIE)	Zadanie dwuetapowe (Wariant A): Etap IA: Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o zredukowanej hałaśliwości: od km 172+832 do km 173+787	Zarządzający drogą		1		2015-2020
				Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej	Zarządzający drogą		bezkosztowe		2015-2020
				Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja		bezkosztowe		Zadanie ciągłe
				Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Rady Gmin Lubochnia, Tomaszów Mazowiecki		bezkosztowe		2015-2020
DK48	0+000	3+600	TOMASZÓW MAZOWIECKI/PRZEJŚCIE	Zadanie dwuetapowe (Wariant A): Etap IA: Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o zredukowanej hałaśliwości: od km 0+000 do km 3+600	Zarządzający drogą		3.78		2015-2020
				Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej	Zarządzający drogą		bezkosztowe		2015-2020
				Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja		bezkosztowe		Zadanie ciągłe
				Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Rada Gminy Skierniewice,		bezkosztowe		2015-2020
DK70	28+223	32+427	SKIERNIEWICE – GR. WOJ.	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej	Zarządzający drogą		bezkosztowe		2015-2020
				Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja		bezkosztowe		Zadanie ciągłe
				Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Rada Gminy Zgierz		bezkosztowe		2015-2020
DK71	11+297	14+287	ZGIERZ/PRZEJŚCIE / - od Strykowa ZGIERZ	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej	Zarządzający drogą		bezkosztowe		2015-2020
				Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja		bezkosztowe		Zadanie ciągłe
				Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Rada Gminy Zgierz		bezkosztowe		2015-2020
				Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej	Zarządzający drogą		bezkosztowe		2015-2020
DK71	22+859	31+982	ALEKSANDRÓW - KONSTANTYNÓW	Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja		bezkosztowe		Zadanie ciągłe
				Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Rady Gmin Aleksandrów Łódzki, Konstantynów Łódzki		bezkosztowe		2015-2020
				Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej	Zarządzający drogą		bezkosztowe		2015-2020
				Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja		bezkosztowe		Zadanie ciągłe
				Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Rady Gmin Pabianice, Ksawerów, Rzgów		bezkosztowe		2015-2020
DK71	45+800 0+000	52+600 0+600	PABIANICE - RZGÓW	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej	Zarządzający drogą		bezkosztowe		2015-2020
				Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja		bezkosztowe		Zadanie ciągłe
				Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Rady Gmin Pabianice, Ksawerów, Rzgów		bezkosztowe		2015-2020
				Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej	Zarządzający drogą		bezkosztowe		2015-2020
DK72	89+192	94+058	ALEKSANDRÓW (PRZEJŚCIE)	Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja		bezkosztowe		Zadanie

							ciągłe
				Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Rada Gminy Aleksandrów Łódzki	bezkosztowe	2015-2020
				Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej	Zarządzający drogą	bezkosztowe	2015-2020
DK72	94+058	95+297	ALEKSANDRÓW – ŁÓDŹ	Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Zadanie ciągłe
				Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Rada Gminy Aleksandrów Łódzki	bezkosztowe	2015-2020
				Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej	Zarządzający drogą	bezkosztowe	2015-2020
				Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Zadanie ciągłe
				Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Rady Gmin Nowosolna, Brzeziny	bezkosztowe	2015-2020
DK72	116+120	125+478	ŁÓDŹ – BRZEZINY	Zadanie dwuetapowe (Wariant A): Etap IA: Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o zredukowanej hałaśliwości: od km 116+120 do km 117+800 oraz od km 119+000 do km 120+500	Zarządzający drogą	3.25	2015-2020
				Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej	Zarządzający drogą	bezkosztowe	2015-2020
DK72	125+478	126+128	BRZEZINY (PRZEJŚCIE)	Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Zadanie ciągłe
				Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Rada Gminy Brzeziny	bezkosztowe	2015-2020
				Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej	Zarządzający drogą	bezkosztowe	2015-2020
				Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Zadanie ciągłe
				Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Rady Gmin Brzeziny, Rogów, Jeżów	bezkosztowe	2015-2020
DK72	126+128 134+700	128+000 141+076	BRZEZINY – JEŻÓW	Zadanie dwuetapowe (Wariant A): Etap IA: Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o zredukowanej hałaśliwości: od km 140+600 do km 141+076	Zarządzający drogą	0.5	2015-2020
				Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej	Zarządzający drogą	bezkosztowe	2015-2020
				Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Zadanie ciągłe
				Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Rady Gmin Jeżów, Głuchów, Rawa Mazowiecka	bezkosztowe	2015-2020
DK72	141+076	160+777	JEŻÓW – RAWA MAZOWIECKA	Zadanie dwuetapowe (Wariant A): Etap IA: Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o zredukowanej hałaśliwości: od km 141+076	Zarządzający drogą	0.97	2015-2020

				do km 142+000			
DK91	0+000	12+959	DROGA A1 – PIOTRKÓW TRYB.	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej	Zarządzający drogą	bezkosztowe	2015-2020
				Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Zadanie ciągłe
				Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Rady Gmin Tuszyn, Grabica, Moszczenica	bezkosztowe	2015-2020
DK91	56+749	61+119	RADOMSKO/PRZEJŚCIE1/	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej	Zarządzający drogą	bezkosztowe	2015-2020
				Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Zadanie ciągłe
				Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego (Wariant B): Etap IB: bieżące naprawy, utrzymanie nawierzchni w dobrym stanie technicznym na całym odcinku	Rada Gminy Radomsko	bezkosztowe	2015-2020
					Zarządzający drogą	w ramach bieżącego utrzymania dróg	2015-2020
DK92	0+000	2+555	KROŚNIEWICE/OBWODNICA/	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej	Zarządzający drogą	bezkosztowe	2015-2020
				Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Zadanie ciągłe
				Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Rada Gminy Krośniewice	bezkosztowe	2015-2020
DK92	342+277	353+727	KROŚNIEWICE – KUTNO	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej	Zarządzający drogą	bezkosztowe	2015-2020
				Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Zadanie ciągłe
				Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Rady Gmin Krośniewice, Kutno	bezkosztowe	2015-2020
DK92	353+727	356+837	KUTNO /OBWODNICA/	Prowadzenie przeglądów stanu nawierzchni drogowej	Zarządzający drogą	bezkosztowe	2015-2020
				Kontrola przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości	Policja	bezkosztowe	Zadanie ciągłe
				Uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego	Rada Gminy Kutno	bezkosztowe	2015-2020

1. Termin realizacji Programu, w tym terminy realizacji poszczególnych zadań

W poniższej tabeli zaproponowano ogólny sposób ustalania planów działań wraz z określeniem terminu ich realizacji.

Tabela 3. Zestawienie okresów operacyjnych Programu ochrony środowiska przed hałasem

Okres	Zadanie	Lata
Krótkoterminowy	Zadania główne - antyhałasowe na terenach, na których występują przekroczenia poziomów dopuszczalnych powyżej 5 dB: - remonty nawierzchni drogowej. Zadania wspomagające Program na terenach, na których występują przekroczenia poziomów dopuszczalnych hałasu w dowolnym zakresie: - kontrola stanu nawierzchni drogowej, - kontrola przestrzegania przepisów odnośnie prędkości ruchu, - uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego. Zadania dwuetapowe – Etap I: - Etap IA: wymiana nawierzchni na nawierzchnię o ograniczonej hałaśliwości, - Etap IB: bieżące remonty, utrzymanie nawierzchni w dobrym stanie technicznym.	2015-2020
Długoterminowy - wraz z aktualizacją Programu	Zadania, których realizacja nie jest możliwa, lub jest niewskazana w okresie krótkoterminowym, a także kontynuacja zadań realizowanych w okresie krótkoterminowym. Zadania dwuetapowe – Etap II: - Etap IIA: wykonanie przeglądu ekologicznego w razie stwierdzenia braku możliwości dalszej redukcji hałasu, - Etap IIB: zastosowanie działań inwestycyjnych (wymiana nawierzchni drogowej, budowa ekranów akustycznych).	po 2020

Przyjęto, że dla terenów, dla których przekroczenia poziomu hałasu są najmniejsze i mieszczą się w granicy błędu mapy akustycznej, należy zastosować tylko zadania wspomagające (tzw. prewencyjne). Wynika to z faktu, iż przyjęty zakres 5-cio decybelowy zawiera w sobie również przekroczenia niższego rzędu (<5 dB). W wielu przypadkach zasięg przekroczeń nie przekracza pasa drogowego.

2. Koszty realizacji Programu w tym koszty realizacji poszczególnych zadań

Większość zadań zaproponowanych w niniejszym Programie nie jest związana z koniecznością ponoszenia dodatkowych kosztów. Sporządzanie mpzp, przeglądy stanu nawierzchni, kontrole przestrzegania przepisów dotyczących prędkości, pomimo iż kosztowne, wykonywane są w ramach zadań własnych odpowiednich jednostek. Na etapie wykonywania niniejszego Programu nie jest możliwe określenie kosztów przeglądów ekologicznych.

W tabeli poniżej przedstawiono szacunkowe koszty jednostkowe zaproponowanych działań, na podstawie których wyznaczono całkowity koszt realizacji poszczególnych zadań Programu.

Tabela 4. Szacunkowe koszty jednostkowe realizacji zadań Programu

Zadanie	Koszt jednostkowy (netto)
Remont/wymiana nawierzchni drogowej	150 zł/m ²

Przedstawione szacunkowe koszty jednostkowe opierają się na informacjach oraz danych dostępnych na stronach internetowych zarządzających drogami oraz producentów.

Całkowity koszt realizacji zadań Programu w latach 2015-2020 wyniesie po zaokrągleniu 17,8 mln zł.

3. Źródła finansowania Programu

Finansowanie działań niniejszego Programu spoczywa na jednostkach zobowiązanych do ich realizacji. Dodatkowych źródeł finansowania wskazane jednostki mogą szukać wśród funduszy unijnych (np. fundusze strukturalne, Fundusz Spójności), środków Narodowego i Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, kredytów bankowych oraz dotacji z budżetu centralnego.

- Kredyty bankowe:

Bank Ochrony Środowiska posiada KREDYT INWESTYCYJNY z linii CEB4 JST - Kredyt CEB dla podmiotów segmentu finansów publicznych. Kredyt umożliwia finansowanie w zakresie inwestycji z zakresu ochrony środowiska (m.in. inwestycje związane z ochroną przed hałasem) oraz inwestycje mające na celu poprawę jakości życia (m.in. budowa i modernizacja lokalnych sieci drogowych i komunalnych). Maksymalny udział w finansowaniu projektów realizowanych przez jednostki samorządu terytorialnego i przedsiębiorstwa komunalne wynosi 50%.

- Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW):

Główną formą dofinansowania działań przez NFOŚiGW są oprocentowane pożyczki i dotacje. Planowanie i realizacja dofinansowania przedsięwzięć odbywa się, zgodnie z preferencjami, wg listy programów priorytetowych. Jako priorytetowe traktuje się w szczególności te przedsięwzięcia, których realizacja wynika z konieczności wypełnienia zobowiązań Polski wobec Unii Europejskiej. W ramach funduszu działa program LIFE+ (obecnie w perspektywie budżetowej 2014-2020). Program zawierać będzie podprogramy:

- podprogram działań na rzecz środowiska,
- podprogram działań na rzecz klimatu.

Projekty związane z ochroną przed hałasem będą mogły być realizowane w ramach podprogramu ochrona środowiska lub w ramach zintegrowanych projektów. Maksymalny poziom współfinansowania wyniesie 70% kosztów kwalifikowanych.

- Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (WFOŚiGW)

Co roku WFOŚiGW w Łodzi publikuje listę przedsięwzięć priorytetowych, w ramach których będą udzielane dotacje lub pożyczki w danym roku. Na 2015 r. nie zaplanowano szczególnych przedsięwzięć z zakresu ochrony przed hałasem.

- Programy operacyjne

Pomoc finansowa przyznawana przez UE z Funduszy Europejskich podzielona jest sektorowo na poszczególne programy pomocnicze (operacyjne), z których korzysta dany kraj wspólnoty. Fundusze te stanowią narzędzia realizacji Narodowej Strategii Spójności. Każdy z tych programów określa, na jakie rodzaje przedsięwzięć przewiduje się udzielenie wsparcia finansowego i podmioty, które mogą ubiegać się o dotacje. Obecnie funkcjonują następujące programy:

- Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko,
- Program Kapitał Ludzki,
- Program Innowacyjna Gospodarka,
- Program Pomoc Techniczna 2007÷2013,
- Programy współpracy międzynarodowej i międzyregionalnej.

Po przeanalizowaniu niniejszych programów można stwierdzić, że tylko Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko przewiduje możliwość dofinansowania z zakresu ochrony przed hałasem.

4. Wskazanie rodzajów informacji i dokumentów wykorzystanych do kontroli i udokumentowania realizacji Programu

Program ochrony środowiska przed hałasem jest określany w drodze uchwały przez Sejmik Województwa. Obowiązki pozostałych organów wskazanych w Programie dotyczą głównie przedkładania raportów z wykonania zadań Programu oraz informacji o wydawanych decyzjach i aktach prawa miejscowego mających wpływ na realizację Programu.

Uprawnienie organu przyjmującego Program do żądania takich informacji ma za zadanie zwiększyć możliwości całościowej oceny sytuacji wpływającej na przekroczenie standardów środowiska i szybsze podejmowanie właściwych rozstrzygnięć.

Sejmik województwa za pośrednictwem marszałka uzyskuje informacje od podmiotów zobowiązanych do realizacji zadań Programu, tj. zarządzającego drogą oraz wskazanych organów. Podmioty odpowiedzialne za realizację zadań przewidzianych w Programie są zobowiązane przekazywać w terminie do 31 marca każdego roku marszałkowi województwa raport z realizacji Programu za rok ubiegły.

Raporty dotyczące postępów w realizacji działań zawartych w Programie, przedkładane przez zarządzającego drogą, powinny zostać przygotowane w wersji papierowej i elektronicznej. Sprawozdania powinny zawierać nazwę jednostki odpowiedzialnej za realizację działania, jego rodzaj oraz zakres wraz z podaniem numeru i kilometrażu drogi objętej działaniem.

Pozostałe organy wskazane w niniejszym Programie powinny przedkładać sprawozdania z realizacji zadań Programu w formie papierowej i elektronicznej. Raport powinien zawierać nazwę organu oraz opis wdrożenia działania wskazanego w Programie (np. liczba przeprowadzonych kontroli prędkości, uwzględnione zasady kształtowania przestrzeni w nowo uchwalonych miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego) wraz z podaniem lokalizacji (kilometraż) oraz numeru drogi.

Załącznik nr 3

do uchwały nr XVIII/189/15

Sejmiku Województwa Łódzkiego

z dnia 27 listopada 2015 r.

UZASADNIENIE DO PROGRAMU OBEJMUJĄCE ZAKRES OKREŚLONYCH I OCENIONYCH ZAGADNIEŃ ORAZ STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM

I. Część opisowa

1. Wstęp

Opracowanie programu ochrony środowiska przed hałasem wynika z obowiązku nałożonego w art. 119 ustawy z dnia 27.04.2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r. poz. 1232, ze zm.). Wymóg ten został wprowadzony do ustawy Poś poprzez implementację Dyrektywy 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej z dnia 25.06.2002 r. odnoszącej się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku.

Merytoryczną podstawą opracowania Programu ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami położonych wzdłuż dróg krajowych o obciążeniu ponad 3 000 000 pojazdów rocznie, z terenu województwa łódzkiego, których eksploatacja spowodowała negatywne oddziaływanie akustyczne, tj. przekroczone zostały dopuszczalne poziomy hałasu określone wskaźnikami L_{dwn} i L_n są mapy akustyczne przekazane przez Zarządzającego - Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad wraz z ich aktualizacją. Głównym celem niniejszego dokumentu jest wskazanie kierunków i działań, których konsekwentna realizacja spowoduje dostosowanie poziomu hałasu do dopuszczalnego, na terenach, na których nastąpiły przekroczenia obowiązujących norm.

Dokument wskazuje również kierunki działań, mające na celu zapobieganie powstawaniu nowych rejonów konfliktów akustycznych.

Program swoim zakresem obejmuje odcinki dróg krajowych na terenie województwa łódzkiego, po których przejeżdża ponad 3 000 000 pojazdów rocznie, dla których z dniem 1 stycznia 2011 r., zgodnie z § 2 ust. 2 lit. a rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie dróg, linii kolejowych i lotnisk, których eksploatacja może powodować negatywne oddziaływanie akustyczne na znacznych obszarach, dla których jest wymagane sporządzenie map akustycznych oraz sposobów określania granic terenów objętych tymi mapami (Dz. U. z 2007 r. Nr 1, poz. 8) powstał obowiązek opracowania map akustycznych. Z opracowania wyłączono odcinki dróg krajowych objęte „Programem ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami położonych wzdłuż dróg krajowych i ekspresowych z terenu województwa łódzkiego, których eksploatacja spowodowała negatywne oddziaływanie akustyczne, tj. przekroczone zostały dopuszczalne poziomy hałasu określone wskaźnikami L_{dwn} i L_n na lata 2009-2014.

- b) 5-10 dB,
- c) 10-15 dB,
- d) 15-20 dB,
- e) powyżej 20 dB.

Dla każdego z opracowanych odcinków map akustycznych, wykonano analizę klimatu akustycznego oraz opracowano zestawienia tabelaryczne dotyczące zagrożenia ponadnormatywnym hałasem.

Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku zostały ustalone nowe normy dla hałasu komunikacyjnego.

Obecnie w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112) przyjęto mniej restrykcyjne dopuszczalne poziomy hałasu.

Bazując na przeprowadzonej analizie przedmiotowych Map akustycznych wykonanych w roku 2011, a zwłaszcza:

- dokonanej identyfikacji źródeł hałasu kształtujących klimat akustyczny w otoczeniu analizowanych odcinków dróg krajowych,
- przeprowadzonej analizy uwarunkowań akustycznych wynikających z ustaleń miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz dokumentów polityki ekologicznej gmin, powiatów i województwa,
- wykorzystanego zestawienia metod i wyników badań, w tym ustaleń dotyczących liczby ludności zagrożonej hałasem,
- przeprowadzonej analizy przewidywanych trendów zmian stanu akustycznego środowiska,

w ramach niniejszego opracowania wskazano tereny o największej wartości naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z podaniem zakresu ich naruszenia w odniesieniu do poszczególnych odcinków dróg krajowych objętych zakresem Programu.

Zakres przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu został określony w załączniku nr 1 do uchwały.

Podstawowe kierunki i zakres działań niezbędnych do przywrócenia standardów jakości środowiska, harmonogram rzeczowo-finansowy planowanych działań oraz podmioty, do których skierowane są obowiązki ustalone w programie określa załącznik nr 2 do uchwały.

II. Część wyszczególniająca ograniczenia i obowiązki wynikające z realizacji Programu

1. Ograniczenia i obowiązki podmiotów uczestniczących w realizacji Programu

Sejmik województwa jest organem administracji odpowiedzialnym m.in. za wydawanie aktów prawa miejscowego, w szczególności:

- uchwalenie programu ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami (art. 119 ust. 2 Poś),
- ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania (art. 135 ust. 2 Poś),

w zakresie objętym swoją kompetencją.

Sejmik województwa ma obowiązek zapewnienia możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu, którego przedmiotem jest sporządzenie programu ochrony środowiska przed hałasem (art. 119 ust. 2a Poś).

Sejmik województwa za pośrednictwem marszałka przyjmuje raporty z realizacji programu ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami. Raporty powinny zostać wykonane w formie papierowej i elektronicznej. Organami administracji właściwymi w zakresie uchwalania planów miejscowych zagospodarowania przestrzennego są Rady Gmin terenów objętych niniejszym Programem.

Do obowiązków organów administracji, w szczególności starostów, wójtów, burmistrzów lub prezydentów miast oraz Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, należy przekazywanie do organu przyjmującego Program informacji o wydawanych decyzjach dla odcinków dróg objętych niniejszym Programem, mających wpływ na realizację niniejszego Programu, w tym przede wszystkim na emisję hałasu do środowiska. Organami administracji odpowiedzialnymi za wydawanie aktów prawa miejscowego w zakresie związanym z realizacją Programu są: rady gmin, w obszarze których położone są tereny objęte zakresem Programu (miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego) oraz rady powiatów (ustanawianie obszarów ograniczonego użytkowania). Funkcje kontrolne w stosunku do zarządzającego drogą pełni natomiast Łódzki Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska.

Za realizację zadań w ramach niniejszego Programu odpowiedzialny będzie zarządzający drogami. Od zarządzającego objętego zakresem Programu, wymagane jest sporządzanie i przedkładanie marszałkowi województwa do końca marca rocznych raportów za rok poprzedni z przebiegu prac nad realizacją Programu. Ponadto zarządzający analizowanych odcinków dróg powinien wykonywać pomiary hałasu, na wyszczególnionych w Programie odcinkach, po zrealizowaniu zadań wskazanych w niniejszym opracowaniu. Wyniki pomiarów należy przekazywać w rocznych sprawozdaniach do właściwych organów administracji. Służą one wykazaniu celowości i skuteczności zaproponowanych metod ochrony przed hałasem. Przekazane raporty będą stanowić podstawę do sporządzenia oceny realizacji zadań, zaproponowanych w ramach niniejszego opracowania, przy sporządzaniu aktualizacji Programu.

Natomiast organy administracji publicznej są zobowiązane do prowadzenia odpowiedniej polityki w zakresie planowania przestrzennego. Szczegółowe zasady kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego, opisano szczegółowo w części III.

W tabeli poniżej przedstawiono ograniczenia i obowiązki podmiotów uczestniczących w realizacji Programu.

Tabela 1. Ograniczenia i obowiązki podmiotów uczestniczących w realizacji Programu

Lp.	Opis	Podmioty zobowiązane do realizacji
1	Realizacja działań naprawczych w ramach Programu	Zarządzający drogą
2	Uchwalanie aktów prawa miejscowego w zakresie związanym z realizacją Programu	Rady gmin, rady miast, rady powiatów, sejmik województwa
3	Kontrola zarządzającego analizowanymi odcinkami dróg	Łódzki Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska
4	Prowadzenie odpowiedniej polityki w zakresie planowania przestrzennego	Rady miast, rady gmin
5	Sporządzanie i przedkładanie Marszałkowi Województwa Łódzkiego rocznych raportów z przebiegu prac nad realizacją Programu (do końca marca za rok poprzedni)	Zarządzający drogą, wójtowie, burmistrzowie i prezydenci miast, starostowie
6	Wykonywanie pomiarów hałasu po podjęciu działań określonych w ramach Programu.	Zarządzający drogą

2. Podmioty korzystające ze środowiska i ich obowiązki

Ustawa Poś określa szereg warunków dotyczących użytkowania instalacji, których funkcjonowanie może mieć wpływ na środowisko oraz wskazuje obowiązki ciążące na użytkownikach (których należy w tym przypadku utożsamiać z zarządzającymi) tych instalacji. Należy tu wymienić przede wszystkim postanowienia:

- art. 141 Poś, stanowiący o obowiązku dotrzymania standardów emisji hałasu,
- art. 144 Poś, nakładający obowiązek takiego użytkowania urządzeń, które nie będzie powodować przekroczeń w zakresie standardów jakości środowiska,
- art. 147 Poś, nakładający obowiązek prowadzenia okresowych (ust. 1) lub ciągłych (ust. 2) pomiarów poziomu hałasu, przy zastrzeżeniu, że pomiary te powinny być prowadzone przez odpowiednio przygotowane laboratoria (art. 147a Poś), a wyniki pomiarów winny być ewidencjonowane i przechowywane przez okres co najmniej 5 lat (ust. 6),
- art. 149 ust. 1 Poś, określający obowiązek przedstawienia wyników przeprowadzonych pomiarów właściwemu organowi ochrony środowiska oraz wojewódzkiemu inspektoratowi ochrony środowiska,

- art. 152 Poś, stwierdzający obowiązek zgłoszenia do eksploatacji inwestycji niewymagającej pozwolenia, mogącej jednak negatywnie oddziaływać na środowisko.

Przestrzeganie wymogów ochrony środowiska, w odniesieniu do obiektów infrastruktury komunikacyjnej, spoczywa na zarządzających tymi obiektami (art. 139 Poś). Do obowiązków zarządzającego należą:

- stosowanie zabezpieczeń akustycznych i właściwej organizacji ruchu w celu ochrony środowiska przed zanieczyszczeniem hałasem (art. 173 Poś),
- dotrzymanie standardów jakości środowiska, tj. dopuszczalnych poziomów hałasu (art. 174 Poś),
- prowadzenie okresowych lub ciągłych pomiarów hałasu (art. 175 Poś) oraz przedstawienia wyników przeprowadzonych pomiarów właściwemu organowi ochrony środowiska i wojewódzkiemu inspektoratowi ochrony środowiska (art. 177 ust. 1 Poś),
- sporządzanie co 5 lat map akustycznych dla terenów położonych w otoczeniu obiektów mogących negatywnie wpływać na środowisko (art. 179 ust. 1 i 3 Poś), przy czym obowiązek sporządzenia mapy akustycznej po raz pierwszy winien zostać zrealizowany w terminie 1 roku od dnia, w którym obiekt został zaliczony do obiektów, których eksploatacja może powodować negatywne oddziaływanie akustyczne na znacznych obszarach (art. 179 ust. 5 Poś),
- niezwłoczne przedkładanie fragmentów map akustycznych obejmujących określony powiat właściwemu marszałkowi województwa i staroście oraz fragmentów obejmujących określone województwo właściwemu wojewódzkiemu inspektorowi ochrony środowiska (art. 179 ust. 4 Poś).

Zgodnie z wyżej przytoczonymi przepisami ustawy Poś przyjmuje się, że realizacja zadań składających się na niniejszy Program spoczywa w okresie jego realizacji na zarządzającym odcinkami dróg objętych zakresem niniejszego Programu.

III. Uzasadnienie zakresu określonych zagadnień

1. Dane i wnioski wynikające ze sporządzonych map akustycznych

1.1. Charakterystyka obszaru objętego mapą akustyczną

Poniżej scharakteryzowano wszystkie odcinki dróg krajowych objętych zakresem niniejszego Programu. Należy zaznaczyć, że aktualność map akustycznych, na podstawie których opracowano niniejszy dokument to koniec 2010 roku. Od tego czasu w układzie dróg krajowych na terenie województwa łódzkiego zaszły poważne zmiany.

- Autostrada A1 na odcinku Głuchów – Droga Krajowa nr 8

Analizowany odcinek drogi o długości ok. 13 km rozpoczyna się w km 382+333, a kończy w km 395+336. Odcinek jest częścią autostrady A1, stanowiącej ważny szlak komunikacyjny, łączący północ i południe Polski. Analizowany odcinek przebiega przez gminy wiejskie Grabica i Moszczenica w powiecie piotrkowskim, gminę Tuszyń w powiecie łódzkim wschodnim oraz przez gminę miejską Piotrków Trybunalski.

W sąsiedztwie odcinka występują tereny rolnicze z zabudową rozproszoną oraz lasy.

Wg szacunków wykonanych w ramach Map akustycznych w zasięgu pasa analizy niekorzystnego oddziaływania hałasu (według wskaźnika L_{DWN}) emitowanego przez pojazdy poruszające się analizowanym odcinkiem autostrady A1 mieszkało 1323 osoby w 723 lokalach mieszkalnych. Po zmianie dopuszczalnych poziomów hałasu na przekroczenia norm hałasu narażonych jest 181 osób w 99 lokalach mieszkalnych. Po zmianie dopuszczalnych poziomów hałasu przekroczenia nie występują na odcinku 382+333-388+000.

W tabeli poniżej przedstawiono szczegółowe dane lokalizacyjno-techniczne analizowanego odcinka drogi.

Tabela 1. Dane lokalizacyjno-techniczne analizowanego ciągu autostrady A1 Głuchów – Droga Krajowa nr 8

Symbol ident. odcinka (ID)	Nazwa odcinka	Wartość ŚDR wg. GPR 2010 [P/d]	Typ przekroju drogowego	Klasa drogi
LD_8_0829_A1	GLUCHÓW-DROGA KRAJOWA NR 8	16672	2 x 2	A

- Autostrada A2 na odcinku granica województwa – Węzeł Stryków II

Analizowany odcinek drogi o długości ok. 57 km rozpoczyna się w km 303+145, a kończy w km 360+442. Jest on częścią autostrady A2, stanowiącej ważny szlak komunikacyjny, łączący wschód i zachód Polski. Analizowany odcinek przebiega przez gminę Świnice Warckie w powiecie łęczyckim, gminy: Uniejów, Wartkowice oraz Dalików w powiecie poddębickim, a także gminy: Ozorków, Parzęczew, Zgierz oraz Stryków w powiecie zgierskim. Dodatkowo analizowany odcinek drogi oddziałuje akustycznie na obszar zlokalizowany w granicach gminy Dąbie w powiecie kolskim (powiat należący do województwa wielkopolskiego).

W sąsiedztwie odcinka występują tereny rolnicze z zabudową rozproszoną oraz lasy.

Wg szacunków wykonanych w ramach Map akustycznych w zasięgu pasa analizy niekorzystnego oddziaływania hałasu (według wskaźnika L_{DWN}) emitowanego przez pojazdy poruszające się analizowanym odcinkiem autostrady A2 mieszkało 4995 osoby w 3157 lokalach mieszkalnych. Po zmianie dopuszczalnych poziomów hałasu brak jest narażenia na przekroczenia norm hałasu w budynkach mieszkalnych. Po zmianie dopuszczalnych poziomów hałasu, przekroczenia nie występują na odcinkach: 303+145-344+006 oraz 349+155-360+442.

W tabeli poniżej przedstawiono szczegółowe dane lokalizacyjno-techniczne analizowanego odcinka drogi.

Tabela 2. Dane lokalizacyjno-techniczne analizowanego ciągu autostrady A2 na odcinku granica województwa – Węzeł Stryków II

Symbol ident. odcinka (ID)	Nazwa odcinka	Wartość ŚDR wg. GPR 2010 [P/d]	Typ przekroju drogowego	Klasa drogi
LD_8_0831_A2	GR. WOJ. – WĘZEŁ WARTKOWICE	17932	2/2	A
LD_8_0832_A2	WĘZEŁ WARTKOWICE – WĘZEŁ EMILIA	16851	2/2	A
LD_8_0833_A2	WĘZEŁ EMILIA – WĘZEŁ PIĄTEK	17205	2/2	A
LD_8_0834_A2	WĘZEŁ PIĄTEK – WĘZEŁ STRYKÓW II	14262	2/2	A

- Droga krajowa nr 1 na odcinku Dąbrowice – Szczepocice

Analizowany odcinek drogi krajowej nr 1, jednego z głównych szlaków tranzytowych przebiegających z północy na południe Polski stanowi polską część międzynarodowego korytarza E75 Helsinki - Gdańsk - Łódź - Katowice - Budapeszt - Ateny. Droga krajowa nr 1 biegnie przez województwa: pomorskie, kujawsko-pomorskie, łódzkie i śląskie. Analizowany ciąg o długości około 103 km rozpoczyna się w km 280+428 (w okolicach wsi Dąbrowice), a kończy w km 447+396 (w sąsiedztwie wsi Szczepocice). W jej zakres wchodzi również obwodnica Krośniewic (od km 0+000 do km 3+912).

W sąsiedztwie analizowanego ciągu drogowego, występują tereny rolnicze z zabudową rozproszoną oraz tereny leśne. W okolicach miejscowości Łęczyca większy udział w zagospodarowaniu terenu mają obszary ze zwartą zabudową jednorodziną.

Wg szacunków wykonanych w ramach Map akustycznych w zasięgu pasa analizy niekorzystnego oddziaływania hałasu (według wskaźnika L_{DWN}) emitowanego przez pojazdy poruszające się analizowanym odcinkiem drogi krajowej nr 1 mieszkało 21240 osób w 7787 lokalach mieszkalnych. Po zmianie dopuszczalnych poziomów hałasu na przekroczenia norm hałasu narażonych jest 9941 osób w 3668 lokalach mieszkalnych. Po zmianie dopuszczalnych poziomów hałasu przekroczenia nie występują na odcinkach: 0+000-3+912, 314+782-316+400, 317+100- 322+328, 323+800-326+700, 327+700-328+000, 399+837-401+000, 427+500-436+700, 439+898-447+396.

W tabeli poniżej przedstawiono szczegółowe dane lokalizacyjno-techniczne analizowanego odcinka drogi.

Tabela 3. Dane lokalizacyjno-techniczne analizowanego ciągu DK nr 1 na odcinku Dąbrowice – Szczepocice

Symbol ident. odcinka (ID)	Nazwa odcinka	Wartość ŚDR wg. GPR 2010 [P/d]	Typ przekroju drogowego	Klasa drogi
LD_8_0831_1	DĄBROWICE – KROŚNIEWICE	10561	1/2	GP
LD_8_0836_1d	KROŚNIEWICE (OBWODNICA)	10580	2/2	GP
LD_8_0837_1	KROŚNIEWICE – ŁĘCZYCA	9620	1/2	GP
LD_8_0838_1	ŁĘCZYCA (PRZEJŚCIE)	13308	1/2	GP
LD_8_0839_1	ŁĘCZYCA – OZORKÓW	14089	1/2	GP
LD_8_0840_1	OZORKÓW – WĘZEŁ EMILIA	12805	1/2	GP

LD_8_0841_1	WĘZEL EMILIA – ZGIERZ	18406	1/2	GP
LD_8_0847_1	ROKSZYCE – KAMIENSK	28157	2/2	GP
LD_8_0848_1	KAMIENSK – ŁADZICE	28614	2/2	GP
LD_8_0849_1	ŁADZICE – SZCZEPOCICE	31308	2/2	GP

- Droga krajowa nr 2 – Łowicz – granica województwa

Analizowany odcinek drogi o długości ok. 9.7 km rozpoczyna się w km 400+387, a kończy w km 410+068. Jest częścią drogi krajowej nr 2, stanowiącej ważny szlak komunikacyjny, łączący wschód i zachód Polski. Analizowany odcinek przebiega przez gminy: Łowicz, Nieborów i Kocierzew Południowy w powiecie łowickim. Dodatkowo odcinek oddziałuje akustycznie na tereny zlokalizowane w gminie Nowa Sucha w powiecie sochaczewskim.

W zachodniej części przedmiotowego odcinka występuje zwarta zabudowa mieszkaniowa. W części wschodniej znajdują się tereny rolnicze wraz z luźną zabudową mieszkaniową.

Wg szacunków wykonanych w ramach Map akustycznych w zasięgu pasa analizy niekorzystnego oddziaływania hałasu (według wskaźnika L_{DWN}) emitowanego przez pojazdy poruszające się analizowanym odcinkiem drogi krajowej nr 2 mieszkało 1 183 osób w 681 lokalach mieszkalnych. Po zmianie dopuszczalnych poziomów hałasu na przekroczenia norm hałasu narażonych jest 179 osób w 149 lokalach mieszkalnych.

W tabeli poniżej przedstawiono szczegółowe dane lokalizacyjno-techniczne analizowanego odcinka drogi.

Tabela 4. Dane lokalizacyjno-techniczne analizowanego ciągu DK nr 2 – Łowicz – granica województwa

Symbol ident. odcinka (ID)	Nazwa odcinka	Wartość ŚDR wg. GPR 2010 [P/d]	Typ przekroju drogowego	Klasa drogi
LD_8_0851_2	ŁOWICZ – GR. WOJ.	18025	1/2	GP

- Droga Krajowa nr 8 na odcinku Kępno – Piotrków Trybunalski

Analizowany ciąg drogi o długości około 103 km, rozpoczyna się w km 196+883 w okolicach Kępna (w województwie wielkopolskim), a kończy w km 324+772 w okolicach Piotrkowa Trybunalskiego. Jest częścią drogi krajowej nr 8, stanowiącej ważny szlak komunikacyjny, łączący północ i południe Polski. Analizowany odcinek przebiega przez gminy: Bełchatów, Kluki, Szczerców, Drużbice w powiecie bełchatowskim, gminy: Grabica, Wola Krzysztoporska w powiecie piotrkowskim, gminy: Biała, Czarnożyły, Wieluń, Osjaków w powiecie wieluńskim oraz gminy: Wieruszów i Sokolniki w powiecie wieruszowskim. Dodatkowo odcinek oddziałuje akustycznie na obszary zlokalizowane na terenie gminy Piotrków Trybunalski.

Na obszarze analizowanego ciągu drogowego, występują tereny zwartej zabudowy oraz tereny rolnicze z zabudową rozproszoną i tereny leśne.

Wg szacunków wykonanych w ramach Map akustycznych w zasięgu pasa analizy niekorzystnego oddziaływania hałasu (według wskaźnika L_{DWN}) emitowanego przez pojazdy poruszające się analizowanym odcinkiem drogi krajowej nr 8 mieszkało 33141 osób w 9202 lokalach mieszkalnych. Ze względu na oddanie do użytku drogi ekspresowej S8 na odcinku od węzła Walichnowy do węzła Łódź i wiążącą się z tym zmianą przebiegu dotychczasowej drogi krajowej (jak i zmianę zarządcy drogi), odcinek od km 205+405 do km 224+654 został wyłączony z Programu. Mając na względzie powyższe oraz uwzględniając zmianę dopuszczalnych poziomów hałasu, obecnie na przekroczenia norm hałasu narażonych jest 3788 osób w 1052 lokalach mieszkalnych. Po zmianie dopuszczalnych poziomów hałasu, przekroczenia nie występują na odcinku 294+400-303+693.

W tabeli poniżej przedstawiono szczegółowe dane lokalizacyjno-techniczne analizowanego odcinka drogi.

Tabela 5. Dane lokalizacyjno-techniczne analizowanego ciągu DK nr 8 na odcinku Kępno – Piotrków Trybunalski

Symbol ident. odcinka (ID)	Nazwa odcinka	Wartość ŚDR wg. GPR 2010 [P/d]	Typ przekroju drogowego	Klasa drogi
WP_2_0167_8	KĘPNO – GR. WOJ. (Odcinek wyłączony z Programu)	11577	1/2	GP
LD_8_0852_8	GR. WOJ. – WIERUSZÓW	11577	1/2	GP
LD_8_0853_8	WIERUSZÓW – WALICHNOWY	11889	1/2	GP

LD_8_0854_8	WALICHNOWY – WIELUŃ	9212	1/2	GP
LD_8_0855_8	WIELUŃ (PRZEJŚCIE)	12742	1/2	GP
LD_8_0856_8	WIELUŃ – OSJAKÓW	8570	1/2	GP
LD_8_0857_8	SZCZERCÓW – BĘLCHATÓW	10233	1/2	GP
LD_8_0858_8	BĘLCHATÓW (PRZEJŚCIE)	10665	1/2	GP
LD_8_0859_8	BĘLCHATÓW – MZURKI	11248	1/2	GP
LD_8_0860_8	MZURKI – PIOTRKÓW TRYBUNALSKI	14988	1/2	GP

- Droga Krajowa nr 12 na odcinku Błaszki – Opoczno (przejście)

Analizowany ciąg drogi o długości ok. 58 km rozpoczyna się w km 306+442 w okolicach miejscowości Błaszki, a kończy w km 443+425 w miejscowości Opoczno. Jest on częścią drogi krajowej nr 12, stanowiącej ważny szlak komunikacyjny, łączący zachód ze wschodem Polski. Analizowany odcinek przebiega przez gminę Łask w powiecie łaskim, gminę Opoczno w powiecie opoczyńskim, gminę Sulejów w powiecie piotrkowskim, gminy: Błaszki, Sieradz i Wróblew w powiecie sieradzkim oraz gminę Zduńska Wola w powiecie zduńskowolskim. Dodatkowo odcinek oddziałuje akustycznie na obszary zlokalizowane w gminie miejskiej Piotrków Trybunalski.

Na obszarze analizowanego ciągu drogowego, występują tereny zwartej zabudowy oraz tereny rolnicze z zabudową rozproszoną i tereny leśne.

Wg szacunków wykonanych w ramach Map akustycznych w zasięgu pasa analizy niekorzystnego oddziaływania hałasu (według wskaźnika L_{DWN}) emitowanego przez pojazdy poruszające się analizowanym odcinkiem drogi krajowej nr 12 mieszkało 22237 osób w 12809 lokalach mieszkalnych.

Ze względu na oddanie do użytku drogi ekspresowej S8 na odcinku od węzła Walichnowy do węzła Łódź i wiążącą się z tym zmianą przebiegu dotychczasowej drogi krajowej (jak i zmianę zarządcy drogi), odcinek od km 318+161 do km 353+518 został wyłączony z Programu. Mając na względzie powyższe oraz uwzględniając zmianę dopuszczalnych poziomów hałasu, obecnie na przekroczenia norm hałasu narażonych jest 2149 osób w 1242 lokalach mieszkalnych.

W tabeli poniżej przedstawiono szczegółowe dane lokalizacyjno-techniczne analizowanego odcinka drogi.

Tabela 6. Dane lokalizacyjno-techniczne analizowanego ciągu DK nr 12 na odcinku Błaszki – Opoczno (PRZEJŚCIE)

Symbol ident. odcinka (ID)	Nazwa odcinka	Wartość ŚDR wg. GPR 2010 [P/d]	Typ przekroju drogowego	Klasa drogi
LD_8_0872_12	BŁASZKI – SIERADZ	9141	1/2	GP
LD_8_0873_12	SIERADZ (PRZEJŚCIE1)	12827	1/2	GP
LD_8_0875_12	SIERADZ – ZDUŃSKA WOLA	12793	1/2	GP
LD_8_0876_12	ZDUŃSKA WOLA (PRZEJŚCIE)	12014	1/2	GP
LD_8_0877_12	ZDUŃSKA WOLA – ŁASK	12757	1/2	GP
LD_8_0878_12	PIOTRKÓW TRYB. – PRZYGLÓW	19860	1/2	GP
LD_8_0879_12	PRZYGLÓW – SULEJÓW	17437	1/2	GP
LD_8_0880_12	DR. WOJ. 713 – OPOCZNO	11641	1/2	GP
LD_8_0881_12	OPOCZNO (PRZEJŚCIE)	15513	1/2	GP

- Droga Krajowa nr 14 na odcinku Łowicz – Złoczew

Analizowany ciąg drogi o długości ok. 81 km rozpoczyna się w km 0+000 w miejscowości Łowicz, a kończy w km 107+875 w miejscowości Sieradz. Jest on częścią drogi krajowej nr 14. Analizowany odcinek przebiega przez gminę Łask w powiecie łaskim, gminy: Łowicz, Domaniewice, Łyszkowice w powiecie łowickim, gminy: Pabianice, Ksawerów, Dobroń w powiecie pabianickim, gminy: Sieradz, Brzeźnio, Złoczew, Wróblew w powiecie sieradzkim, gminy: Głowno, Stryków w powiecie zgierskim. Dodatkowo analizowany odcinek oddziałuje akustycznie na obszary należące do gminy miejskiej Łódź.

Na obszarze analizowanego ciągu drogowego, występują tereny zwartej zabudowy oraz tereny rolnicze z zabudową rozproszoną i tereny leśne.

Wg szacunków wykonanych w ramach Map akustycznych w zasięgu pasa analizy niekorzystnego oddziaływania hałasu emitowanego przez pojazdy poruszające się analizowanym odcinkiem drogi krajowej nr 14

mieszkało 30563 osób w 17564 lokalach mieszkalnych (według wskaźnika LD_{WN}). Ze względu na oddanie do użytku drogi ekspresowej S8 na odcinku od węzła Walichnowy do węzła Łódź i wiążącą się z tym zmianą przebiegu dotychczasowej drogi krajowej (jak i zmianę zarządcy drogi), odcinek od km 74+918 do km 107+875 został wyłączony z Programu. Mając na względzie powyższe oraz uwzględniając zmianę dopuszczalnych poziomów hałasu, obecnie na przekroczenia norm hałasu narażonych jest 8272 osób w 4781 lokalach mieszkalnych. Po zmianie dopuszczalnych poziomów hałasu przekroczenia nie występują na odcinku 9+854-13+800.

W tabeli poniżej przedstawiono szczegółowe dane lokalizacyjno-techniczne analizowanego odcinka drogi.

Tabela 7. Dane lokalizacyjno-techniczne analizowanego ciągu DK nr 14 na odcinku Łowicz – Złoczew

Symbol ident. odcinka (ID)	Nazwa odcinka	Wartość ŚDR wg. GPR 2010 [P/d]	Typ przekroju drogowego	Klasa drogi
LD_8_0882_14	ŁOWICZ – JAMNO	18317	1/2	GP
LD_8_0883_14	JAMNO – GŁOWNO	16543	1/2	GP
LD_8_0884_14	GŁOWNO – STRYKÓW	18764	1/2	GP
LD_8_0885_14	STRYKÓW (PRZEJŚCIE)	16312	1/2	GP
LD_8_0886_14	STRYKÓW – ŁÓDŹ	14882	1/2	GP
LD_8_0888_14	PABIANICE (PRZEJŚCIE)	17499	1/2	GP
LD_8_0889_14	PABIANICE – ŁASK	18492	1/2	GP
LD_8_0891_14	SIERADZ (PRZEJŚCIE)	16065	1/2	GP
LD_8_0892_14	SIERADZ - ZŁOCZEW	10633	1/2	GP

- Droga Krajowa nr 42 na odcinku Radomsko (PRZEJŚCIE)

Analizowany odcinek drogi o długości około 6 km rozpoczyna się w km 132+703 a kończy w km 138+778 w miejscowości Radomsko. Jest on częścią drogi krajowej Nr 42. Analizowany odcinek przebiega przez gminy: Ładzice oraz Radomsko w powiecie radomszczańskim.

Na obszarze analizowanego ciągu drogowego występują tereny rolnicze z zabudową rozproszoną i tereny leśne.

Wg szacunków wykonanych w ramach Map akustycznych w zasięgu pasa analizy niekorzystnego oddziaływania hałasu (według wskaźnika L_{DWN}) emitowanego przez pojazdy poruszające się analizowanym odcinkiem drogi krajowej nr 42 mieszkało 15813 osób w 4691 lokalach mieszkalnych. Po zmianie dopuszczalnych poziomów hałasu na przekroczenia norm hałasu narażonych jest 4528 osób w 1372 lokalach mieszkalnych.

W tabeli poniżej przedstawiono szczegółowe dane lokalizacyjno-techniczne analizowanego odcinka drogi.

Tabela 8. Dane lokalizacyjno-techniczne analizowanego ciągu DK nr 42 na odcinku Radomsko (przejście)

Symbol ident. odcinka (ID)	Nazwa odcinka	Wartość ŚDR wg. GPR 2010 [P/d]	Typ przekroju drogowego	Klasa drogi
LD_8_0893_42	RADOMSKO (PRZEJŚCIE)	8308	1/2	GP

- Droga Krajowa nr 45 na odcinku Wieluń (przejście)

Analizowany odcinek drogi o długości około 1 km biegnie w miejscowości Wieluń od km 172+832 do km 173+787. Jest on częścią drogi krajowej nr 45. Analizowany odcinek przebiega przez gminę Wieluń w powiecie wieluńskim.

Na obszarze analizowanego ciągu drogowego, występują tereny rolnicze z zabudową rozproszoną.

Wg szacunków wykonanych w ramach Map akustycznych w zasięgu pasa analizy niekorzystnego oddziaływania hałasu (według wskaźnika L_{DWN}) emitowanego przez pojazdy poruszające się analizowanym odcinkiem drogi krajowej nr 45 mieszkało 5822 osób w 1282 lokalach mieszkalnych. Po zmianie dopuszczalnych poziomów hałasu na przekroczenia norm hałasu narażonych jest 800 osób w 326 lokalach mieszkalnych.

W tabeli poniżej przedstawiono szczegółowe dane lokalizacyjno-techniczne analizowanego odcinka drogi.

Tabela 9. Dane lokalizacyjno-techniczne analizowanego ciągu DK nr 45 na odcinku Wieluń (przejście)

Symbol ident. odcinka (ID)	Nazwa odcinka	Wartość ŚDR wg. GPR 2010 [P/d]	Typ przekroju drogowego	Klasa drogi
LD_8_0894_45	WIELUŃ (PRZEJŚCIE)	12011	1/2	GP

- Droga krajowa nr 48 na odcinku Tomaszów Mazowiecki (przejście)

Analizowany odcinek drogi o długości 3,6 km biegnie od km 0+000 do km 3+600 w miejscowości Tomaszów Mazowiecki. Jest on częścią drogi krajowej nr 48. Analizowany odcinek przebiega przez gminę Lubochnia oraz Tomaszów Mazowiecki w powiecie tomaszowskim.

Na obszarze analizowanego ciągu drogowego, występują tereny zwartej zabudowy mieszkaniowej oraz tereny rolnicze z zabudową rozproszoną i lasy.

Wg szacunków wykonanych w ramach Map akustycznych w zasięgu pasa analizy niekorzystnego oddziaływania hałasu (według wskaźnika L_{DWN}) emitowanego przez pojazdy poruszające się analizowanym odcinkiem drogi krajowej nr 48 mieszkało 1499 osób w 476 lokalach mieszkalnych. Po zmianie dopuszczalnych poziomów hałasu na przekroczenia norm hałasu narażonych jest 513 osób w 174 lokalach mieszkalnych.

W tabeli poniżej przedstawiono szczegółowe dane lokalizacyjno-techniczne analizowanego odcinka drogi.

Tabela 10. Dane lokalizacyjno-techniczne analizowanego ciągu DK nr 48 na odcinku Tomaszów Mazowiecki (przejście)

Symbol ident. odcinka (ID)	Nazwa odcinka	Wartość ŚDR wg. GPR 2010 [P/d]	Typ przekroju drogowego	Klasa drogi
LD_8_0895_48	TOMASZÓW MAZOWIECKI (PRZEJŚCIE)	11341	1/2	GP

- Droga krajowa nr 70 na odcinku Skierniewice – granica województwa

Analizowany odcinek drogi o długości około 4.2 km rozpoczyna się w km 28+223 w okolicy miejscowości Skierniewice, a kończy w km 32+427 na granicy województwa łódzkiego/mazowieckiego. Jest on częścią drogi krajowej nr 70. Analizowany odcinek przebiega przez gminę Skierniewice w powiecie skierniewickim. Dodatkowo oddziałuje on akustycznie na obszary należące do gminy wiejskiej Puszcze Mariańska w powiecie żyrardowskim.

Na obszarze analizowanego ciągu drogowego, występują tereny rolnicze z zabudową rozproszoną.

Wg szacunków wykonanych w ramach Map akustycznych w zasięgu pasa analizy niekorzystnego oddziaływania hałasu (według wskaźnika L_{DWN}) emitowanego przez pojazdy poruszające się analizowanym odcinkiem drogi krajowej nr 70 mieszkało 117 osób w 56 lokalach mieszkalnych. Po zmianie dopuszczalnych poziomów hałasu na przekroczenia norm hałasu narażonych jest 14 osób w 5 lokalach mieszkalnych.

W tabeli poniżej przedstawiono szczegółowe dane lokalizacyjno-techniczne analizowanego odcinka drogi.

Tabela 11. Dane lokalizacyjno-techniczne analizowanego ciągu DK nr 70 na odcinku Skierniewice – granica województwa

Symbol ident. odcinka (ID)	Nazwa odcinka	Wartość ŚDR wg. GPR 2010 [P/d]	Typ przekroju drogowego	Klasa drogi
LD_8_0896_70	SKIERNIEWICE – GR. WOJ.	8797	1/2	GP

- Droga krajowa nr 71 na odcinku Zgierz – Rzgów

Analizowany ciąg drogi o długości ok. 19.5 km rozpoczyna się w km 11+297 w miejscowości Zgierz, a kończy w km 52+600 w miejscowości Rzgów. Jest on częścią drogi krajowej nr 71. Przebiega przez gminę Rzgów w powiecie łódzkim wschodnim, gminy: Konstantynów Łódzki, Pabianice, Ksawerów w powiecie pabianickim, gminy: Zgierz, Aleksandrów Łódzki w powiecie zgierskim. Dodatkowo odcinek oddziałuje akustycznie na tereny należące do m. Łodzi.

Na obszarze analizowanego ciągu drogowego, występują tereny zwartej zabudowy mieszkaniowej tereny rolnicze z zabudową rozproszoną oraz lasy.

Wg szacunków wykonanych w ramach Map akustycznych w zasięgu pasa analizy niekorzystnego oddziaływania hałasu (według wskaźnika L_{DWN}) emitowanego przez pojazdy poruszające się analizowanym odcinkiem drogi krajowej nr 71 mieszkało 23032 osób w 9554 lokalach mieszkalnych. Po zmianie dopuszczalnych poziomów hałasu na przekroczenia norm hałasu narażonych jest 4022 osób w 980 lokalach mieszkalnych.

W tabeli poniżej przedstawiono szczegółowe dane lokalizacyjno-techniczne analizowanego odcinka drogi.

Tabela 12. Dane lokalizacyjno-techniczne analizowanego ciągu DK nr 71 na odcinku Zgierz – Rzgów

Symbol ident. odcinka (ID)	Nazwa odcinka	Wartość ŚDR wg. GPR 2010 [P/d]	Typ przekroju drogowego	Klasa drogi
LD_8_0897_71	ZGIERZ (PRZEJŚCIE) - ZGIERZ	11430	1/2	GP
LD_8_0898_71	ALEKSANDRÓW - KONSTANTYNÓW	9126	1/2	GP
LD_8_0899_71k	PABIANICE – RZGÓW	13577	1/2	GP

- Droga krajowa nr 72 na odcinku Aleksandrów (przejście) – Rawa Mazowiecka (obwodnica)

Analizowany ciąg drogi o długości około 53.7 km rozpoczyna się w km 89+192 w miejscowości Aleksandrów Łódzki, a kończy w km 163+752 w miejscowości Rawa Mazowiecka. Jest on częścią drogi krajowej nr 72. Analizowany odcinek przebiega przez gminy: Brzeziny, Rogów, Jeźów w powiecie brzezińskim, gminę Nowosolna w powiecie łódzkim wschodnim, gminę Rawa Mazowiecka w powiecie rawskim, gminę Głuchów w powiecie skierniewickim, gminę Aleksandrów Łódzki w powiecie zgierskim. Dodatkowo analizowany odcinek oddziałuje akustycznie na tereny należące do miasta Łodzi.

Na obszarze analizowanego ciągu drogowego, występują tereny zwartej zabudowy mieszkaniowej tereny rolnicze z zabudową rozproszoną oraz lasy.

Wg szacunków wykonanych w ramach Map akustycznych w zasięgu pasa analizy niekorzystnego oddziaływania hałasu (według wskaźnika L_{DWN}) emitowanego przez pojazdy poruszające się analizowanym odcinkiem drogi krajowej nr 72 mieszkało 11297 osób w 5601 lokalach mieszkalnych. Po zmianie dopuszczalnych poziomów hałasu na przekroczenia norm hałasu narażonych jest 3572 osób w 1777 lokalach mieszkalnych. Po zmianie dopuszczalnych poziomów hałasu przekroczenia nie występują na odcinkach: 128+000-134+700, 160+777-163+752.

W tabeli poniżej przedstawiono szczegółowe dane lokalizacyjno-techniczne analizowanego odcinka drogi.

Tabela 13. Dane lokalizacyjno-techniczne analizowanego ciągu DK nr 72 na odcinku Aleksandrów (przejście) – Rawa Mazowiecka (obwodnica)

Symbol ident. odcinka (ID)	Nazwa odcinka	Wartość ŚDR wg. GPR 2010 [P/d]	Typ przekroju drogowego	Klasa drogi
LD_8_0900_72	ALEKSANDRÓW (PRZEJŚCIE)	11392	1/2	GP
LD_8_0901_72	ALEKSANDRÓW – ŁÓDŹ	17322	1/2	GP
LD_8_0902_72	ŁÓDŹ – BRZEZINY	13850	1/2	GP
LD_8_0903_72	BRZEZINY (PRZEJŚCIE)	17138	1/2	GP
LD_8_0904_72	BRZEZINY – JEŻÓW	12414	1/2	GP
LD_8_0905_72	JEŻÓW – RAWA MAZOWIECKA	10266	1/2	GP
LD_8_0906_72	RAWA MAZOWIECKA/OBWODNICA/	8686	1/2	GP

- Droga Krajowa nr 91 na odcinku Autostrada A1 – Radomsko (przejście1)

Analizowany ciąg drogi o długości około 17.3 km składa się z 2 odcinków. Pierwszy odcinek zaczyna się w km 0+000 (skrzyżowanie z autostradą A1), a kończy w km 12+959 w miejscowości Piotrków Trybunalski. Z kolei drugi odcinek przechodzi przez miejscowość Radomsko (km 56+749 - km 61+119). Oba odcinki są częścią drogi krajowej nr 91. Analizowany odcinek przebiega przez gminę Tuszyń w powiecie łódzkim wschodnim, gminy: Grabica oraz Moszczenica w powiecie piotrkowskim, gminę Radomsko w powiecie radomszczańskim. Dodatkowo odcinek oddziałuje akustycznie na obszary zlokalizowane w granicach miasta Piotrków Trybunalski.

Na obszarze analizowanego ciągu drogowego, występują tereny zwartej zabudowy mieszkaniowej tereny rolnicze z zabudową rozproszoną oraz lasy.

Wg szacunków wykonanych w ramach Map akustycznych w zasięgu pasa analizy niekorzystnego oddziaływania hałasu (według wskaźnika L_{DWN}) emitowanego przez pojazdy poruszające się analizowanym odcinkiem drogi krajowej nr 91 mieszkało 10663 osób w 3729 lokalach mieszkalnych. Po zmianie dopuszczalnych poziomów hałasu na przekroczenia norm hałasu narażonych jest 3075 osób w 1079 lokalach mieszkalnych.

W tabeli poniżej przedstawiono szczegółowe dane lokalizacyjno-techniczne analizowanego odcinka drogi.

Tabela 14. Dane lokalizacyjno-techniczne analizowanego ciągu DK nr 91 na odcinku Autostrada A1 – Radomsko (przejście1)

Symbol ident. odcinka (ID)	Nazwa odcinka	Wartość ŚDR wg. GPR 2010 [P/d]	Typ przekroju drogowego	Klasa drogi
LD_8_0907_91c	DROGA A1 – PIOTRKÓW TRYB.	11121	1/2, 2/2	GP
LD_8_0908_91c	RADOMSKO (PRZEJŚCIE1)	11017	1/2	GP

- Droga krajowa nr 92 na odcinku Krośniewice (obwodnica) – Kutno (obwodnica)

Analizowany ciąg drogi o długości ok. 17.1 km składa się z trzech odcinków. Pierwszy odcinek zaczyna się w km 0+000 a kończy w km 2+555 i stanowi obwodnicę miejscowości Krośniewice. Drugi odcinek zaczyna się w km 342+277 w miejscowości Krośniewice, a kończy w km 353+727 w miejscowości Kutno. Z kolei trzeci odcinek stanowi obwodnicę m. Kutna (km 353+727 – 356+837) Wszystkie odcinki są częścią drogi krajowej Nr 92. Analizowany odcinek przebiega przez gminy: Krośniewice, Kutno w powiecie kutnowskim.

Na obszarze analizowanego ciągu drogowego, występują tereny zwartej zabudowy mieszkaniowej tereny rolnicze z zabudową rozproszoną oraz lasy.

Wg szacunków wykonanych w ramach Map akustycznych w zasięgu pasa analizy niekorzystnego oddziaływania hałasu (według wskaźnika L_{DWN}) emitowanego przez pojazdy poruszające się analizowanym odcinkiem drogi krajowej nr 92 mieszkało 5231 osób w 1629 lokalach mieszkalnych. Po zmianie dopuszczalnych poziomów hałasu na przekroczenia norm hałasu narażonych jest 740 osób w 231 lokalach mieszkalnych.

W tabeli poniżej przedstawiono szczegółowe dane lokalizacyjno-techniczne analizowanego odcinka drogi.

Tabela 15. Dane lokalizacyjno-techniczne analizowanego ciągu DK nr 92 na odcinku Krośniewice (obwodnica) – Kutno (obwodnica)

Symbol ident. odcinka (ID)	Nazwa odcinka	Wartość ŚDR wg. GPR 2010 [P/d]	Typ przekroju drogowego	Klasa drogi
LD_8_0909_92a	KROŚNIEWICE(OBWODNICA)	8255	2/2	GP
LD_8_0910_92	KROŚNIEWICE – KUTNO	8269	1/2	GP
LD_8_0911_92	KUTNO (OBWODNICA)	9978	1/2	GP

1.2. Trendy zmian klimatu akustycznego

Analizę trendu zmian klimatu akustycznego będzie można przeprowadzić dopiero po aktualizacji map akustycznych odcinków dróg objętych zakresem niniejszego opracowania.

1.3. Koncepcje działań zabezpieczających środowisko przed hałasem

Walka z hałasem pochodzącym od ruchu drogowego odbywającego się po drogach krajowych jest przedsięwzięciem bardzo trudnym. Dotrzymanie wartości dopuszczalnych na granicy pasa drogowego, z uwagi na wysokie poziomy hałasu jest raczej niemożliwe. Działania podejmowane w celu ograniczenia emisji dźwięku na terenach sąsiadujących z odcinkami dróg krajowych mają zatem na celu bardziej złagodzenie oddziaływania ruchu drogowego oraz poprawę stanu klimatu akustycznego. Bardzo trudne jest natomiast doprowadzenie do stanu, w którym w bliskim sąsiedztwie przebiegu infrastruktury drogowej nie będą przekroczone wartości dopuszczalne.

Działania polegające na ograniczeniu hałasu pochodzącego od ruchu drogowego można podzielić na trzy następujące rodzaje:

- ograniczenie hałasu w strefie emisji,

- ograniczenie hałasu w strefie emisji,
- działania organizacyjne.

Do grupy działań w strefie emisji można zaliczyć m.in. wymianę starej, zniszczonej nawierzchni na nową. Wymiana nawierzchni może spowodować redukcję hałasu w sąsiedztwie drogi o ok. 2-4 dB, w zależności od stanu drogi przed remontem. Możliwe jest również zastosowanie tzw. nawierzchni „cichych”, lub nawierzchni o zredukowanej hałaśliwości, dzięki którym możliwa jest jeszcze większa redukcja hałasu (4-5 dB). Należy jednak zaznaczyć, iż nawierzchnie tego typu są bardzo kosztowne w utrzymaniu. Do działań w strefie emisji można również zaliczyć działania mające na celu poprawę stanu technicznego samochodów poruszających się po drogach. Jest to jednak zupełnie niezależne od Zarządcy drogi. Wpływ na poziom emisji hałasu pochodzący od pojazdów i zależący od ich stanu technicznego mają przede wszystkim producenci samochodów oraz ich użytkownicy.

Kolejnymi działaniami mającymi wpływ na kształtowanie klimatu akustycznego w sąsiedztwie dróg krajowych są działania w strefie emisji. W chwili obecnej najbardziej popularnym środkiem mającym na celu ograniczenie hałasu w tej strefie jest stosowanie ekranów akustycznych. Należy jednak zaznaczyć, że w wielu przypadkach zastosowanie tych urządzeń nie jest możliwe. Ekranów akustycznych nie można zastosować na tych odcinkach dróg, gdzie po ich wybudowaniu nastąpi pogorszenie warunków bezpieczeństwa ruchu. Często proponowane urządzenia przeciwhałasowe w formie ekranów powodują ograniczenie widoczności, co uniemożliwia ich zastosowanie. Istniejąca infrastruktura podziemna stanowi często kolizję z proponowanymi ekranami akustycznymi co również uniemożliwia ich wybudowanie. Kolejną przeszkodą w stosowaniu ekranów akustycznych są częste rozjazdy i skrzyżowania z drogami publicznymi. Przerwanie ciągłości ekranów akustycznych na rozjazdy i skrzyżowania powoduje zmniejszenie skuteczności ich działania i często doprowadza do sytuacji, w której pomimo ich zastosowania budynki mieszkalne nie są w pełni chronione przed oddziaływaniem hałasu pochodzącego od ruchu pojazdów. Z tego powodu należy rozważyć również inne sposoby zabezpieczenia terenów chronionych przed oddziaływaniem hałasu.

Działania polegające na właściwym planowaniu przestrzennym czy prowadzenie nowych szlaków komunikacyjnych w taki sposób, aby ograniczyć ich sąsiedztwo z terenami podlegającymi ochronie akustycznej są natomiast przykładem działań organizacyjnych. Właściwe planowanie przestrzenne polega na tym, aby budynki podlegające ochronie akustycznej lokalizować w dalszej odległości od infrastruktury drogowej. Natomiast bliżej dróg mogą być zlokalizowane budynki handlowo - usługowe, które nie podlegają ochronie akustycznej. Dodatkowo budynki te mogą stanowić naturalny ekran akustyczny dla budynków chronionych akustycznie, zlokalizowanych w dalszej odległości. Nowe szlaki komunikacyjne należy prowadzić w taki sposób, aby ograniczyć ich sąsiedztwo z terenami podlegającymi ochronie akustycznej. W przypadku bliskiej lokalizacji takich obszarów w stosunku do projektowanego odcinka drogi, należy zaproponować takie zabezpieczenia przeciwhałasowe, aby zabudowa podlegająca ochronie akustycznej nie znalazła się w strefie oddziaływania hałasu o poziomie przekraczającym wartości dopuszczalne.

Jednym z parametrów ruchu drogowego, który w zdecydowany sposób wpływa na poziom hałasu jest prędkość pojazdów. Wprowadzanie nowych oraz egzekwowanie istniejących ograniczeń prędkości można zatem również zaliczyć do grupy działań organizacyjnych i skutecznie wpływających na ograniczenie emisji hałasu.

ANALIZA MATERIAŁÓW, DOKUMENTÓW I PUBLIKACJI WYKORZYSTANYCH W OPRACOWANIU

1.4. Polityki, strategie, plany lub programy

- Strategia rozwoju województwa łódzkiego „Łódzkie 2020”

Strategia pomija problem hałasu w środowisku, jednakże bardzo wyraźnie podkreśla, że wraz z rozwojem systemów transportowych należy dążyć do jak najwyższej ich jakości, co pośrednio można rozumieć jako dążenie do przestrzegania m.in. standardów środowiskowych.

Strategia wskazuje na bardzo ważne elementy lokalnej sieci transportu drogowego – autostradę A1 oraz A2, drogę ekspresową S8 wraz z siecią połączeń z drogami regionalnymi.

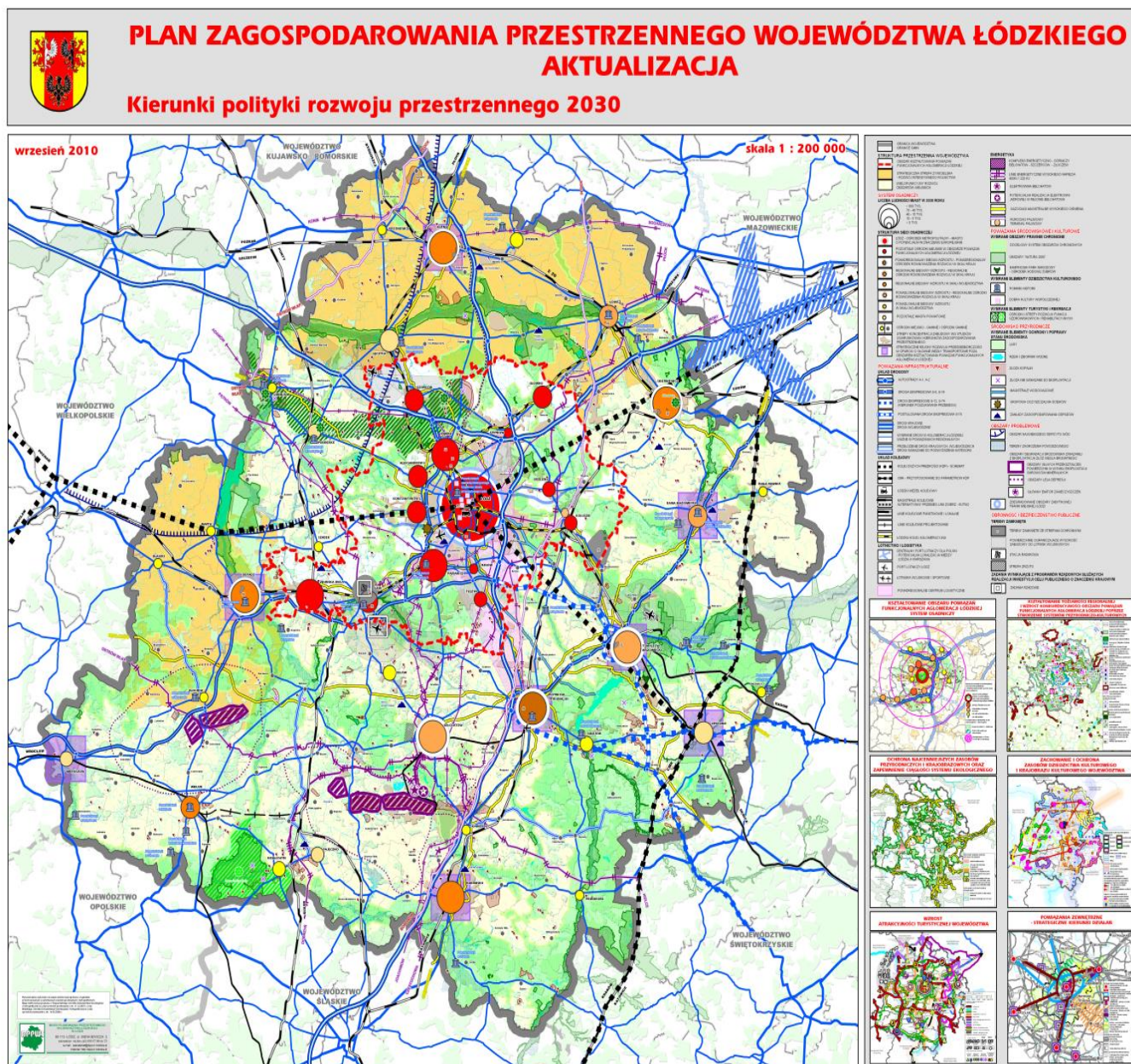
Jako jeden z celów operacyjnych do osiągnięcia stawia rozwój systemów drogowych poprzez wsparcie budowy połączeń do autostrad i dróg ekspresowych, rozbudowy i przebudowy dróg publicznych, budowy obwodnic i przełożeń dróg.

Zauważono, że klimat akustyczny w województwie łódzkim ulega pogorszeniu, za przyczynę uważając wzrost natężenia ruchu samochodowego. Pozytywnie zaś oceniono realizację w zakresie drogownictwa – budowę obwodnic, ekrany akustyczne oraz modernizację nawierzchni dróg.

- Plan zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego

Dokument w zakresie jakości środowiska i bezpieczeństwa ekologicznego wskazuje na konieczność ochrony przed hałasem poprzez sporządzenie planów ochrony przed hałasem na podstawie map akustycznych oraz rozwój systemu monitoringu hałasu.

Rysunek 1. Kierunki rozwoju przestrzennego województwa łódzkiego do 2030 roku (mapa poglądowa)



- Raport o stanie środowiska w województwie łódzkim

W 2011 roku Wojewódzki Inspektorat Środowiska w Łodzi przeprowadził pomiary hałasu w następujących punktach pomiarowych:

- 1) na terenie m. Zgierz: ul. Długa, ul. Aleksandrowska, ul. Piątkowska;
- 2) na terenie m. Zduńska Wola: ul. Łaska, ul. Kilińskiego, ul. Kościelna, ul. Sieradzka;
- 3) na terenie m. Łęczyca: ul. Kilińskiego, ul. Jana Pawła II, ul. Kaliska.

We wszystkich punktach stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu.

Rok wcześniej wykonano pomiary na terenie miast: Pabianice, Bełchatów oraz Łowicz, gdzie również stwierdzono występowanie przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu.

- Program ochrony środowiska dla województwa łódzkiego

Dokument wskazuje główne zagrożenia i problemy w województwie łódzkim:

- 1) wysokie zagrożenie hałasem mieszkańców największych miast województwa, głównie w związku z emisją hałasu komunikacyjnego, zwłaszcza z dróg o dużym natężeniu ruchu – autostrady A1 i A2, dróg krajowych: 1, 2, 8, 12 i 14, dróg wojewódzkich: 484, 485, 702, 708, 713, 714;
- 2) brak obwodnic dla miast narażonych na duży ruch tranzytowy;
- 3) niepełna inwentaryzacja obszarów, na których występują przekroczenia dopuszczalnych wartości hałasu w środowisku.

Dokument słusznie zwraca uwagę na konieczność zintegrowania problemu zagrożenia hałasem z aspektami planowania przestrzennego, a jako podstawowe działanie z zakresu ochrony przed hałasem wskazuje prowadzenie monitoringu hałasu oraz działalności edukacyjnej dotyczącej rzeczywistej skali zagrożenia hałasem.

Jako główny cel Program ochrony środowiska zakłada minimalizację zagrożeń mieszkańców województwa ponadnormatywnym hałasem, zwłaszcza komunikacyjnym, m. in. poprzez:

- 1) realizację inwestycji zmniejszających narażenie na hałas komunikacyjny;
- 2) przestrzeganie wartości dopuszczalnych poziomów hałasu, a w odniesieniu do nowo zagospodarowanych terenów stosowanie w planowaniu przestrzennym zasady strefowania;
- 3) edukację ekologiczną.

1.5. Istniejące powiatowe lub gminne programy ochrony środowiska

Poniżej, w tabeli, zestawiono istniejące powiatowe lub gminne programy ochrony środowiska na terenach objętych Programem.

Tabela 16. Istniejące powiatowe lub gminne programy ochrony środowiska na terenach objętych Programem

Lp.	POWIATOWE LUB GMINNE PROGRAMY OCHRONY ŚRODOWISKA
1	<p align="center">Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Łódzkiego Wschodniego na lata 2013-2016 w perspektywie na lata 2017-2020 przyjęty przez Radę Powiatu Łódzkiego Wschodniego uchwałą nr XXXVIII/528/2013 z dnia 7 listopada 2013 r.</p> <p>Zgodnie z „Programem Ochrony Środowiska dla Powiatu Łódzkiego Wschodniego na lata 2013-2016...”. Podstawowym źródłem hałasu w powiecie jest transport drogowy powodowany rosnącą ilością samochodów osobowych i wzrostem ilości przejazdów towarowych. Ruch drogowy odbywa się przeważnie po zwarcie zabudowanych, wąskich ulicach miast i po złej jakości drogach. W wielu miejscowościach powiatu wzdłuż przelotowych arterii komunikacyjnych, równoległe do nich usytuowane zostały zwarte budynki mieszkalne, a także obiekty użyteczności publicznej, takie jak szpitale i szkoły. Obiekty te spełniają rolę specyficznych ekranów akustycznych dla dalej położonych terenów narażając jednak ich użytkowników na szkodliwy wpływ hałasu. Działania podejmowane w celu zmniejszenia uciążliwości hałasu dotyczą modernizacji dróg (poprawa stanu nawierzchni) oraz tworzenia pasów zieleni ochronnej wzdłuż szlaków komunikacyjnych, a także budowa (według potrzeb) przy uciążliwych akustycznie drogach ekranów dźwiękochłonnych. Działania w tym zakresie powinny uwzględniać ponadto: dogodne połączenia drogowe, bezpieczeństwo transportu (stan dróg, oznakowanie), eliminację zagrożeń komunikacyjnych (w tym związanych z transportem materiałów niebezpiecznych). Działania te będą prowadzone przez zarządców dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych.</p>
2	<p align="center">Gminny Program Ochrony Środowiska wraz z Planem Gospodarki Odpadami dla Gminy Tuszyn</p> <p>W dokumencie wzięto pod uwagę rozważenie budowy ekranów akustycznych wzdłuż drogi krajowej nr 1. Niestety w chwili obecnej brak jest danych o monitoringu hałasu na obszarze gminy Tuszyn.</p>
3	<p align="center">Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Piotrkowskiego na lata 2013– 2016 z perspektywą na lata 2017-2020 uchwała nr XXIV/186/12 z dnia 28 grudnia 2012 roku</p> <p>Głównymi źródłami hałasu na terenie Powiatu Piotrkowskiego są ruch drogowy, działalność przemysłowa oraz ruch kolejowy. Istotnym i uciążliwym źródłem hałasu na terenie Powiatu Piotrkowskiego są małe przedsiębiorstwa nieposiadające żadnych zabezpieczeń akustycznych, są to głównie tartaki, stolarnie, warsztaty lakiernicze czy mechaniki samochodowej. Niejednokrotnie takie działalności są źródłem konfliktów mieszkańców z przedsiębiorcami, gdyż działalności te są uciążliwe dla mieszkańców, co przyczynia się do składania skarg i donosów na niewłaściwe funkcjonowanie przedsiębiorstw. Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska przeprowadza kontrole i ustala szereg zaleceń dotyczących minimalizacji emisji hałasu, lub też z powodu znikomej i tylko okresowej uciążliwości sprawa nie jest kontynuowana. Większość uciążliwości powodowanych emisją hałasu wynika z niewłaściwej lokalizacji przedsiębiorstw. W związku z tym bardzo ważnym zaleceniem dla gmin Powiatu Piotrkowskiego jest lokowanie działalności uciążliwych w miejscach zapisanych w Miejscowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego o przeznaczeniu na działalność produkcyjną i przemysłową, a nie na terenach zabudowy mieszkaniowej. Rosnąca liczba pojazdów ma wpływ na pogorszenie klimatu wzdłuż istotnych szlaków komunikacyjnych. Brak informacji o prowadzonych badaniach hałasu związane go z przejeżdżającymi pociągami na terenie Powiatu Piotrkowskiego.</p>
4	<p align="center">Program Ochrony Środowiska dla Gminy Grabica na lata 2010-2012 z perspektywą do 2016 r. uchwała nr XXIV/166/2010 Rady Gminy Grabica z dnia 27 kwietnia 2010 r.</p> <p>Gmina Grabica charakteryzuje się bardzo dobrym układem komunikacyjnym na szlaku dróg tranzytowych północ-południe i wschód-zachód. Przez gminę przebiega droga krajowa nr 12 relacji Piotrków Tryb. – Łask (trasa Poznań – Lublin). W części południowo-wschodniej gmina graniczy z trasą szybkiego ruchu Warszawa - Katowice (droga krajowa nr 1), zaś przez część wschodnią gminy przebiega autostrada A1 (trasa Gdańsk – Cieszyn). Zgodnie z „Programem Ochrony Środowiska dla Gminy Grabica na lata 2010-2012 z perspektywą do 2016 r.” przebiegająca przez gminę sieć dróg i ciągle wzrastająca liczba samochodów sprawiają, iż warunki akustyczne, zwłaszcza w pobliżu dużych tras komunikacyjnych ulegają ciągłemu pogorszeniu. W związku z tym, na terenie gminy występuje hałas komunikacyjny, który ma tendencje wzrostowe i uzależniony jest od presji motoryzacji. Poziomy dźwięku ze źródeł komunikacyjnych wynoszą od 75 do 95 dB. Są to wielkości wyższe od przyjętych w normach i przepisach. Największą uciążliwość hałasową stanowi droga krajowa nr 8 oraz droga krajowa nr 12. Wśród celów i priorytetów ekologicznych gminy znalazło się również zmniejszenie emisji hałasu oraz ograniczenie hałasu komunikacyjnego na terenach zabudowanych. Zmniejszenie niekorzystnego wpływu hałasu komunikacyjnego można osiągnąć poprzez: modernizację dróg celem zwiększenia płynności ruchu, stosowanie ekranów akustycznych lub zieleni izolacyjnej na terenach zabudowanych, ujęcie w planie zagospodarowania przestrzennego zapisów, że w strefie przyległej do dróg, gdzie dopuszczalny poziom hałasu jest przekroczony nie powinno się planować obiektów mieszkalnych i przeznaczonych na stały pobyt ludzi.</p>

5	<p align="center">Program Ochrony Środowiska dla miasta Piotrkowa Trybunalskiego na lata 2013-2016 z perspektywą na lata 2017-2020 przyjęty uchwałą nr XXVIII/532/12 przez Radę Miasta Piotrkowa Trybunalskiego z dnia 19 grudnia 2012</p> <p>„Program Ochrony Środowiska dla miasta Piotrkowa Trybunalskiego na lata 2013-2016 z perspektywą na lata 2017-2020” wskazuje, iż brak jest aktualnych pomiarów hałasu dla terenu Piotrkowa Trybunalskiego. Również nie były one wykonywane przez zarządcę dróg. Badania hałasu prowadzono w roku 2003 i 2008. Pomiary przeprowadzono w punktach o największym natężeniu ruchu, odnotowano w nich przekroczenia poziomów dopuszczalnych. W Piotrkowie Trybunalskim wielkość natężenia ruchu, które ma największy wpływ na klimat akustyczny wzdłuż ciągów komunikacyjnych, związana jest z przejazdami tranzytowymi. Generalnie odnotowuje się wzrost natężenia ruchu pojazdami samochodowymi. Na uciążliwości spowodowane hałasem komunikacyjnym wpływa również zły stan techniczny dróg. W Piotrkowie Trybunalskim przekroczenia poziomów dopuszczalnych emisji hałasu (wynik kontroli przeprowadzonej przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska Delegatura w Piotrkowie Trybunalskim) odnotowano dla Fabryki Maszyn Górniczych PIOMA S.A., ul. Dmowskiego 38.</p>
6	<p align="center">Program Ochrony Środowiska Powiatu Łęczyckiego</p> <p>Zgodnie z „Programem Ochrony Środowiska Powiatu Łęczyckiego” pomiary poziomu hałasu komunikacyjnego w porze dziennej i nocnej w wyznaczonych punktach na terenie Łęczycy wykonane zostały w 2000 r. przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Łodzi, Delegatura w Skierniewicach. W oparciu o wykonane pomiary określono, iż równoważne poziomy hałasu dla objętych pomiarami obszarów Łęczycy w porze dziennej wyniosły 72.9 dB, natomiast w porze nocnej 72.2 dB. Hałas komunikacyjny występujący na terenie Łęczycy uznano za ponadnormatywny i kwalifikujący klimat akustyczny, jako uciążliwy dla mieszkańców. Do głównych zagrożeń i problemów w dziedzinie hałasu na terenie powiatu łęczyckiego zaliczono rozszerzanie się terenów zagrożonych akustycznie przez hałas komunikacyjny.</p>
7	<p align="center">Program Ochrony Środowiska dla Gminy Świnice Warckie</p> <p>W „Programie Ochrony Środowiska dla Gminy Świnice Warckie na lata 2004-2011” znalazły się jedynie ogólne informacje na temat źródeł hałasu w środowisku.</p>
8	<p align="center">Program Ochrony Środowiska Powiatu Poddębickiego 2016 z perspektywą na lata 2017-2020 uchwała nr XLII/246/14 Rady Powiatu w Poddębicach z dnia 16 kwietnia 2014 r.</p> <p>Celem średniookresowym w zakresie ochrony przed hałasem jest dokonanie wiarygodnej oceny narażania społeczeństwa na ponadnormatywny hałas i podjęcie kroków do zmniejszenia tego zagrożenia tam, gdzie jest ono największe. Przestrzeganie wartości dopuszczalnych poziomów hałasu w odniesieniu do nowo zagospodarowywanych terenów: stosowanie w planowaniu przestrzennym zasady strefowania. Badania hałasu przy autostradzie A-2 między węzłem Dąbie, a węzłem Wartkowice przeprowadzono przez WIOŚ w 2006 r. w trzech punktach na terenach sąsiadujących z autostradą. Pomiary wykonano metodą bezpośrednich pomiarów hałasu z wykorzystaniem próbkowania. Równocześnie wykonano pomiary natężenia ruchu. Na terenie Powiatu Poddębickiego nadmierny hałas do środowiska emitują przede wszystkim zakłady przetwórcze, rzemieślnicze i handlowe takie jak młeczarnia, młyny zbożowe, stolarnie, masarnie wyposażone w urządzenia klimatyzacyjne i chłodnicze. Głównym czynnikiem degradującym klimat akustyczny w środowisku jest hałas komunikacyjny, na terenie Powiatu Poddębickiego emitowany przede wszystkim przez środki transportu drogowego i kolejowego. Największy hałas występuje przy autostradzie A-2, drodze krajowej nr 72 biegnącej przez Poddębice i Uniejów oraz drodze biegnącej z Łęczycy przez Poddębice w kierunku Sieradza i Szadku oraz z Dąbia przez Uniejów do Łasku (drogi dojazdowe do autostrady).</p>
9	<p align="center">Program Ochrony Środowiska na lata 2008-2011 z perspektywą na lata 2012-2015. Ozorków, listopad 2008 r.</p> <p>W Gminie Ozorków najistotniejsze jest zagrożenie hałasem komunikacyjnym, głównie komunikacją drogową. „Program Ochrony Środowiska na lata 2008-2011 z perspektywą na lata 2012-2015” jako największą uciążliwość akustyczną gminy określa drogę krajową nr 1 relacji Gdańsk – Łódź – Cieszyn. Liczbę pojazdów na tej drodze szacuje się na ponad 1500/godz. Ruch na tej trasie powoduje hałas przekraczający wartości dopuszczalne o około 15 dB(A). Jest on uciążliwy szczególnie dla osób zamieszkujących w bezpośrednim jej położeniu, uciążliwości te odczuwalne są w pasie około 75 - 80 m od drogi. Zabudowa pierwszej linii wzdłuż drogi stanowi jednocześnie ekran akustyczny dla budynków położonych głębiej. Brak jest danych o przekroczeniach dopuszczalnych wartości na drogach wojewódzkich. Źródłem hałasu jest ponadto linia kolejowa relacji Łódź – Kutno. Nasilony ruch powoduje tu znaczną emisję hałasu o przekroczeniach wartości dopuszczalnych o około 15 dB(A). Specyfika tego rodzaju uciążliwości polega na emisjach znacznych, ale krótkotrwałych wysokich poziomów dźwięków.</p>
10	<p align="center">Gminny Program Ochrony Środowiska dla Gminy Miasta Zgierz - uchwała z dnia 21 sierpnia 2014, sesja LI</p> <p>Podstawowym źródłem hałasu jest transport drogowy. Działania podejmowane dotyczą modernizacji dróg, tworzenia pasów zieleni, budowa ekranów. Najbardziej obciążone ruchem ciągi dróg to DK 1 (Zgierz-Łódź) - dla którego istnieje mapa akustyczna oraz DK 71 (Zgierz przejście od Strykowa - Zgierz) - dla którego trzeba stworzyć mapę akustyczną.</p>

11	<p align="center">Program Ochrony Środowiska dla Gminy Stryków na lata 2009-2012 z perspektywą na lata 2013-2016 uchwała nr XLVI/371/2010 Rady Miejskiej w Strykowie z dnia 26 marca 2010 r.</p> <p>Zgodnie z zapisami „Programu Ochrony Środowiska dla Gminy Stryków na lata 2009-2012 z perspektywą na lata 2013-2016” obszar Gminy Stryków w ostatnich latach nie był objęty badaniami monitoringowymi hałasu prowadzonymi przez WIOŚ w Łodzi. Elementem stanowiącym główną uciążliwość akustyczną w Gminie jest droga krajowa nr 14 Łódź - Warszawa.</p>
12	<p align="center">Program Ochrony Środowiska dla Gminy Krośnice na lata 2011-2014 z perspektywą na lata 2015-2018 uchwała nr XII/71/11 Rady Miejskiej w Krośnicach z dnia 8 lipca 2011 r.</p> <p>Głównym źródłem hałasu komunikacyjnego na terenie gminy Krośnice są drogi krajowe Łódź-Gdańsk (Nr 1) i Warszawa-Poznań (Nr 92). Obwodnica w znacznym stopniu odciąża teren miasta z ruchu pojazdów. Brak jest aktualnych danych dotyczących poziomu hałasu wzdłuż dróg krajowych na terenie gminy. Decyzją z dnia 19.06.2006 r. o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy Krośnic w ciągu drogi krajowej nr 1 i nr 92 Wojewoda Łódzki nałożył na Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej przedsięwzięcia i przedstawienia jej w terminie do 18 miesięcy od rozpoczęcia eksploatacji obwodnicy. Z uwagi na fakt, że inwestycja została oddana do użytkowania w grudniu 2009 r., powyższa analiza zostanie sporządzona w 2011 r. Analiza wykaże skuteczność zastosowanych urządzeń minimalizujących oddziaływanie akustyczne drogi oraz - w razie potrzeby - konieczność zastosowania dodatkowych środków ochronnych. Na dzień dzisiejszy nie planuje się budowy nowych ekranów akustycznych na terenie gminy.</p>
13	<p align="center">Program Ochrony Środowiska dla Gminy Daszyna na lata 2004-2014</p> <p>Zgodnie z Programem Ochrony Środowiska dla Gminy Daszyna, zlokalizowanej w powiecie łęczyckim, głównym emitorem hałasu komunikacyjnego jest droga krajowa nr 1. Powszechność i intensywność hałasu w miejscu zamieszkania stanowi realne zagrożenie zdrowia, a zwłaszcza obniżenie psychicznego komfortu i jakości życia. Dla terenu Gminy Daszyna zjawisko emisji hałasu w stopniu bardziej szczegółowym nie zostało rozpoznane. Na analizowanym terenie nie prowadzi się pomiarów poziomu hałasu emitowanego na eksploatowanych drogach.</p>
14	<p align="center">Program Ochrony Środowiska dla Miasta Łęczycy uchwała nr XXXIII/399/05 Rady Miasta Łęczycy z dnia 27 października 2005 r.</p> <p>Opierając się natomiast na Programie Ochrony Środowiska dla Miasta Łęczycy z 2005 roku, zwiększające się natężenie hałasu komunikacyjnego mogło być spowodowane złym stanem dróg oraz niedostateczną jakością techniczną pojazdów. Już wtedy (w 2005 roku) podkreślano, że należało zwrócić baczną uwagę na przebieg planowanej trasy szybkiego ruchu, gdyż mogła ona oddziaływać na środowisko miasta, co mogło stanowić duże zagrożenie wzrostu hałasu. Należałoby wtedy zadbać o odpowiedni jej przebieg i ekrany akustyczne. Bardziej aktualne dane na temat stanu środowiska akustycznego w mieście Łęczycy można odnaleźć w POŚ dla powiatu łęczyckiego.</p>
15	<p align="center">Program Ochrony Środowiska dla Gminy Gorzkowice na lata 2014-2017 z perspektywą na lata 2018-2021 - uchwała nr XLIV/290/2014 z dnia 12 września 2014 r.</p> <p>Na terenie gminy jednym z głównych źródeł hałasu są drogi: gminne, powiatowe, krajowa, które charakteryzują się coraz większym natężeniem ruchu oraz linia kolejowa, tzw. „wiedeńska” relacji Kozłowa – Częstochowa – Katowice. Natężenie hałasu komunikacyjnego wzrasta ze względu na zwiększającą się ilość pojazdów i większe natężenie ruchu (zwłaszcza samochodów ciężarowych), a także zły stan nawierzchni i niskie parametry techniczne dróg na terenie gminy (droga krajowa nr 91 relacji Głuchów-Katowice, drogi powiatowe i gminne). Zagrożenie hałasem przemysłowym na terenie gminy istnieje jedynie w miejscowości Gorzkowice, gdzie znajdują się duże zakłady przemysłowe H+H Polska oraz CONSOLIS.</p>
16	<p align="center">Program Ochrony Środowiska dla Gminy Rozprza na lata 2010-2017 - uchwała nr XXXIV/56/2014 z dnia 30 września 2014 r.</p> <p>Program Ochrony Środowiska dla gminy Rozprza stanowi, iż brak występowania na terenie gminy większych zakładów przemysłowych czyni najbardziej uciążliwym źródłem hałasu komunikację drogową (zwłaszcza w rejonach dróg krajowych Nr 1 i Nr 91). Prognozuje się, że natężenie tego rodzaju hałasu będzie stopniowo wzrastać ze względu na rosnącą liczbę pojazdów. Dlatego też na terenie analizowanej Gminy podjęto szereg działań mających zapewnić ochronę przed wspomnianym hałasem pochodzenia komunikacyjnego: rozwój monitoringu hałasu i systemu kompleksowych ocen klimatu akustycznego z wykorzystaniem zaawansowanych modeli matematycznych, opracowanie programu zmniejszenia istniejących uciążliwości np. poprzez budowę ekranów akustycznych, włączenie problematyki ochronnej przed hałasem do planów zagospodarowania przestrzennego, kontrola emisji hałasu do środowiska z obiektów działalności gospodarczej.</p>

17	<p>Program Ochrony Środowiska Gminy Wola Krzysztoporska na lata 2014-2017 z perspektywą do 2021 uchwała XLIX/405/14 z dnia 30 października 2014 r.</p> <p>Na terenie gminy Wola Krzysztoporska największym źródłem hałasu jest hałas komunikacyjny w postaci hałasu drogowego. Oddziałuje on w coraz większym stopniu na środowisko i zdrowie mieszkańców o czym jednoznacznie świadczy wzrost liczby środków transportu. Na terenie gminy Wola Krzysztoporska krzyżują się trzy ważne szlaki komunikacyjne: (Plan Rozwoju Lokalnego Gminy Wola Krzysztoporska na lata 2007–2013, Wola Krzysztoporska 2010): droga krajowa nr 1 relacji Gdańsk – Katowice przekształcana w autostradę A-1 (na odcinku Tuszyn – Piotrków Trybunalski droga posiada status autostrady); droga ta jest częścią drogi międzynarodowej E75 i przebiega przez wschodni fragment gminy. W gminie Wola Krzysztoporska najwięcej mieszkańców, jak również lokali, narażonych jest na hałas drogowy o natężeniu w przedziałach: wskaźnik LDWN 55 ÷ 60 dB oraz 60 ÷ 65 dB, wskaźnik LN 50 ÷ 55 dB oraz 55 ÷ 60 dB. Warunki akustyczne na terenie gminy Wola Krzysztoporska są zadowalające, jednak powinny w miarę możliwości być poddawane kontroli, szczególnie w związku z obecnością na terenie gminy dróg krajowych nr 1 i nr 8 oraz autostrady A-1, na których natężenie ruchu pojazdów będzie prawdopodobnie stale wzrastało. Dodatkowo, przez gminę przebiega linia kolejowa, dla której nie jest opracowana mapa akustyczna.</p>
18	<p>Program Ochrony Środowiska Powiatu Radomszczańskiego 2013-2016 z uwzględnieniem lat 2017-2020 uchwała nr XXX/235/2013 z dnia 24 stycznia 2013 r.</p> <p>Głównym źródłem hałasu na terenie powiatu radomszczańskiego jest ruch drogowy, co wynika przede wszystkim z powszechności jego występowania, czasu oddziaływania oraz ciągłej intensyfikacji. Na hałas drogowy składa się przede wszystkim dźwięk generowany w związku z poruszaniem się pojazdu i hałas powstający na styku opony z nawierzchnią drogową. Przy prędkościach powyżej 60 km/h, hałas wynikający z tarcia opon o nawierzchnię drogi przewyższa hałas silnika. Największe natężenie ruchu pojazdów na terenie powiatu notuje się na drodze krajowej Nr 1 (E75) - dochodzi ono średnio do 30 000 pojazdów/dzień. Na terenie powiatu radomszczańskiego prowadzono wyrywkowe badania hałasu komunikacyjnego, a struktura ekspozycji na hałas nie jest w pełni rozpoznana. W latach 2007-2011 WIOS w Łodzi nie wykonywał pomiarów hałasu na terenie powiatu. Uciążliwość hałasu kolejowego jest mniej odczuwana niż hałas drogowy z uwagi na lokalizację większości linii poza terenami gęstej zabudowy.</p>
19	<p>Program Ochrony Środowiska dla Gminy Ładzice na lata 2011-2014, z perspektywą do 2018 roku uchwała nr XI/65/11 z dnia 29 grudnia 2011 r.</p> <p>W Programie Ochrony Środowiska dla Gminy Ładzice podkreślono, że największym niekorzystnym oddziaływaniem cechuje gminę hałas komunikacyjny. W Programie nie zawarto jednak kluczowych danych nt. środowiska akustycznego zlokalizowanego w sąsiedztwie drogi E-75, pełniącej rolę międzynarodowego ciągu komunikacyjnego. Brak szczegółowych danych na temat analizowanego odcinka drogi wynika z faktu, iż biegnie ona głównie przez tereny o rzadkiej zabudowie. Ponadto, ogólny, zły stan klimatu akustycznego upatrywany jest bardziej w niezadawalającym stanie nawierzchni dróg oraz złym stanie technicznym pojazdów. W działaniach perspektywicznych zaleca się np. odsunięcie planowanej zabudowy od głównych tras komunikacyjnych, uwzględnienia ochrony przed hałasem w miejscowych dokumentach planistycznych oraz edukację ekologiczną.</p>
20	<p>Program Ochrony Środowiska dla Gminy Radomsko</p> <p>Na terenie gminy Radomsko występują dwa podstawowe typy hałasów komunikacyjnych: hałas związany z siecią dróg na terenie gminy oraz hałas od linii kolejowej. Na terenie gm. Radomsko nie występują hałasy typu stacjonarnego emitowane np. przez zakłady przemysłowe i inne tego rodzaju obiekty. W analizowanej gminie droga krajowa Nr 1 w relacji Warszawa-Katowice, o natężeniu ruchu 2243 poj./h i w tym o 33% udziale pojazdów ciężkich, stanowi zagrożenie hałasem wahającym się w przedziale 78÷83 dB(A). DK Nr 1 stanowi wschodnią granicę gminy Radomsko. Przebiega ona prostopadle do linii zabudowy wsi Szczepocice Rządowe, gdzie zlokalizowany jest przydrożny motel, natomiast zabudowa mieszkaniowa zlokalizowana jest w pewnej odległości od drogi. Na północ od wsi Szczepocice droga przebiega przez tereny leśne na południe przez obszary pradoliny Warty, które są wyłączone z zabudowy. W POS dla gminy Radomsko budowa ekranów dźwiękochłonnych wzdłuż np. drogi krajowej jest przedsięwzięciem bardzo kosztownym i długotrwałym, dlatego do czasu ich realizacji proponuje się następujące przedsięwzięcia zaradcze: odsuwanie nowej zabudowy na bezpieczną odległość od pasa ruchu; wymiana okien na dźwiękoizolacyjne w budynkach mieszkalnych lub użyteczności publicznej zlokalizowanych przy drogach; lokalizowanie od drogi pomieszczeń o funkcjach niemieszkalnych</p>
21	<p>Program Ochrony Środowiska Gminy Łowicz na lata 2010-2013 z perspektywą na lata 2014-2017 przyjęty uchwałą nr VII/22/11 z dnia 28 lutego 2011</p> <p>W Gminie Łowicz problem hałasu związany jest przede wszystkim ze wzmożonym ruchem drogowym oraz kolejowym. Terenami najbardziej narażonymi na wysoki poziom hałasu jest zabudowa mieszkalna znajdująca się w bezpośrednim sąsiedztwie szlaków komunikacyjnych. Bezpośredni zasięg negatywnego oddziaływania hałasu komunikacyjnego związanego z natężeniem ruchu kołowego na drogach krajowych i wojewódzkich przebiegających przez teren Gminy, obejmuje obszar w odległości 50-200 m od szlaku komunikacyjnego. Jakkolwiek występuje także pośrednie oddziaływanie hałasu w dalszej odległości od dróg. Największe natężenie ruchu kołowego notuje się na terenie Gminy wzdłuż trasy krajowej numer 2 (E30) relacji Poznań – Warszawa. Podobnie wysokim stopniem uciążliwości charakteryzuje się także odcinek trasy numer 14 (71) łączącej Łowicz i Łódź. Zdecydowanie mniejsze natężenie ruchu notowane jest na trasach wojewódzkich nr 584 i nr 703.</p>

22	<p>Program Ochrony Środowiska dla Miasta Łowicza na lata 2014-2017 z uwzględnieniem lat 2018-2021 przyjęty uchwałą nr LXI/422/2014 Rady Miejskiej w Łowiczu z dnia 30 października 2014 r. Źródłami hałasu na terenie miasta Łowicza są komunikacja drogowa, linie kolejowe oraz przemysł. Największy wpływ na klimat akustyczny miasta ma komunikacja drogowa, będąca dominującym źródłem hałasu. W 2010 roku na terenie miasta Łowicza nie przeprowadzono badań pomiaru hałasu akustycznego. Cel długoterminowy do roku 2021: POPRAWA KLIMATU AKUSTYCZNEGO POPRZEZ OBNIŻENIE POZIOMU HAŁASU EMITOWANEGO DO ŚRODOWISKA. Cele krótkoterminowe do roku 2017: Ograniczenie uciążliwości akustycznej dla mieszkańców miasta - Miary realizacji celu: obniżenie do poziomów dopuszczalnych hałasu przemysłowego emitowanego do środowiska poprzez podejmowanie działań formalno-prawnych; podjęcie działań mających na celu obniżenie poziomu hałasu emitowanego do środowiska do poziomów dopuszczalnych (prowadzących do wykonania zabezpieczeń akustycznych, zieleni izolacyjnej i in.), zgodnie z ustaleniami programu ochrony przed hałasem; uwzględnianie ustaleń wynikających z mapy akustycznej miasta i programu ochrony przed hałasem (w tym wykonania zabezpieczeń przed ponadnormatywnym hałasem) w planach zagospodarowania przestrzennego.</p>
23	<p style="text-align: center;">Program Ochrony Środowiska Powiatu Łowickiego</p> <p>Występujący na terenie Łowicza hałas motoryzacyjny należy uznać za ponadnormatywny i kwalifikujący klimat akustyczny miasta jako uciążliwy dla mieszkańców. Obok występującego wysokiego poziomu hałasu dodatkową uciążliwość stanowi ciągłość jego występowania, zwłaszcza w porze dziennej. Największy udział pojazdów w Łowiczu zarówno dla pory dziennej, jak i nocnej zaobserwowano przy ul. Poznańskiej.</p>
24	<p style="text-align: center;">Program Ochrony Środowiska dla powiatu wierszowskiego 2011 z perspektywą na lata 2012-2015 (b.u.)</p> <p>W „Programie Ochrony Środowiska dla powiatu wierszowskiego 2011 z perspektywą na lata 2012-2015” zamieszczono tabelę przedstawiającą równoważny poziom dźwięku oraz średnie natężenie ruchu na drodze krajowej nr 8 w 2006 r. (źródło: WIOŚ). Wynika z niej, iż wzdłuż trasy Nr 8 panuje niekorzystny klimat akustyczny. Najbardziej powszechną metodą ochrony przed hałasem stosowaną na terenie powiatu są ekrany akustyczne, których zadaniem jest odbicie lub pochłonięcie fal akustycznych. Stanowią one przegrodę pomiędzy źródłem hałasu, a odbiorcą. Na terenach sąsiadujących z drogami, można stosować również inne rozwiązania w zależności od zagospodarowania danego terenu, tzn. ekrany ziemne (wały ziemne lub skarpy obsadzone roślinnością), ekrany ziemne ze ścianami ekranującymi na ich szczycie lub przekrycia przeciwhałasowe. W „Programie” wyznaczono cel uzupełniający w brzmieniu: „Przeciwdziałanie pozostałym zagrożeniom pochodzenia antropogenicznego” oraz odpowiadający mu priorytet VI: „Redukcja emisji ponadnormatywnego hałasu”</p>
25	<p style="text-align: center;">Program Ochrony Środowiska dla Gminy Osjaków na lata 2009-2012 z perspektywą na lata 2013-2016 uchwała nr XL/187/2010 z dnia 29 stycznia 2010 r.</p> <p>Zgodnie z „Programem Ochrony Środowiska dla Gminy Osjaków na lata 2009-2012 z perspektywą na lata 2013-2016” na terenie gminy zagrożenie hałasem komunikacyjnym dotyczy obszarów położonych wzdłuż drogi krajowej Nr 8. Na terenie gminy Osjaków nie były wykonywane pomiary hałasu. Odnośnie problemów i zagrożeń autorzy opracowania wymieniają wzrost natężenia ruchu drogowego, związany dodatkowo z przejazdami tranzytowymi. Jednocześnie wzrost liczby pojazdów uczestniczących w ruchu wiąże się z problemami w płynności przejazdów. Na uciążliwości spowodowane hałasem komunikacyjnym wpływa również zły stan techniczny dróg.</p>
26	<p style="text-align: center;">Program Ochrony Środowiska Powiatu Belchatowskiego na lata 20012-2015 z perspektywą na lata 2016-2019 uchwała nr XXVI/210/2012 Rady Powiatu w Belchatowie z dnia 12 grudnia 2012 r.</p> <p>Celem średniookresowym w zakresie ochrony przed hałasem jest dokonanie wiarygodnej oceny narażenia społeczeństwa na ponadnormatywny hałas i podjęcie kroków do zmniejszenia tego zagrożenia tam, gdzie jest ono największe. reorganizacja układu komunikacyjnego miasta Belchatowa. Wyprowadzenie skomasowanego ruchu pojazdów z centrum miasta. Rewitalizacja centrum miasta. Realizacja zadania doprowadzić powinna do zmniejszenia natężania ruchu i hałasu.</p>

27	<p style="text-align: center;">Program Ochrony Środowiska dla Miasta Bełchatowa na lata 2009-2012 z uwzględnieniem perspektyw na lata 2013-2016 uchwała Nr XLIV/322/09 z dnia 26 listopada 2009 r.</p> <p>W „Programie Ochrony Środowiska dla Miasta Bełchatowa na lata 2009-2012 z uwzględnieniem perspektyw na lata 2013-2016” zamieszczono informację, iż brak jest danych monitoringowych dotyczących poziomu hałasu na terenie powiatu bełchatowskiego w latach 2004-2007. Ostatnie pomiary wykonane zostały w roku 2002. Przeprowadzono je w rejonach Bełchatowa o największej gęstości zaludnienia. Badania wykazały poziom hałasu zawierający się w przedziale 70-74 dB, niemal we wszystkich punktach pomiarowych w porze dziennej. W roku 2006 przeprowadzono analizy klimatu akustycznego drogi krajowej Nr 8 na odcinku Wieruszów – Walichnowy. Po porównaniu uzyskanych wyników stwierdzono, że dopuszczalne poziomy hałasu są znacznie przekroczone, zarówno w porze dnia, jak i nocy. Kluczowym elementem przyczyniającym się do polepszenia środowiska akustycznego w Bełchatowie jest budowa planowanych obwodnic: „obwodnicy północnej” w ciągu drogi krajowej Nr 8 i „obwodnicy wschodniej” w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 484. Ponadto ważna jest poprawa warunków ruchu drogowego zapewniająca większą płynność i przepustowość sieci drogowej oraz budowa i promowanie alternatywnych rozwiązań. Priorytet VI wojewódzkiego programu ochrony środowiska to „redukcja emisji ponadnormatywnego hałasu”. Zadaniem do realizacji na terenie województwa łódzkiego jest „Ochrona przed hałasem komunikacyjnym”. Cel Miasta Bełchatowa jest spójny z celami wyższych szczebli: Zmniejszenie zagrożenia emisją hałasu, pochodzącą zwłaszcza od środków transportu.</p>
28	<p style="text-align: center;">Aktualizacja Programu Ochrony Środowiska i Planu Gospodarki Odpadami dla Gminy Kluki na lata 2010-2013 z perspektywą do roku 2017 uchwała nr 16/III/10 z dnia 29 grudnia 2010 r.</p> <p>Zdaniem autorów „Aktualizacji Programu Ochrony Środowiska i Planu Gospodarki Odpadami dla Gminy Kluki na lata 2010-2013 z perspektywą do roku 2017” ochrona mieszkańców gminy przed hałasem powinna być skoncentrowana głównie na ochronie przed hałasem komunikacyjnym. Wysoki poziom hałasu utrzymuje się w bezpośrednim sąsiedztwie głównych szlaków komunikacyjnych, w tym w szczególności drogi krajowej nr 8. Obecnie brak jest danych monitoringowych na temat poziomu hałasu na terenie gminy Kluki. Ostatnie badania WIOŚ, przeprowadzone w 2006 r. na odcinku Wieruszów – Walichnowy, wykazały znaczne przekroczenia poziomu hałasu pochodzącego od drogi krajowej Nr 8. Powyższe wyniki mogą odzwierciedlać poziom hałasu na obszarze gminy Kluki.</p>
29	<p style="text-align: center;">Aktualizacja Programu Ochrony Środowiska dla powiatu sieradzkiego – przyjęty na XXVI sesji Rady Powiatu z dnia 28 listopada.</p> <p>Według „Programu Ochrony Środowiska dla powiatu sieradzkiego” główne źródła degradacji klimatu akustycznego w powiecie to również hałas komunikacyjny. Największe uciążliwości występują w Sieradzu, gdzie schodzą się trzy drogi krajowe (nr: 12, 14 i 83), przy których zlokalizowane są budynki użyteczności publicznej. W Programie wśród zagrożeń wskazano wzrastający stopień natężenia hałasu. Okresowo co kilka lat wykonywane są w powiecie pomiary poziomu hałasu w wybranych punktach. Pomiary wykonane w 2000 r. w Sieradzu wykazały, iż największy hałas występuje przy głównych drogach wylotowych. Równoważny poziom dźwięku A przekraczał we wszystkich punktach w porze dziennej 71 dB, a w kilku 73 dB. W porze nocnej natężenie hałasu wahało się od 67.6 do 70.5 dB. W „Programie (...)” do celu operacyjnego 5.3. „Ochrona powietrza i ochrona przed hałasem” przyporządkowano zadanie polegające na instalacji przy drogach i ulicach o największym natężeniu ruchu ekranów akustycznych</p>
30	<p style="text-align: center;">Aktualizacja Programu Ochrony Środowiska Gminy i Miasta Błaszki na lata 2010-2013 z perspektywą do 2017 uchwała nr IV/18/11 z dnia 28 stycznia 2011 r.</p> <p>Zgodnie z „Programem Ochrony Środowiska Gminy i Miasta Błaszki” hałas drogowy koncentruje się wokół tras komunikacyjnych o znacznym natężeniu ruchu. Zagrożeniem może być zły stan dróg oraz niedostateczna jakość techniczna pojazdów. Dopuszczalne wartości hałasu dla poszczególnych stref i pór dnia i nocy na terenie gminy Błaszki nie są przekraczane. W samym mieście Błaszki na drodze nr 12 w porze dziennej pomiary wykazały od 73.2 do 75.8 dB, a w porze nocnej 69.2 do 70.9 dB. Mimo to, autorzy dokumentu wskazują na zasadność przeanalizowania możliwości budowy obwodnicy miasta.</p>

31	<p style="text-align: center;">Aktualizacja Programu Ochrony Środowiska dla gminy Łask na lata 2009-2016 uchwała nr XXXVIII/417/09 z dnia 2 grudnia 2009 r.</p> <p>Do głównych źródeł akustycznych zaburzeń środowiska na terenie gminy Łask należą: hałas komunikacyjny pochodzący od środków transportu, hałas przemysłowy (związany z zakładami produkcyjnymi, usługowymi, rzemieślniczymi, terenami budowy, liniami elektroenergetycznymi). Ostatnie badania hałasu komunikacyjnego dla gminy Łask były wykonane w 2002 roku przez WIOŚ w Łodzi. Z uwagi na wzrastającą liczbę pojazdów i zwiększające się natężenie ich ruchu można przyjąć, że na terenie charakteryzowanej jednostki administracyjnej utrzymywać się będzie tendencja wzrostowa natężenia hałasu związanego z ruchem kołowym. Przyczyną wzrostu uciążliwości jest również niezadawalająca często jakość nawierzchni dróg. Znajdująca się w pobliżu tych dróg zabudowa mieszkaniowa narażona jest na hałas znacznie przekraczający obowiązujące wartości dopuszczalne. Przez Łask przebiegają dwie ważne drogi krajowe: nr 12 (łącząca Dorohusk – granica Ukrainą z Łęknicą – granica niemiecka) oraz nr 14 (relacji Łowicz – Łódź – Wąlichnowy w kierunku Wrocławia). Drogi te charakteryzują się dużym natężeniem samochodowym – w porze dziennej przekraczającym miejscami 1000 pojazdów na godzinę. W związku ze wzrastającą ilością pojazdów uciążliwość hałasu komunikacyjnego w Mieście będzie stale wzrastać. Szczególnie uciążliwy jest ruch tranzytowy, złożony w dużej mierze z pojazdów ciężkich.</p>
32	<p style="text-align: center;">Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Opoczyńskiego na lata 2012-2015 z uwzględnieniem lat 2016-2019 uchwała nr XXII/189/12 Rady Powiatu w Opocznie z dnia 27 grudnia 2012 r.</p> <p>Według zapisów „Programu Ochrony Środowiska dla Powiatu Opoczyńskiego na lata 2012-2015 z uwzględnieniem lat 2016-2019” drogami o najwyższym natężeniu ruchu są: drogi krajowe nr: 12, 48 i 74. Drogi te stanowią główną oś komunikacyjną dla ruchu tranzytowego i lokalnego, ponadto na terenach zabudowanych są często ulicą główną. Na wzrost hałasu drogowego wpływają przede wszystkim problemy komunikacyjne, czyli przede wszystkim nieprzystosowanie stanu technicznego dróg (parametrów i stanu nawierzchni) do występującego obecnie natężenia ruchu i obciążenia. Pomiary hałasu komunikacyjnego na terenie województwa łódzkiego przeprowadzane były w roku 2009, w 10 punktach zlokalizowanych na terenie 3 obszarów: Brzeziny, Stryków i Żelów. Powiat opoczyński nie został nimi objęty.</p>
33	<p style="text-align: center;">Program Ochrony Środowiska dla Gminy Opoczno na lata 2004-2015 uchwała nr XXII/230/04</p> <p>W „Programie Ochrony Środowiska dla Gminy Opoczno na lata 2004-2015” za główne źródło hałasu na terenie gminy przyjęto drogi gminne, powiatowe, drogę wojewódzką oraz krajową, o nasilającym się natężeniu ruchu. Przez miasto Opoczno przebiegają dwie drogi tranzytowe: z zachodu na wschód wzdłuż ulic: Piotrkowskiej, Leśnej, 17-go Stycznia, Kolberga oraz z północy na południe wzdłuż ulic: Inowłodzkiej, Perzyńskiego, 17-tego Stycznia oraz Waryńskiego. Charakteryzują się one niemal stałym natężeniem ruchu w ciągu doby i dużym udziałem pojazdów ciężkich w strumieniu ruchu. Ostatnio wykonane pomiary poziomu hałasu (2001 r.) wskazały na ruch tranzytowy, jako główne źródło uciążliwości akustycznej. Stwierdzono także przekroczenia dopuszczalnego hałasu występujące przy obiektach szkolnych, szpitalnych i niektórych budynkach mieszkalnych. Autorzy „Programu (...)” zaznaczyli, iż celem zmniejszenia hałasu konieczne będzie wybudowanie obwodnicy oraz modernizacja układu komunikacyjnego miasta Opoczna.</p>
34	<p style="text-align: center;">Program Ochrony Środowiska Powiatu Pabianickiego na lata 2012-2015 z perspektywą na lata 2016-2019 - uchwała nr XXXVIII/248/12 Rady Powiatu Pabianickiego z dnia 20 grudnia 2012 r.</p> <p>Powiat pabianicki posiada autobusowe, kolejowe i tramwajowe połączenia z ościennymi miejscowościami. Przez teren powiatu przebiega kilka tras tranzytowych, w tym jedna kolejowa. W odległości niespełna 2 km od granicy powiatu pabianickiego, na terenie gminy Buczek, funkcjonuje obecnie lotnisko wojskowe. Dotychczasowe, negatywne oddziaływanie lotniska w postaci przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu lotniczego – obejmują fragmenty gminy Dobroń. Uchwałą Nr LI/1469/2010 z dnia 9 lutego 2010 r. Sejmik Województwa Łódzkiego utworzył obszar ograniczonego użytkowania dla lotniska wojskowego Łask (Dziennik Urzędowy Województwa Łódzkiego Nr 88, poz. 689 z dnia 29 marca 2010 r.). W celu eliminacji przekroczeń ponadnormatywnego hałasu pochodzenia przemysłowego Starosta Pabianicki wydał decyzje o dopuszczalnym poziomie hałasu dla: TIGNUM SP ZOO, PPHU ALJA, Przedsiębiorstwo Komunalne Gminy Konstancinów Łódzki Sp. z o.o. Pabianice, AGROTUR, MARYLIN. Na terenie Pabianic usytuowane zostały trzy referencyjne punkty pomiarowe: przy ul. „Grota” Roweckiego, która jest drogą miejską przenoszącą ruch lokalny wewnątrzsiedlowy, przy ul. Karniszewickiej, ulica ta jest ulicą równoległą do drogi krajowej nr 14, przy ul. Jutrzkowickiej, będącej fragmentem drogi wojewódzkiej nr 485 (Bełchatów – Pabianice),</p>

35	<p align="center">Program Ochrony Środowiska dla Gminy Pabianice na lata 2009-2012 z perspektywą do 2016 r. uchwała nr XXVII/186/2008 Rady Gminy Pabianice z dnia 3 grudnia 2008 r.</p> <p>Mając na uwadze zapisy „Programu Ochrony Środowiska dla Gminy Pabianice na lata 2009-2012 z perspektywą do 2016 r.” przez teren gminy przebiega droga krajowa, wojewódzka i drogi powiatowe, w związku z tym na terenie gminy występuje hałas komunikacyjny, który ma tendencje wzrostowe. Poziomy dźwięku ze źródeł komunikacyjnych wynosi od 75 do 95 dB, a więc przekraczają przyjęte normy określone przepisami prawa. Największą uciążliwość hałasową stanowi droga krajowa i wojewódzka. W zakresie ochrony klimatu akustycznego celem określonym w Programie Ochrony Środowiska jest zmniejszenie emisji hałasu na terenie gminy Pabianice. Do priorytetów należy ograniczenie hałasu komunikacyjnego na terenach zabudowanych. Zmniejszenie niekorzystnego wpływu hałasu komunikacyjnego można przy tym osiągnąć poprzez modernizację dróg w celu zwiększenia płynności ruchu oraz stosowanie ekranów akustycznych lub zieleni izolacyjnej na terenach zabudowanych.</p>
36	<p align="center">Program Ochrony Środowiska dla Gminy Ksawerów na lata 2010-2013 z perspektywą do 2017 r. uchwała LIV/395/09</p> <p>Przez teren gminy Ksawerów przebiegają dwie drogi krajowe Warszawa – Wrocław i Sieradz – Pabianice – Tomaszów Mazowiecki. Ich przepustowość jest całkowicie wyczerpana. Przebiegająca przez gminę sieć dróg i ciągle wzrastająca liczba samochodów sprawiają, iż warunki akustyczne, zwłaszcza w pobliżu dużych tras komunikacyjnych ulegają ciąglemu pogorszeniu. W związku z tym na terenie gminy występuje hałas komunikacyjny o stałym wzroście. Wśród celów określonych w „Programie (...)” znalazło się zmniejszenie emisji hałasu na terenie gminy. Natomiast wśród priorytetów - ograniczenie hałasu komunikacyjnego na terenach zabudowanych.</p>
37	<p align="center">Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Tomaszowskiego na lata 2012-2015 z perspektywą do roku 2019 uchwała nr XXIX/213/2012 z dnia 28 grudnia 2012</p> <p>W „Programie Ochrony Środowiska dla Powiatu Tomaszowskiego (...)” w zakresie dotyczącym hałasu przedstawiono informacje o źródłach hałasu na terenie Powiatu Tomaszowskiego (w zakresie przed nadmierną emisją hałasu) oraz zadaniach, które przewiduje się wykonać dla realizacji wspomnianych celów w czasie obowiązywania aktualizacji POŚ. Autorzy „Programu (...)” za cele w zakresie oddziaływania akustycznego postawili niedopuszczenie do pogarszania się klimatu akustycznego na obszarach, na których nigdy nie występowały przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu oraz zmniejszenie zagrożenia mieszkańców ponadnormatywnym hałasem. Hałas komunikacyjny nieodłącznie towarzyszy drogom uczęszczanym przez pojazdy mechaniczne, przy czym na terenie powiatu Tomaszowskiego najbardziej uczęszczanymi drogami są drogi wojewódzkie i krajowe. Natężenie ruchu pojazdów w ciągu doby na drodze krajowej Nr 48 wynosi 5295 poj./dobę od Tomaszowa Mazowieckiego do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 726 oraz 3254 poj./dobę od skrzyżowania z drogą wojewódzką Nr 726 dalej na wschód. W centralnej części miasta natężenie na drodze Nr 48 wynosi 11341 poj./dobę. Brak jest informacji o natężeniu ruchu na drogach powiatowych i gminnych. Możliwe są działania zapobiegające ponadnormatywnym oddziaływaniom takie, jak odpowiednia organizacja ruchu drogowego, utrzymywanie nawierzchni jezdnych w dobrym stanie, budowa ekranów akustycznych i nasadzenia zieleni izolacyjnej.</p>
38	<p align="center">Aktualizacja Programu Ochrony Środowiska dla Miasta Tomaszowa Mazowieckiego na lata 2008-2015 uchwała nr VII/53/2011 z dnia 23 lutego 2011</p> <p>Zgodnie z zapisami „Aktualizacji Programu Ochrony Środowiska dla Miasta Tomaszowa Mazowieckiego na lata 2008-2015” Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Łodzi przeprowadził badania klimatu akustycznego w województwie łódzkim bez uwzględnienia miasta Tomaszów Mazowiecki. Według dostępnych informacji (Plan akustyczny Tomaszowa Mazowieckiego wykonany na podstawie badań z 2000r.) odnotowywano przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu drogowego w dzień oraz w nocy, od kilku do kilkudziesięciu decybeli. Znaczna emisja hałasu związana jest z ważnymi szlakami komunikacyjnymi, takimi jak droga krajowa Nr 8, droga wojewódzka Nr 713 oraz węzły komunikacji lokalnej w mieście Tomaszów Mazowiecki. Składają się na to czynniki obejmujące brak obwodnic, duża ilość skrzyżowań i wąskie ulice zmniejszające płynność ruchu oraz nieprzystosowanie nawierzchni do występującego obecnie natężenia ruchu i obciążenia.</p>
39	<p align="center">Program Ochrony Środowiska dla miasta Skierniewice na lata 2013 – 2016 wraz z uwzględnieniem lat 2017-2020 uchwała nr XXXIX/67/2013 z dnia 21 czerwca 2013</p> <p>Źródłem hałasu na terenie Skierniewic jest przede wszystkim transport drogowy. Na poziom hałasu drogowego ma wpływ szereg czynników związanych z ruchem pojazdów i parametrami drogi. Najpoważniejszy problem akustyczny na terenie miasta stanowią przebiegające przez centrum i krzyżujące się w obrębie zwartej zabudowy drogi przenoszące znaczny ruch tranzytowy. W Skierniewicach drogami o najwyższym natężeniu ruchu są: droga krajowa nr 70 oraz drogi wojewódzkie nr 705 i 707. Hałas związany z komunikacją i transportem kolejowym jest mniej uciążliwy, ponieważ dotyczy tylko terenów w pobliżu trakcji kolejowej i jest związany z częstotliwością ruchu pociągów i ich rodzajów (pasażerskie czy towarowe).</p>

40	<p style="text-align: center;">Program ochrony środowiska dla gminy Puszcza Mariańska na lata 2005-2012</p> <p>Zakłady przemysłowe i warsztaty usługowe są źródłami hałasu o ograniczonym zasięgu oddziaływania, wpływają one na warunki klimatu akustycznego, jednakże wpływ ten ma charakter lokalny. Takie stacjonarne źródła hałasu mogą jednak powodować uciążliwości dla osób zamieszkujących w ich najbliższym sąsiedztwie i podlegają ciągłej presji tego zjawiska. Problem hałasu komunikacyjnego dotyczy przede wszystkim miasta oraz terenów zlokalizowanych przy głównych drogach, w szczególności drogi nr 70 (Skierniewice – Huta Zawadzka) i nr 719 (Grodzisk Mazowiecki – Kamion). Niewątpliwie dodatkową uciążliwością spowodowaną hałasem drogowym jest ciągłość jego występowania, zwłaszcza w ciągu dnia. Z dyskomfortem akustycznym powodowanym przez komunikację drogową wiąże się również zła jakość nawierzchni dróg. Ponadto przez teren gminy przebiegają linie kolejowe Warszawa – Wiedeń i Skierniewice – Łuków, które są również źródłem hałasu do środowiska.</p>
41	<p style="text-align: center;">Program Ochrony Środowiska Powiatu Skierniewickiego na lata 2014 – 2017 z perspektywą na lata 2018-2021 uchwała nr XLV/201/14 z dnia 29 października 2014 r.</p> <p>Głównymi źródłami hałasu na terenie powiatu skierniewickiego są: ruch drogowy; działalność przemysłowa; ruch kolejowy. Funkcjonowanie małych zakładów jest niejednokrotnie źródłem konfliktów mieszkańców z przedsiębiorcami, gdyż zakłady te stwarzają uciążliwości i dyskomfort akustyczny mieszkańców. W okresie sprawozdawczym Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska przeprowadził na terenie powiatu skierniewickiego 8 kontroli emisji hałasu przemysłowego (2012 - 4 kontrole, 2013 - 4 kontrole). Działalność inspekcyjna WIOŚ oparta jest na rocznych i kwartalnych planach, w ramach tych planów przeprowadzane są kontrole rutynowe i problemowe oraz realizacyjne nałożonych wcześniej zarządzeń pokontrolnych. Rosnąca liczba samochodów na drogach powiatu bez wątpienia powoduje pogorszenie klimatu akustycznego wzdłuż istotnych szlaków komunikacyjnych. Na obszarach bezpośrednio sąsiadujących z ciągami komunikacyjnymi obserwuje się zanikanie tzw. „ciszy nocnej” oraz zaobserwowano zwieszający się w ostatnich latach udział pojazdów ciężkich w ogólnym ruchu pojazdów, zwłaszcza w porze nocnej. Przez powiat przebiega linia kolejowa E - 20 Rzepin – Poznań – Warszawa - Terespol, łącząca wschód Europy z zachodem. Poprawa dotychczasowych warunków akustycznych jest możliwa poprzez modernizacje i właściwe utrzymanie torowisk oraz taboru kolejowego. Brak badań klimatu akustycznego wzdłuż linii kolejowych na terenie powiatu nie daje obiektywnej oceny natężenia hałasu. Cele: ograniczenie emisji hałasu poprzez inwestycje dot. infrastruktury drogowej: budowa obwodnic, poprawa nawierzchni dróg, optymalizacja płynności ruchu, wprowadzanie systemów pasów zieleni izolacyjnej; lokalizowanie zakładów produkcyjnych i przemysłowych, z dala od terenów mieszkaniowych i turystycznych.</p>
42	<p style="text-align: center;">Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Brzezińskiego na lata 2009-2012 z uwzględnieniem lat 2013-2016 uchwała nr XXXIX/229/09</p> <p>Według Programu Ochrony Środowiska dla Powiatu Brzezińskiego źródłem hałasu na terenie powiatu jest przede wszystkim transport drogowy. Na poziom hałasu drogowego ma wpływ szereg czynników związanych z ruchem pojazdów i parametrami drogi. Na wzrost hałasu drogowego wpływają przede wszystkim problemy komunikacyjne, m.in. brak obwodnic w miastach, gdzie ruch tranzytowy nakłada się z ruchem lokalnym oraz nieprzystosowanie nawierzchni do występującego obecnie natężenia ruchu i obciążenia (duży udział pojazdów ciężarowych powoduje szybkie niszczenie nawierzchni), a tempo modernizacji i budowy nowych dróg nie może nadążyć za wzrostem liczby pojazdów. Z układu dróg tworzących ciągi komunikacyjne na obszarze powiatu, największą uciążliwość hałasową stanowią drogi krajowe, które przenoszą znaczny ruch tranzytowy, z dużym udziałem pojazdów ciężkich oraz drogi wojewódzkie i drogi powiatowe o dużym natężeniu ruchu. Na terenie powiatu w ostatnich latach nie prowadzono monitoringu hałasu komunikacyjnego</p>
43	<p style="text-align: center;">Program Ochrony Środowiska i Plan Gospodarki Odpadami dla Gminy Rawa Mazowiecka na lata 2012-2013 z uwzględnieniem lat 2014-2017 uchwała nr VII/24/11 z dnia 24 marca 2011</p> <p>Źródłem hałasu na terenie gminy Rawa Mazowiecka według POŚ jest przede wszystkim transport drogowy. Na wzrost hałasu drogowego wpływają przede wszystkim problemy komunikacyjne, m.in. brak obwodnic, drogi, na których ruch tranzytowy nakłada się z ruchem lokalnym oraz nieprzystosowanie nawierzchni do występującego obecnie natężenia ruchu i obciążenia (duży udział pojazdów ciężarowych powoduje szybkie niszczenie nawierzchni), a tempo modernizacji i budowy nowych dróg nie może nadążyć za wzrostem liczby pojazdów. Największe natężenie ruchu występuje na trasie krajowej E8 i nr 72 oraz drogach wojewódzkich nr: 707,726 i 725.</p>
44	<p style="text-align: center;">Uchwała nr III/8/10 Rady Gminy Wartkowice z dnia 29 grudnia 2010 r. w sprawie przyjęcia aktualizacji „Programu Ochrony Środowiska dla Gminy Wartkowice na lata 2010–2013 z perspektywą do roku 2017” wraz z „Planem Gospodarki Odpadami dla Gminy Wartkowice na lata 2010–2013 z perspektywą do roku 2017”</p> <p>Ww. dokument wskazuje, iż najbardziej uciążliwym pod względem akustycznym szlakiem komunikacyjnym jest na terenie gminy odcinek autostrady A2. Na terenie gminy Wartkowice zlokalizowany jest punkt pomiaru hałasu komunikacyjnego na terenach sąsiadujących z autostradą A2 – ppk Pełczyska 46. W ramach monitoringu Środowiska WIOŚ w Łodzi przeprowadził badania hałasu komunikacyjnego w latach 2006 i 2008. Badania wykazały pogorszenie się sytuacji akustycznej w pobliżu ww. punktu mimo zastosowania ekranów akustycznych.</p>

1.6. Analiza przepisów prawa, w tym prawa miejscowego, mających wpływ na stan akustyczny środowiska

- Dyrektywa 2002/49/WE

Podstawowym przepisem europejskim odnoszącym się do problematyki ochrony przed hałasem jest Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego oraz Rady Unii Europejskiej z dnia 25.06.2002 r. w sprawie oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku.

Dyrektywa wprowadziła trzy podstawowe, następujące po sobie, rodzaje aktywności:

- ustalenie i przyjęcie przez Państwa Członkowskie wspólnych wskaźników oceny hałasu i wspólnych europejskich metod ich wyznaczania (art. 5 i 6 Dyrektywy),
- sporządzenie strategicznych map akustycznych dla wyznaczonych wg jednolitego kryterium obszarów (art. 7 Dyrektywy),
- opracowanie w oparciu o sporządzone mapy i realizacja wieloletnich programów ochrony środowiska przed hałasem (art. 8 Dyrektywy) tzw. „planów działań”.

W oparciu o strategiczną mapę akustyczną Państwa Członkowskie zobowiązane są przyjąć Plany Działań zmierzające do: „zapobiegania powstawania hałasu w środowisku i obniżania jego poziomu tam, gdzie jest to konieczne, zwłaszcza tam, gdzie oddziaływanie hałasu może powodować szkodliwe skutki dla ludzkiego zdrowia, oraz zachowanie jakości klimatu akustycznego środowiska tam, gdzie jest ona jeszcze właściwa”.

Poza powyższymi trzema rodzajami działań w zakresie ochrony środowiska przed hałasem, Dyrektywa wprowadza także dalsze regulacje takie jak:

- zasady informowania społeczeństwa o stanie klimatu akustycznego środowiska oraz zrealizowanych planach działań (art. 9 Dyrektywy),
- obowiązek przekazywania Komisji informacji na temat realizowanych planów działań (art. 10 Dyrektywy).

Plany, o których mowa, mają także służyć ochronie obszarów ciszy przed zwiększeniem hałasu i muszą spełniać minimalne wymagania określone w załączniku nr V do Dyrektywy 2002/49/WE.

- Ustawa z dnia 27.04.2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r. poz. 1232 ze zm.)

Podstawę prawną tworzenia programu w formie prawa miejscowego stanowi art. 84 ust. 1 Poś:

(...) „Art. 84. 1 Poś. W celu doprowadzenia do przestrzegania standardów jakości środowiska w przypadkach wskazanych ustawą lub przepisami szczególnymi, w drodze aktu prawa miejscowego, tworzone są programy. Programy są publikowane w wojewódzkich dziennikach urzędowych.” (...).

Zasadnicza część regulacji w zakresie ochrony środowiska przed hałasem zawarta jest w Dziale V ustawy Poś.

Art. 117 Poś stanowi, że oceny stanu akustycznego środowiska i obserwacji zmian dokonuje się w ramach państwowego monitoringu środowiska na podstawie wyników pomiarów poziomów hałasu określonych wskaźnikami hałasu L_{DWN} i L_N oraz z uwzględnieniem pozostałych danych, w szczególności demograficznych oraz dotyczących sposobu zagospodarowania i użytkowania terenu.

Art. 119 ust. 1 Poś ustawy wskazuje natomiast, że programy ochrony środowiska przed hałasem tworzy się dla terenów, na których poziom hałasu przekracza poziom dopuszczalny, celem dostosowania poziomu hałasu do dopuszczalnego.

Dla aglomeracji o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy programy uchwała rada powiatu, natomiast organem właściwym dla przyjęcia programu dla terenów poza aglomeracjami jest sejmik województwa (art. 119 ust. 2 Poś).

Inne wymagania względem tworzenia programu ochrony środowiska przed hałasem to:

- zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu, którego przedmiotem jest sporządzenie programu ochrony środowiska przed hałasem, (art. 119 ust. 2a Poś),
- uchwalenie w ciągu jednego roku od dnia przedstawienia mapy akustycznej, (art. 119 ust. 5 Poś),
- obowiązek aktualizacji co najmniej raz na pięć lat, a także w przypadku wystąpienia okoliczności uzasadniających zmianę planu lub harmonogramu realizacji. (art. 119 ust. 6 Poś).

Program ochrony środowiska przed hałasem przyjmowany jest przez sejmik województwa na podstawie art. 84 oraz 119 ust. 2 Poś w formie uchwały.

Oczywiste więc jest, że w procesie tworzenia programu udział wziąć powinni również zarządzający obiektami (drogi), których eksploatacja może powodować negatywne oddziaływanie na środowisko. Marszałek województwa po wykonaniu programu ochrony środowiska przed hałasem, przekazuje go wojewódzkiemu inspektorowi ochrony środowiska niezwłocznie po uchwaleniu programu przez sejmik województwa (art. 120 ust. 3 Poś).

Jeżeli z przeglądu ekologicznego albo z oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wymaganej przepisami ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, albo z analizy porealizacyjnej wynika, że mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem zakładu lub innego obiektu, to dla m.in. trasy komunikacyjnej tworzy się obszar ograniczonego użytkowania (art. 135 ust. 1 Poś).

Art. 147a Poś nakłada obowiązek wykonywania pomiarów przez akredytowane laboratoria. Natomiast art. 149 ust. 1 Poś określa obowiązek przedstawienia wyników przeprowadzonych pomiarów właściwemu organowi ochrony środowiska oraz wojewódzkiemu inspektoratowi ochrony środowiska.

Zgodnie z art. 150 ust. 1 Poś jeśli przeprowadzona kontrola wykazała przekroczenie standardów emisyjnych organ ochrony środowiska może, w drodze decyzji, nałożyć obowiązek prowadzenia dodatkowych pomiarów wielkości emisji.

Obszar ograniczonego użytkowania dla przedsięwzięcia mogącego zawsze znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu ustawy z dnia 3.10.2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko lub dla zakładów, lub innych obiektów, gdzie jest eksploatowana instalacja, która jest kwalifikowana jako takie przedsięwzięcie, tworzy sejmik województwa, w drodze uchwały (art. 135 ust. 2 Poś).

Obszar ograniczonego użytkowania dla zakładów lub innych obiektów, niewymienionych powyżej, tworzy rada powiatu w drodze uchwały (art. 135 ust. 3 Poś).

Organy, o których mowa w art. 135 ust. 2 i 3 Poś, tworząc obszar ograniczonego użytkowania, określają granice obszaru, ograniczenia w zakresie przeznaczenia terenu, wymagania techniczne dotyczące budynków oraz sposób korzystania z terenów wynikające z postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko lub analizy porealizacyjnej albo przeglądu ekologicznego (art. 135 ust. 3a Poś).

Jeżeli obowiązek utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania wynika z postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, przed utworzeniem tego obszaru nie wydaje się pozwolenia na użytkowanie obiektu budowlanego oraz nie rozpoczyna się jego użytkowania, gdy pozwolenie na użytkowanie nie jest wymagane, z zastrzeżeniem ust. 5. Obowiązek utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania dla określonego zakładu lub innego obiektu stwierdza się w pozwoleniu na budowę. (art. 135 ust. 4 Poś).

Jeżeli obowiązek utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania wynika z postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi krajowej, o której mowa w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2013 r. poz. 260, 843, 1446 i 1543 oraz z 2014 r. poz. 659) obszar ograniczonego użytkowania wyznacza się na podstawie analizy porealizacyjnej. W decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej nakłada się obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej po upływie roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i jej przedstawienia w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania (art. 135 ust. 5 Poś).

Tworząc obszar ograniczonego użytkowania określa się jego granice, ograniczenia w zakresie przeznaczenia terenu, wymagania techniczne dotyczące budynków oraz sposób korzystania z terenu.

Wprowadzenie obszaru ograniczonego użytkowania powoduje w konsekwencji ograniczenie w sposobie korzystania z nieruchomości przez ich właścicieli, użytkowników wieczystych oraz osoby, którym przysługuje prawo rzeczowe do nieruchomości.

Zapisy dotyczące obszarów ograniczonego użytkowania uwzględnia się w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego oraz w decyzjach o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu.

Zgodnie z art. 136 ust. 1 i 2 Poś w razie ograniczenia sposobu korzystania ze środowiska w wyniku ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania właściwymi w sprawach spornych dotyczących wysokości odszkodowania lub wykupu nieruchomości są sądy powszechne. Obowiązany do wypłaty odszkodowania lub wykupu nieruchomości jest ten, którego działalność spowodowała wprowadzenie ograniczeń w związku z ustanowieniem obszaru ograniczonego użytkowania.

Działania planistyczne w zakresie ochrony przed hałasem mają swoje uzasadnienie prawne w art. 72 Poś, który wskazuje, że w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin i w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zapewnia się warunki utrzymania równowagi przyrodniczej i racjonalną gospodarkę zasobami środowiska, w szczególności przez uwzględnianie potrzeb ochrony przed hałasem.

W sytuacji, gdy działania naprawcze zawierają konieczność realizacji działań inwestycyjnych, a Program ochrony środowiska przed hałasem zostanie uchwalony przez sejmik województwa, zapisy te muszą być uwzględnione w planach zagospodarowania przestrzennego. Obydwa akty mają rangę aktów prawa miejscowego i nie mogą być ze sobą sprzeczne.

Art. 114 ust. 1 Poś zobowiązuje organ sporządzający miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego do uwzględnienia różnych funkcji i zagospodarowania terenu, a więc również dopuszczalnych poziomów hałasu. Brak uwzględnienia tych wskazań w planie zagospodarowania przestrzennego może stanowić podstawę do zakwestionowania prawidłowości jego opracowania, przy wykorzystaniu środków prawnych określonych w ustawie o planowaniu przestrzennym.

- Ustawa dnia 3.10.2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r. poz. 1235, ze zm.)

Ustawa dnia 3.10.2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko ma na celu usprawnienie procedur związanych ocenami oddziaływania na środowisko. Zgodnie z nią każdy ma prawo do informacji o środowisku i jego ochronie (na warunkach określonych ustawą – art. 4 Ooś).

Podanie informacji do publicznej wiadomości realizuje się poprzez (art. 3 ust. 1 pkt 11 Ooś):

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

Organy administracji są obowiązane do udostępniania każdemu informacji o środowisku i jego ochronie znajdujących się w ich posiadaniu lub które są dla nich przeznaczone (art. 8 Ooś). Udostępnianiu podlegają, m. in.:

- środki administracyjne, polityki, przepisy prawne dotyczące środowiska i gospodarki wodnej, plany, programy oraz porozumienia w sprawie ochrony środowiska, a także działania wpływające lub mogące wpłynąć na elementy środowiska (...).

Udział społeczeństwa w opracowywaniu dokumentów opisano w Rozdziale 3 ustawy. Zgodnie z tym, organ opracowujący projekt dokumentu podaje do publicznej wiadomości informacje o:

- przystąpieniu do opracowywania projektu dokumentu i o jego przedmiocie,

- możliwościach zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz o miejscu, w którym jest ona wyłożona do wglądu,
- możliwości składania uwag i wniosków,
- sposobie i miejscu składania uwag i wniosków, wskazując jednocześnie co najmniej 21-dniowy termin ich składania,
- organie właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków.

Uwagi i wnioski mogą być wnoszone w formie pisemnej, ustnie do protokołu oraz za pomocą środków komunikacji elektronicznej (art. 40 Ooś).

Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko to postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko skutków realizacji polityki, strategii, planu lub programu, obejmujące w szczególności:

- uzgodnienie z regionalnym dyrektorem ochrony środowiska stopnia szczegółowości informacji zawartych w prognozie oddziaływania na środowisko,
- sporządzenie prognozy oddziaływania na środowisko,
- uzyskanie wymaganych ustawą opinii od regionalnego dyrektora ochrony środowiska oraz od państwowego wojewódzkiego inspektora sanitarnego,
- zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu.

Przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wymagają projekty m.in. (art. 46 Ooś):

- studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego,
- polityk, strategii, planów lub programów wyznaczających ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko,
- polityk, strategii, planów lub programów innych niż wymienione, których realizacja może spowodować znaczące oddziaływanie na obszar Natura 2000 jeżeli nie są one bezpośrednio związane z ochroną obszaru Natura 2000 lub nie wynikają z tej ochrony.

- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14.10.2002 r. w sprawie szczegółowych wymagań, jakim powinien odpowiadać program ochrony środowiska przed hałasem (Dz. U. z 2002 r. Nr 179, poz. 1498)

Rozporządzenie ministra środowiska z dnia 14.10.2002 r. w sprawie szczegółowych wymagań, jakim powinien odpowiadać program ochrony środowiska przed hałasem jest wynikiem delegacji zawartej w art. 119 ust. 3 Poś i jest podstawowym przepisem określającym zasady wykonania programu ochrony środowiska przed hałasem. Zgodnie z rozporządzeniem Program ochrony środowiska przed hałasem musi składać się z:

1. Części opisowej, zawierającej m.in.
 - a) naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku oraz zakresu działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku,
 - b) termin i koszty realizacji programu wraz ze wskazaniem źródeł jego finansowania.
2. Części prezentującej ograniczenia i obowiązki wynikające z realizacji programu.
3. Części uzasadniającej zakres zagadnień objętych programem, a w tym w szczególności:
 - a) dane i wnioski wynikające ze sporządzonych map akustycznych, w tym w szczególności odnoszące się do:
 - charakterystyki obszaru objętego mapą akustyczną, w tym uwarunkowań wynikających z ustaleń planów zagospodarowania przestrzennego, ograniczeń związanych z występowaniem istniejących obszarów ograniczonego użytkowania, a także obszarów istniejących stref ochronnych,
 - charakterystyki terenów objętych programem, w tym liczby mieszkańców, gęstości zaludnienia oraz zakresu przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku,

- charakterystyk techniczno-akustycznych źródeł hałasu mających negatywny wpływ na poziom hałasu w środowisku,
 - trendów zmian stanu akustycznego,
 - koncepcji działań zabezpieczających środowisko przed hałasem,
- b) zestawienie zrealizowanych zadań w zakresie ochrony środowiska przed hałasem wraz z oceną ich skuteczności i analizą poniesionych kosztów (w przypadku aktualizacji Programów),
- c) analizę materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych do opracowania programu, w tym:
- polityk, strategii, planów lub programów, tj.:
 - istniejących powiatowych lub gminnych programów ochrony środowiska,
 - przepisów prawa, w tym prawa miejscowego, mających wpływ na stan akustyczny środowiska,
 - decyzji o dopuszczalnym poziomie hałasu oraz innych dokumentów i materiałów wykonanych dla potrzeb postępowań administracyjnych prowadzonych w stosunku do podmiotów korzystających ze środowiska, których działalność ma negatywny wpływ na stan akustyczny środowiska,
 - przepisów dotyczących emisji hałasu z instalacji i urządzeń, w tym pojazdów, których funkcjonowanie ma negatywny wpływ na stan akustyczny środowiska,
 - nowych, dostępnych technik i technologii w zakresie ograniczania hałasu.

Omawiane rozporządzenie odnosi się także do harmonogramu realizacji poszczególnych zadań. Harmonogram ten determinowany być winien wielkością przekroczeń w zależności od przeznaczenia terenu na którym przekroczenia są notowane. Pomocą w ustalaniu kolejności działań ochronnych jest wprowadzony do niniejszego rozporządzenia tzw. wskaźnik M.

Wskaźnik M ma postać:

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

gdzie:

M - wartość wskaźnika,

ΔL - wielkość przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu dB,

m - liczba mieszkańców na terenie o przekroczonym poziomie dopuszczalnym.

- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14.06.2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (tekst jednolity: Dz. U. z 2014 r. poz. 112)

Wskaźniki służące do realizacji długofalowej polityki hałasowej wprowadzono do polskiego ustawodawstwa rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14.06.2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku w wyniku implementacji Dyrektywy 2002/49/WE. Są to:

- długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony w ciągu wszystkich dób w roku, z uwzględnieniem pory dnia, pory wieczoru oraz pory nocy, oznaczany w ustawie Poś jako L_{DWN} ,
- długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony w ciągu wszystkich pór nocy w roku, oznaczany w ustawie Poś jako L_N .

Wskaźniki te, służą do opracowania szczegółowych rozwiązań programów ochrony środowiska przed hałasem.

Poziomy hałas przyjmują różne wartości w zależności od:

- rodzaju źródła hałasu,
- funkcji urbanistycznej terenu.

Należy kierować się zasadą, że tereny, o których mowa w rozporządzeniu są terenami chronionymi z akustycznego punktu widzenia. Pozostałe tereny, którym nie przypisuje się poziomów dopuszczalnych nie podlegają prawnej ochronie przeciwdźwiękowej.

Tabela 17. Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku

Lp.	Przeznaczenie terenu	Dopuszczalny poziom hałasu w [dB]			
		Drogi lub linie kolejowe		Instalacje i pozostałe i obiekty i grupy źródeł hałasu	
		L_{DWN} przedział czasu odniesienia rów- ny wszystkim dobom w roku	L_N przedział czasu odniesienia równy wszyst- kim porom nocy	L_{DWN} przedział czasu odniesienia rów- ny wszystkim dobom w roku	L_N przedział czasu odniesienia równy wszyst- kim porom nocy
1	a) Obszary A ochrony uzdrowiskowej b) Tereny szpitali poza miastem	50	45	45	40
2	a) Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej b) Tereny zabudowy związanej ze stałym lub wielogodzinnym poby- tem dzieci i młodzieży c) Tereny domów opieki d) Tereny szpitali w miastach	64	59	50	40
3	a) Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbio- rowego b) Tereny zabudowy zagrodowej c) Tereny rekreacyjno- wypoczynkowe d) Tereny mieszkaniowo-usługowe	68	59	55	45
4	Tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców	70	65	55	45

Należy również zwrócić uwagę, że rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 1.10.2012 r. zmieniającym Rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku zostały ustalone nowe normy dla hałasu komunikacyjnego. Obecnie są one mniej restrykcyjne.

Zmiana przepisów odnośnie dopuszczalnych poziomów hałasu spowodowała, że część informacji zawartych w wykonanych mapach akustycznych stała się nieaktualna. Dotyczy to przede wszystkim map przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu, na podstawie których tworzy się programy ochrony środowiska przed hałasem.

Aktualizacji wymagały też informacje umieszczone na portalach map akustycznych, dane statystyczne obliczone na podstawie tych map, mapy wskaźnika M oraz mapy tzw. obszarów cichych (dotyczy tylko aglomeracji).

Zadania zawarte w niniejszym Programie uwzględniają aktualne wartości dopuszczalne poziomu hałasu.

- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 1.10.2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu danych ujętych na mapach akustycznych oraz ich układu i sposobu prezentacji (Dz. U. z 2007 r. Nr 187, poz. 1340)

Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 1.10.2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu danych ujętych na mapach akustycznych oraz ich układu i sposobu prezentacji dotyczy nie tylko zagadnień odnoszących się do map akustycznych, lecz także związanych z opracowywaniem programów ochrony środowiska przed hałasem.

Rozporządzenie to zawiera m.in. niezbędny zakres informacyjny, który powinna zawierać mapa akustyczna wykorzystywana do realizacji programu naprawczego. Wprowadza ono między innymi przepis, że zakres danych części graficznej mapy akustycznej powinien także obejmować mapy zawierające proponowane kierunki zmian zagospodarowania przestrzennego, wynikające z potrzeb ochrony przed hałasem. Przepis ten, po raz

pierwszy w naszym prawodawstwie, wprowadza obowiązek nie tylko poprawy stanu klimatu akustycznego, lecz także stosowania działań prewencyjnych.

1.7. Przepisy dotyczące emisji hałasu z instalacji i urządzeń w tym pojazdów, których funkcjonowanie ma negatywny wpływ na środowisko

Zgodnie z art. 155 Poś środki transportu powinny spełniać wymagania ochrony środowiska określone w ustawie oraz w przepisach odrębnych.

W odniesieniu do pojazdów drogowych mają tu zastosowanie poniższe przepisy prawne.

Zgodnie z art. 66 ustawy z dnia 20.06.1997 r. Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, ze 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 rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31.12.2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz.U. z 2013 r. poz. 951, ze zm.).

Tabela 18. Poziom hałasu pojazdów silnikowych

L.p.	Pojazd	Rodzaj silnika	
		o zapłonie iskrowym	o zapłonie samoczynnym
1	Motocykl z silnikiem o pojemności skokowej: - nieprzekraczającej 125 cm ³ - większej niż 125 cm ³	94 dB 96 dB	- -
2	Samochód osobowy	93 dB	96 dB
3	Pojazd samochodowy o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, z wyjątkiem samochodu osobowego	93 dB	102 dB
4	Inny pojazd samochodowy	98 dB	108 dB

Zgodnie z § 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. 1ww. 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.

Obecnie na szczeblu europejskim trwają prace dotyczące zmiany przepisów w zakresie emisji hałasu z pojazdów. Komisja Europejska przedstawiła wniosek, mający na celu ograniczenie hałasu emitowanego przez samochody osobowe, lekkie pojazdy dostawcze, autobusy, autokary oraz lekkie i ciężkie pojazdy ciężarowe. W przypadku samochodów osobowych, lekkich pojazdów dostawczych, autobusów i autokarów dopuszczalne wartości hałasu byłyby obniżane w dwóch etapach, za każdym razem o 2 dB(A). W przypadku samochodów ciężarowych poziom redukcji wyniósłby 1 dB(A) w pierwszym etapie i 2 dB(A) w drugim etapie. Pierwszy etap zacząłby obowiązywać dwa lata po opublikowaniu tekstu (po jego zatwierdzeniu przez Parlament Europejski i państwa członkowskie), zaś drugi – po kolejnych trzech latach. Łącznie środki te umożliwią ograniczenie dokuczliwości hałasu wytwarzanego przez pojazdy o około 25%. Ponadto Komisja zamierza wprowadzić nowe, bardziej wiarygodne metody pomiaru emisji hałasu. Jednocześnie, proponuje się, aby pojazdy elektryczne i pojazdy hybrydowe z napędem elektrycznym były opcjonalnie wyposażone w generatory dźwięku, które uczynią te pojazdy bezpieczniejszymi (używane na terenach miast).

1.8. Nowe i dostępne techniki i technologie w zakresie ograniczania hałasu

1.8.1. Wielkości wpływające na poziom hałasu

Wielkości wpływające na poziom hałasu dzielą się na:

- wpływające na poziom emisji hałasu,
- wpływające na rozchodzenie się hałasu

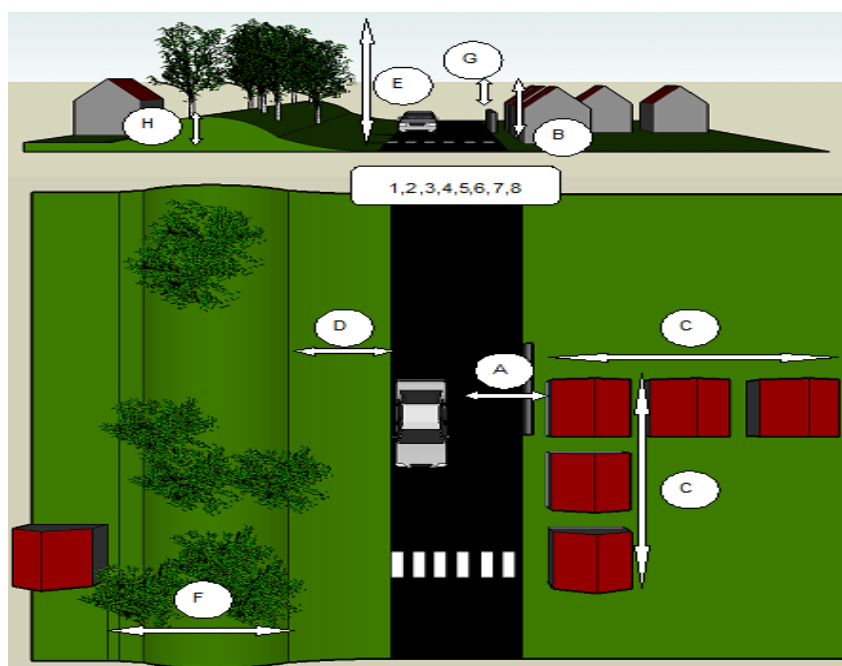
Wielkości wpływające na poziom emisji hałasu drogowego (por. Rysunek 2) to:

- rodzaj drogi (1),
- natężenie ruchu (2),
- struktura ruchu (3),
- płynność ruchu (4),
- prędkość pojazdów (5),
- rodzaj nawierzchni (6),
- nachylenie drogi (7),
- lokalizacja sygnalizacji świetlnej (8).

Wielkości wpływające na rozchodzenie się hałasu to przede wszystkim (por. rysunek 2):

- odległość zabudowy od źródła (A),
- wysokość zabudowy (B),
- gęstość zabudowy (C),
- odległość przeszkód (np. pasa zieleni) od źródła (D),
- wysokość pasa zieleni (E),
- szerokość pasa zieleni (F),
- wysokość przeszkody (np. ekranu akustycznego) (G),
- ukształtowanie terenu (H).

Rysunek 2. Wielkości wpływające na emisję i rozchodzenie się hałasu – hałas drogowy



Powyższe uwarunkowania mają decydujący wpływ na propozycje rozwiązań antyhałasowych na danym obszarze.

1.8.2. Możliwości działań w zakresie redukcji hałasu – katalog środków

W niniejszym rozdziale przedstawiono podstawowe działania, których zasadniczym celem jest redukcja uciążliwości hałasu. Omówiono środki zarówno techniczne, jak i organizacyjne, a także te o charakterze edukacyjnym. Środki administracyjno-organizacyjne mogą mieć charakter lokalny tzn. dotyczyć pojedynczych obiektów, fragmentów ulic itd., lub globalny tzn. obejmować swoim zasięgiem znacznie większy obszar (osiedle, dzielnicę) lub nawet cały obszar miasta.

Niemniej ważnym elementem walki z ponadnormatywnym hałasem jest przestrzeganie ustaleń zawartych w decyzjach środowiskowych oraz rozstrzyganie spraw związanych ze zwalczaniem hałasu, nakładanie kar i odszkodowań, rozpatrywanie skarg i wniosków mieszkańców, a w skrajnych przypadkach podejmowanie decyzji dotyczących likwidacji źródeł hałasu.

- Redukcja ilości pojazdów ciężkich

Eliminacja ruchu samochodów ciężarowych z ulic znajdujących się w obszarach szczególnie chronionych przed hałasem oraz kumulacja ruchu pojazdów ciężarowych na wybranych, mniej wrażliwych akustycznie trasach zbiorczych, jest klasycznym instrumentem stosowanym w planowaniu przestrzennym. Środki te są również stosowane w odniesieniu do istniejącej infrastruktury. Nie mogą one jednak prowadzić do istotnego pogorszenia sytuacji na innym obszarze chronionym.

Tabela 19. Redukcja hałasu w wyniku zmiany ilości samochodów ciężkich w ruchu [wg prof. dr hab. R. Makarewicz - Uniwersytet im. A. Mickiewicza Instytut Akustyki Zakład Akustyki Środowiska]

Redukcja procentu pojazdów ciężkich w potoku ruchu [%]	Redukcja hałasu [dB]
od 10 do 0	3,9
od 20 do 0	6,4
od 30 do 0	8,3

- Remonty ulic, stosowanie „cichych” nawierzchni dróg

Utrzymanie, konserwacja oraz bieżące naprawy nawierzchni drogowej znacznie przyczynią się do obniżenia poziomu hałasu w środowisku. Eliminacja kolein, ubytków, źle osadzonych studzienek oraz generalne remonty nawierzchni powinny być głównymi działaniami w dziedzinie ochrony przed hałasem drogowym. Szacowany, średni zysk akustyczny może wynieść w przypadku remontu jezdni 2-3 dB, w zależności od stanu nawierzchni.

Ze względu na duże zróżnicowanie warstw ścieralnych nawierzchni drogowych opracowano klasyfikację nawierzchni pod względem hałaśliwości.

Tabela 20. Klasyfikacja nawierzchni drogowych (według prof. PB dr inż. Władysława Gardziejczyka)

Klasa/ Symbol	Wartości poziomu dźwięku, [dB(A)]		Przykłady warstw ścieralnych
	L ₁ (SPB-80)	CPXI (80)	
Nawierzchnie ciche NC	(<73,0) 71,5	(<92,5) 91,0	⇒ pojedyncze dywaniki porowate o uziarnieniu kruszywa ≤ 10 mm ⇒ podwójne dywaniki porowate, ⇒ nawierzchnie poroelastyczne
Nawierzchnie o zredukowanej hałaśliwości ZH	(73,0÷75,9) 74,5	(92,5-95,4) 94,0	⇒ SMA i betony asfaltowe o uziarnieniu < 10 mm ⇒ dywaniki bitumiczne o uziarnieniu kruszywa < 10 mm ⇒ pojedyncze dywaniki porowate o uziarnieniu kruszywa > 10 mm
Nawierzchnie o normalnej hałaśliwości NH	(76,0÷79,0) 77,5	(95,5-98,4) 97,0	⇒ SMA o uziarnieniu kruszywa > 10 mm ⇒ dywaniki bitumiczne o uziarnieniu 10-16 mm ⇒ betony asfaltowe o uziarnieniu <16 mm ⇒ betony cementowe o optymalnym teksturowaniu
Nawierzchnie o podwyższonej	(79,1÷81,0) 80,0	(98,5-100,5) 99,5	⇒ powierzchniowe utrwalenia

hałaśliwości PH			⇒ uszorstnione nawierzchnie typu SMA ⇒ betony asfaltowe o uziarnieniu ≥16mm ⇒ klasyczne betony cementowe ⇒ betonowa kostka brukowa przy optymalnych układach połączeń
Nawierzchnie o nadmiernej hałaśliwości NNH	(>81,0) 82,0 (86,0 -kostka kamienna)	(>100,5) 101,5 (106,0 - kostka kamienna)	⇒ kostka kamienna ⇒ betonowa kostka brukowa bez optymalizacji połączeń ⇒ betony cementowe poprzecznie rowkowane

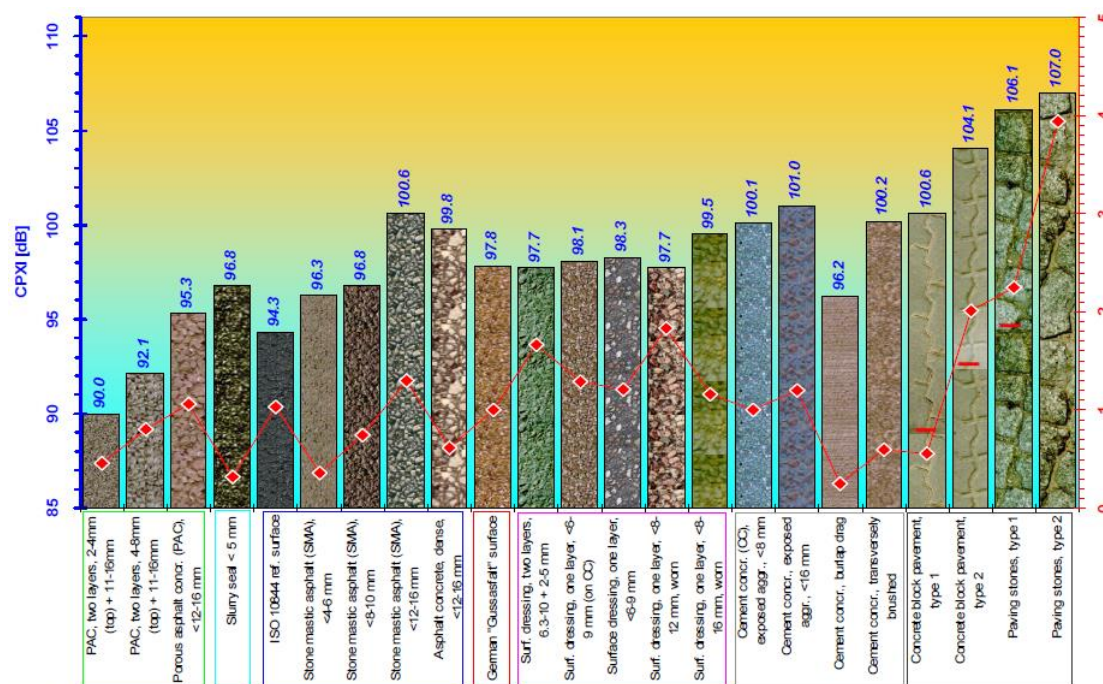
Ponieważ nawierzchnie porowate i poroelastyczne (tzw. ciche nawierzchnie - NC) powinny być stosowane dla dróg, na których prędkość potoku ruchu wynosi 60 km/godz. lub więcej, to najlepszym rozwiązaniem są nawierzchnie o zredukowanej hałaśliwości (ZH), do których zaliczono, m.in.: SMA i betony asfaltowe o uziarnieniu kruszywa mniejszym od 10 mm (zgodnie z Wymaganiami Technicznymi WT-2: są to SMA 5 i SMA 8 oraz AC5 i AC8) oraz cienkie (BBM) i bardzo cienkie dywaniki bitumiczne (BBTM), wykonane z mieszanki o nieciągłym uziarnieniu (MNU 8).

W zależności od stosowanych tradycyjnie w różnych krajach mieszanek do warstw ścieralnych, obserwowane są różne zmiany w hałaśliwości ruchu samochodowego. Na przykład w Wielkiej Brytanii, gdzie bardzo popularny jest Hot Rolled Asphalt, zastosowanie SMA zmniejszyło hałas samochodowy od 2.7 do 5.3 dB(A). Także we Włoszech, pomiary przy prędkości 110 km/h i w porównaniu z betonem asfaltowym 0/15 mm, wskazały spadek natężenia hałasu o 5÷7 dB(A). Nie zawsze tak dobry efekt jest osiągnięty. W przypadkach zastosowania dodatkowego uszorstnienia drobnym kruszywem, po okresie około roku można spodziewać się wzrostu hałaśliwości nawierzchni.

Z kolei asfalt porowaty to termin powszechnie stosowany na określenie mieszanki SMA o zawartości próżni powyżej 15%.

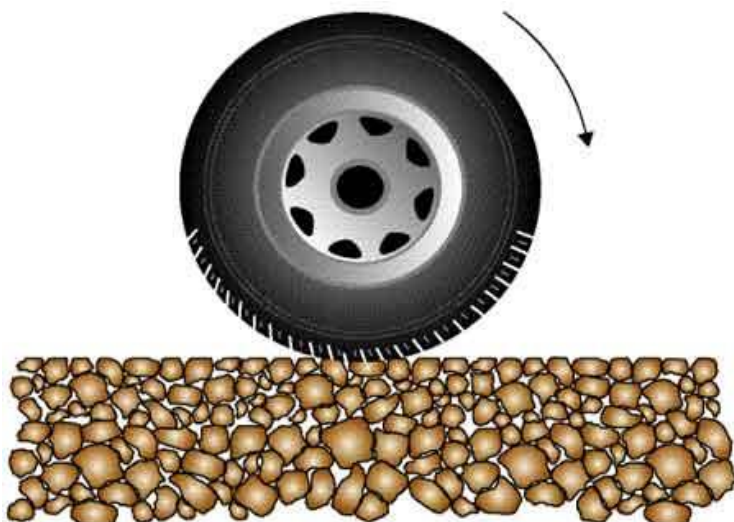
Ze względu na zawartość próżni asfalty porowate są bardziej wrażliwe na działanie promieniowania UV, efekty starzenia wskutek działania promieni słonecznych oraz działanie detrytusy (tzn. brudu i innych materiałów powstających wskutek tarcia), soli stosowanych do odładzania i oczyszczenia, wody w porównaniu z tradycyjnym asfaltobetonem czy mieszankami SMA. Trwałość asfaltu drenażowego wynosi około 8-9 lat (SMA 12 lat), nawierzchnia ta wymaga oczyszczania specjalistycznym sprzętem. Asfalty porowate są powszechnie stosowane w Holandii i Japonii, gdzie prawie 60% to nawierzchnie z asfaltu drenażowego.

Rysunek 3. Hałaśliwość nawierzchni [Sandberg & Ejsmont Tyre/Road Noise Reference Book, 2002]



W warunkach klimatycznych Polski koszty utrzymania dróg o takiej nawierzchni są wciąż wysokie, stąd nie zaleca się ich stosowania w najbliższej perspektywie, ze względu na możliwą szybką utratę korzystnych właściwości akustycznych. Niewykluczone, że w przyszłości powstaną inne rodzaje mieszanek bardziej odpornych na warunki klimatyczne, wtedy należałoby rozważyć stosowanie tego typu rozwiązań.

Rysunek 4. Asphalt porowaty o dużej zawartości próżni (źródło nynas.com)



Pomimo, że nawierzchnie o zredukowanej hałaśliwości są droższe, to ich stosowanie w dłuższej perspektywie jest opłacalne. Koszt warstwy ścieralnej jest niewielkim ułamkiem kosztu budowy nowej drogi, a właściwości akustyczne są lepsze niż tradycyjnych asfaltów. Warto też poszukiwać rozwiązań bardziej zaawansowanych niż powszechnie stosowane, gdyż pozwalają one często na rezygnację z ekranów akustycznych i ograniczeń prędkości, dając w zamian dobry klimat akustyczny a także, co jest istotne, pozwalają na zmniejszenie zużycia paliwa przez zmniejszenie oporu toczenia opon.

- Strefy uspokojonego ruchu, wyłączenie ulicy z ruchu

Cel generalny uspokojenia ruchu można sformułować jako stworzenie i utrzymanie zabudowy miejskiej harmonijnie zagospodarowanej i faworyzującej mieszkalnictwo oraz zapewniającej realizację aktywności ekonomicznych.

Uspokojenie ruchu stanowi jeden z ważnych celów racjonalnej polityki komunikacyjnej w obszarach zurbanizowanych, sprzyja realizacji wielu innych celów tej polityki oraz stanowi warunek zrównoważonego rozwoju.

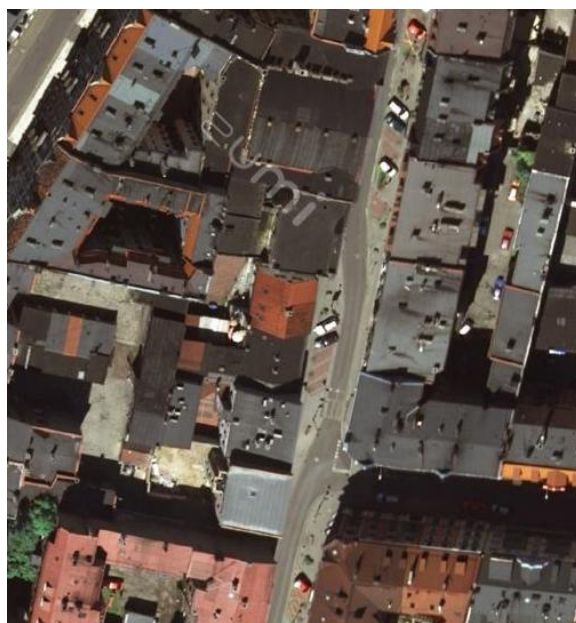
Rysunek 5. Jeden z elementów uspokojenia ruchu (źródło zm.org.pl)



W szczególności uspokojenie ruchu realizuje lub przynajmniej wspiera następujące cele:

- kształtowanie zachowań komunikacyjnych mieszkańców (oddziaływanie na zmniejszenie ruchliwości samochodu osobowego w podróżach, przyjazne traktowanie przez kierowców niezmotoryzowanych użytkowników ulicy),
- uprzywilejowanie oraz poprawa warunków ruchu, w szczególności dla transportu publicznego oraz dla pieszych i rowerzystów,
- eliminacja ruchu ciężkiego (w tym tranzytowego) w obszarze uspokajanym,
- redukcja oddziaływań hałasu, emisji spalin oraz niedogodności funkcjonalnych z tytułu zatłoczenia ulic pojazdami, efektu bariery oraz rozcięcia więzi sąsiedzkich.

Rysunek 6. Wprowadzenie uspokojenia ruchu poprzez zmianę geometrii ulicy – pierwotny przebieg oznaczono kolorem czerwonym – Katowice



Rysunek 7. Strefa tylko dla rowerów, pieszych i transportu publicznego, czyli najmniej szkodliwych form transportu – Ratzbona (Niemcy)



Wprowadzanie elementów architektoniczno-budowlanych w obszarze ulic zwłaszcza w postaci wałków bezpieczeństwa (szykany, „leżący policjant”) powinno być ostrożnie stosowane z uwagi na mogący nastąpić odwrotny efekt (nagłe zwalnianie i gwałtowne ruszanie). Lepiej tolerowana przez kierowców jest zmiana geometrii jezdni, w wyniku których, kierujący ma wrażenie, że ulica nie jest prosta, a jego reakcją jest wolniejsza jazda.

Redukcje emisji hałasu w strefie uspokojonego ruchu waha się od 1 do 4 dB w zależności od zastosowanych rozwiązań. Natomiast wyłącznie ulicy z ruchu skutkuje całkowitą likwidacją uciążliwości związanych z hałasem.

- Ekran akustyczny, wały ziemne

Ochroną przed hałasem za pomocą klasycznego ekranu akustycznego objęte być powinny osiedla o zabudowie niskiej (2-5 kondygnacji). Zastosowanie ekranu akustycznego w przypadku osiedli z budynkami wysokimi może powodować, że ochronie przed hałasem za pomocą ekranu podlega jedynie obszar leżący w tzw. cieniu akustycznym ekranu czyli niższe kondygnacje budynków wysokich. Piętra wyższe pozostają bez zabezpieczeń. Dodatkowo, w takiej sytuacji, może wystąpić pogorszenie sytuacji akustycznej na wyższych kondygnacjach. W celu zapobieżenia takim sytuacjom, na krawędzi górnej ekranu stosuje się tzw. dyfraktory.

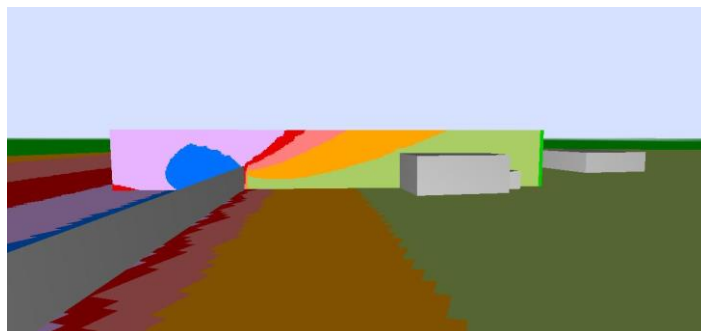
Rysunek 8. Ekran akustyczny z elementami przezroczystymi (źródło www.techbud.com.pl)



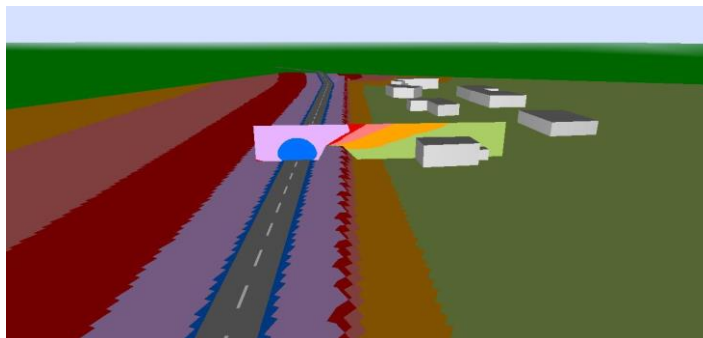
Rysunek 9. Dyfraktor zamontowany na krawędzi górnej ekranu akustycznego (źródło www.techbud.com.pl)



Rysunek 10. Przestrzenny rozkład hałasu po wybudowaniu ekranu akustycznego – widok 3D. Kolorami oznaczono poszczególne przedziały poziomu hałasu



Rysunek 11. Przestrzenny rozkład hałasu po wybudowaniu wału ziemnego – widok 3D. Kolorami oznaczono poszczególne przedziały poziomu hałasu



Ekranu wykonuje się z materiałów odbijających, odbijająco-pochłaniających, lub odbijająco-rozpraszających takich jak np. beton, drewno, różne odmiany trocinobetonu, keramzytobetonu, itp., z ceramiki, wreszcie ze specjalnych kaset akustycznych wypełnionych wełną mineralną umieszczoną między siatkami z tworzywa sztucznego, wewnątrz perforowanej blachy lub panelu PCV (pochłaniające) oraz z przezroczystych lub półprzezroczystych płyt szklanych, głównie z poliwęglanu lub szkła akrylowego (odbijające). Wymienione typy ekranów akustycznych (poza akrylowymi) dzięki różnorodnym konstrukcjom umożliwiają rozrost i utrzymanie roślin pnących.

Do ekranów możemy zaliczyć także wały ziemne np. dodatkowo obsadzone roślinnością.

Rysunek 12. Ekranu akustyczne w formie tuneli oraz półtuneli na Trasie Toruńskiej w Warszawie



- Kontrola prędkości ruchu

Przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu związane są również z nadmierną prędkością potoku ruchu (szczególnie w nocy). Ustawienie ograniczenia prędkości nie zawsze skutkuje ograniczeniem poziomu hałasu, ze względu na brak jego przestrzegania w rzeczywistości. Natomiast przyjęte w mapach akustycznych prędkości są często wartościami uśrednionymi.

Istnieje wiele sposobów kontrolowania prędkości pojazdów samochodowych:

- fotoradary stałe,
- wrywkowe kontrole prędkości,
- pomiar prędkości za pomocą pętli indukcyjnych,
- pomiar prędkości na odcinku drogi,
- system sterowania ruchem – zielona fala,
- inteligentne światła reagujące na zbyt wysoką prędkość („All red”).

Należy podkreślić, że kontrola prędkości przynosi znacznie lepsze efekty niż jej ograniczanie.

- Kontrola stanu technicznego pojazdów, środki techniczne stosowane w pojazdach drogowych

Przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu mogą wynikać również ze złego stanu technicznego pojazdów. Z ruchu powinny być eliminowane pojazdy drogowe niespełniające wymagań rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31.12.2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, (Dz. U. z 2013 r. poz. 951). Pomiary powinny być przeprowadzone zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26.06.2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. z 2012 r. poz. 996, ze zm.).

Należy dodać, że pojazdy produkowane są obecnie tak, aby spełniać dyrektywy dotyczące hałasu (np. ECE R51 i R41). Producenci są zmuszeni do stosowania takich środków technicznych, aby spełniać coraz bardziej restrykcyjne limity hałasu. Środki te obejmują konstruowanie cichszych jednostek napędowych i przekładni oraz ich bardzo dokładne ekranowanie poprzez elementy nadwozia pojazdów.

Producenci ogumienia samochodowego zmuszeni są również do spełnienia wymagań dyrektywy 2001/43/EC, ale niestety w przypadku opon wymagania są bardzo liberalne.

- Tworzenie pasów zwartej zieleni ochronnej

Fale akustyczne rozchodzące się przez teren pokryty roślinnością są rozpraszane i pochłaniane. Najmniejszą zdolnością do tłumienia hałasu odznaczają się płaskie powierzchnie trawiaste (przy trawie o wysokości 10 do 25 cm wynosi 0,02 dB/m) najbardziej skuteczne w tłumieniu hałasu jest zieleń wysoka. Przyjmuje się, że średni poziom tłumienia dźwięków przez drzewa wynosi 0,2 do 0,4 dB/m. Utrata liści powoduje zmniejszenie tłumienia nawet do 60%.

Stosowanie stref (pasów) zieleni izolacyjnej wzdłuż ciągów komunikacyjnych nie spowoduje widocznego obniżenia hałasu (energetycznie), jednakże może skutkować zmniejszeniem uczucia uciążliwości, że względu na dobre rozpraszanie i absorpcję wysokich częstotliwości przez przydrożną zieleń. Zjawisko rozpraszania dodatkowo zmniejsza prędkość narastania i spadku poziomu dźwięku, co również zmniejsza dokuczliwość hałasu.

Roślinność może stanowić skuteczny element dźwiękochłonny tylko wtedy, gdy występuje w zwartych, gęstych skupiskach na dużych obszarach, tworzących po kilka pasów o szerokości po kilka lub kilkanaście metrów.

- Monitoring hałasu

Państwowy Monitoring Środowiska (PMS) jest niezbędnym narzędziem do oceny wypełniania przez Polskę wymogów przepisów ochrony środowiska i sprawozdawczości na poziomie Unii Europejskiej wymaganej od wszystkich krajów członkowskich.

Informacje wytworzone w ramach PMS mogą być wykorzystane do celów monitorowania skuteczności działań i strategicznego planowania w zakresie ochrony środowiska i zrównoważonego rozwoju na wszystkich poziomach zarządzania.

Wielopunktowy, ciągły system monitorujący hałas, rozmieszczony wzdłuż ciągów komunikacyjnych może być cennym narzędziem, a przede wszystkim dostarczy informacji potrzebnych do oceny polityki antyhałasowej.

- Wymiana stolarki otworowej

Izolacyjność akustyczna okien zależy w znacznym stopniu od rodzaju szyb. Określa ją wskaźnik R_w , którego wartość charakteryzuje zdolność tłumienia dźwięków (im większa wartość R_w , tym lepsza izolacyjność okna).

Rysunek 13. Okno dźwiękoszczelne z nawietrzakiem



Dobłą izolacyjność akustyczną mają nowoczesne szyby zespolone, zbudowane z kilku tafli szklanych różnej grubości, z przestrzenią między nimi wypełnioną gazem ciężkim. Okna o podwyższonej izolacyjności akustycznej mają wskaźnik $R_w = 35$ dB. Jeżeli hałas jest szczególnie uciążliwy, warto kupić okna o jeszcze wyższej izolacyjności akustycznej: R_w powyżej 42 dB. W celu zapewnienia odpowiedniej wentylacji w domu stosuje się tzw. nawietrzaki (nawiewniki) regulujące napływ powietrza w zamkniętych pomieszczeniach. Dzięki takiemu rozwiązaniu, przy zamkniętych oknach następuje wymiana powietrza w mieszkaniu.

- Kształtowanie przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu – planowanie przestrzenne

Działania planistyczne w zakresie ochrony przed hałasem mają swoje uzasadnienie prawne w art. 72 Poś, który wskazuje, że w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin i w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zapewnia się warunki utrzymania równowagi przyrodniczej i racjonalną gospodarkę zasobami środowiska, w szczególności przez uwzględnianie potrzeb ochrony przed hałasem.

W sytuacji, gdy działania naprawcze zawierają konieczność realizacji działań inwestycyjnych, a Program ochrony środowiska przed hałasem zostanie uchwalony przez sejmik województwa, zapisy te muszą być uwzględnione w planach zagospodarowania przestrzennego. Obydwa akty mają rangę aktów prawa miejscowego i nie mogą być ze sobą sprzeczne.

Art. 114 ust. 1 Poś zobowiązał organ sporządzający miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego do uwzględnienia różnych funkcji i zagospodarowania terenu, a więc również dopuszczalnych poziomów hałasu. Brak uwzględnienia tych wskazań w planie zagospodarowania przestrzennego może stanowić podstawę do zakwestionowania prawidłowości jego opracowania, przy wykorzystaniu środków prawnych określonych w ustawie o planowaniu przestrzennym.

W ustaleniach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz w indywidualnych decyzjach o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu należy przeciwdziałać powstawaniu konfliktów przestrzennych, wynikających z narażenia na oddziaływanie hałasu terenów, które zalicza się do chronionych przed hałasem w rozumieniu ustawy Poś, poprzez nie dopuszczanie do zagospodarowania takich terenów w obszarach o niekorzystnym klimacie akustycznym.

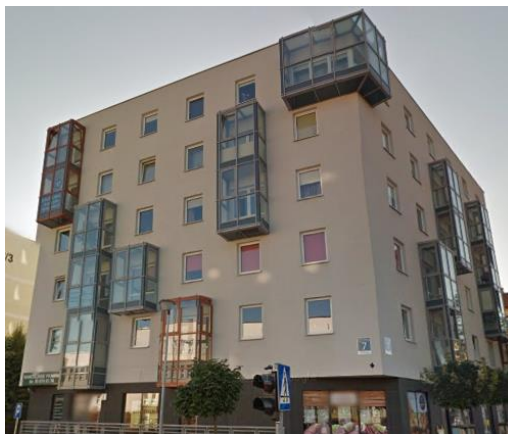
Inwestor chcący zrealizować inwestycję budowlaną, kwalifikującą się do obiektów chronionych akustycznie (budynki mieszkalne, szkoły, szpitale, itp.) na obszarze na którym są niespełnione standardy ochrony środowiska w zakresie hałasu, a nieobjętym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, mógłby zostać w decyzji administracyjnej (decyzja o warunkach zabudowy) zobowiązany do zastosowania środków ochrony przed hałasem budowanych obiektów.

Zastosowane środki powinny w szczególności gwarantować, że budynki tam planowane spełniać będą wymagania określone w § 323-326 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12.04.2002 r. w sprawie wymagań technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. z 2002 r. Nr 75, poz. 690, ze zm.).

Nowotworzone miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, dla zabudowanych terenów położonych w strefie udokumentowanych przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu, powinny wprowadzić ww. wymagania.

W przypadku posiadania przez gminę mapy akustycznej, jest to zadanie, które nie wymaga sporządzenia odrębnych analiz akustycznych. Właściwy organ na podstawie imisyjnych map hałasu (rozkład wskaźnika L_{DWN}) oraz charakteru planowanej zabudowy (jednorodzinna, wielorodzinna, szkoły, szpitale, itp.) określa czy inwestycja znajduje się w strefie uciążliwości hałasu (drogowego, kolejowego), jednocześnie określając skalę uciążliwości, od której będzie zależeć rodzaj zastosowanego środka ochronnego.

Rysunek 14. Ochrona akustyczna mieszkań przed hałasem (Białystok)

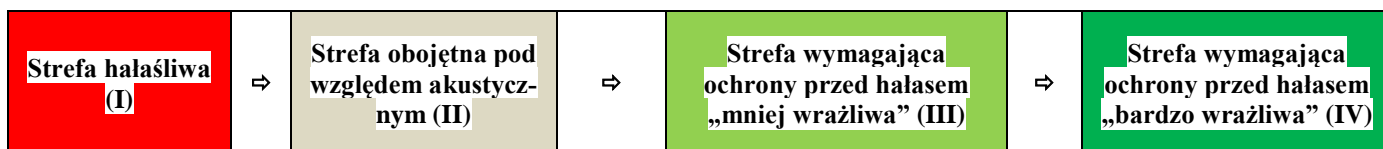


Stosowanie w planowaniu przestrzennym zasady strefowania tzn. wprowadzania określonego typu zabudowy i zagospodarowania terenu w zależności od występującego lub potencjalnego poziomu hałasu, może zawczasu ograniczyć uciążliwość związaną z ponadnormatywnym hałasem. Należy dążyć do właściwego strefowania akustycznego. Polega ono na tym, aby w odpowiednim układzie przestrzennym sąsiedowały ze sobą obszary o konkretnych funkcjach.

Podstawowe założenia strefowania, to:

- oddalanie zabudowy wymagającej ochrony akustycznej od źródeł hałasu oraz zmienność parametrów tej zabudowy (intensywności, wysokości, itp.),
- ekranowanie źródeł hałasu zabudową niewymagającą ochrony akustycznej,
- wprowadzanie zwartej zieleni izolacyjnej i kształtowanie rzeźby terenu,
- wprowadzanie ekranów akustycznych w pasach drogowych (tylko w ostateczności).

Rysunek 15. Przykład właściwego strefowania akustycznego



Przykładowe strefowanie wokół tras komunikacyjnych:

Strefa I – do planów zagospodarowania przestrzennego wprowadza się zapisy o wymaganej realizacji ekranów akustycznych i zwartej zieleni izolacyjnej o różnorodnej strukturze gatunkowej, wprowadzanie sztucznych nasypów ziemnych lub zagłębianie trasy komunikacyjnej w stosunku do otaczającego terenu.

Strefa II – lokalizuje się tutaj elementy komunikacji lokalnej i dojazdowej wraz ze strefami parkingowymi służącymi obsłudze terenów otaczających, obiekty działalności gospodarczej i usługowej oraz składy niewymagające ochrony akustycznej ze znaczącym udziałem zieleni towarzyszącej.

Strefa III – lokalizacja strefy zamieszkania wymagająca ochrony akustycznej – w zależności od poziomu hałasu, do planów wprowadza się linie zabudowy oddalające budynki mieszkalne od źródła hałasu oraz stosowne zabezpieczenia akustyczne np. w postaci dźwiękochłonnych przegród budowlanych, ekranów, szyb okiennych

o zwiększonej izolacyjności, a także poprzez usytuowanie budynków, określenie ich wysokości lub intensywności zabudowy oraz udziału zieleni towarzyszącej.

Strefa IV - lokalizacja strefy zamieszkania wymagająca ochrony akustycznej oraz strefy wypoczynku i rekreacji wraz z terenami cennymi przyrodniczo.

Lokalizacja budynków w znacznej odległości od trasy komunikacyjnej jest jedną z najprostszych metod ochrony przed hałasem. Na terenie mocno zurbanizowanym jest to metoda nieskuteczna z uwagi na oszczędne gospodarowanie terenem i lokalizowanie zabudowy na każdej wolnej parceli. Natomiast lokalizowanie w pierwszej linii zabudowy obiektów niechronionych akustycznie pozwala na zabezpieczenie budynków mieszkalnych położonych dalej. W przypadku braku takich możliwości należy stosować na obiekcie podlegającym ochronie, przezroczyste ekrany, które znajdują się w pewnej odległości przed elewacją (ok. 1 m).

Poniżej przedstawiono propozycje zapisów w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. Tereny, ze względu na podejście planistyczne, można podzielić na 3 kategorie pod względem oddziaływań akustycznych:

- tereny położone poza zasięgiem akustycznych oddziaływań,
- tereny położone w zasięgu akustycznych oddziaływań istniejących źródeł hałasu,
- tereny położone w zasięgu akustycznych oddziaływań planowanych źródeł hałasu.

Tabela 21. Propozycje możliwych zapisów do miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (mpzp) dla terenów położonych poza zasięgiem akustycznych oddziaływań

Przeznaczenie terenu	Zasady ochrony środowiska i przyrody	Szczególne warunki zagospodarowania terenów oraz ograniczenia w ich użytkowaniu
Tereny zabudowy jednorodzinnej	1) obowiązuje poziom hałasu w środowisku jak dla terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową jednorodziną, 2) obowiązuje standard akustyczny dla danego rodzaju terenu określonego w przepisach odrębnych	Nie ma konieczności umieszczania specjalnych zapisów
Tereny zabudowy wielorodzinnej	1) obowiązuje poziom hałasu w środowisku jak dla terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową wielorodziną i zamieszkiwania zbiorowego 2) obowiązuje standard akustyczny dla danego rodzaju terenu określonego w przepisach odrębnych	
Tereny zabudowy mieszkaniowo-usługowej	1) obowiązuje standard akustyczny dla danego rodzaju terenu określonego w przepisach odrębnych 2) na terenie zabudowy mieszkaniowej obowiązuje standard akustyczny określony w przepisach odrębnych 3) w pomieszczeniach przeznaczonych na pobyt ludzi znajdujących się w uciążliwości prowadzonej działalności gospodarczej zastosowanie zabezpieczeń akustycznych doprowadzających poziom hałasu do obowiązujących norm 4) obowiązuje poziom hałasu w środowisku jak dla terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniowo – usługową	

Tabela 22. Propozycje możliwych zapisów w mpzp dla terenów położonych w zasięgu akustycznych oddziaływań istniejących źródeł hałasu

Przeznaczenie terenu	Zasady ochrony środowiska i przyrody	Szczególne warunki zagospodarowania terenów oraz ograniczenia w ich użytkowaniu
Tereny zabudowy jednorodzinnej i wielorodzinnej	1) wyklucza się lokalizację nowej zabudowy mieszkaniowej, 2) w budynkach mieszkaniowych od strony źródła hałasu zastosowanie elewacji o podwyższonej izolacyjności akustycznej	1) na terenie/części terenu występują wysokie poziomy hałasu w środowisku od ulicy / linii kolejowej 2) teren położony
Tereny zabudowy mieszkaniowo-usługowej	1) wyklucza się lokalizację nowej zabudowy mieszkaniowej 2) w budynkach mieszkalnych od strony źródła hałasu zastosowanie elewacji o podwyższonej izolacyjności akustycznej	

Przeznaczenie terenu	Zasady ochrony środowiska i przyrody	Szczególne warunki zagospodarowania terenów oraz ograniczenia w ich użytkowaniu
	3) wyklucza się lokalizację szpitali, domów opieki społecznej oraz budynków związanych ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży w przypadku niezapewnienia wymaganego poziomu hałasu w środowisku 4) w pomieszczeniach przeznaczonych na pobyt ludzi zastosowanie zabezpieczeń akustycznych doprowadzających poziom hałasu do wartości zgodnych z obowiązującymi normami	w strefie śródmiejskiej w rozumieniu przepisów dotyczących dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku

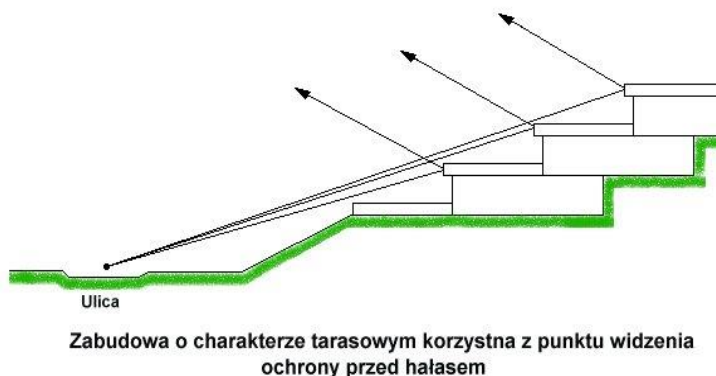
Tabela 23. Propozycje możliwych zapisów w mpzp dla terenów położonych w zasięgu akustycznych oddziaływań planowanych źródeł hałasu

Przeznaczenie terenu	Zasady ochrony środowiska i przyrody	Szczególne warunki zagospodarowania terenów oraz ograniczenia w ich użytkowaniu
Tereny zabudowy jednorodzinnej	1) obowiązuje poziom hałasu w środowisku jak dla terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową jednorodziną*	1) teren potencjalnie zagrożony wystąpieniem wysokich poziomów hałasu w środowisku od planowanej ulicy/linii kolejowej *zmiana kwalifikacji terenu: teren położony w strefie śródmiejskiej w rozumieniu przepisów dotyczących dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku
Tereny zabudowy wielorodzinnej	1) obowiązuje poziom hałasu w środowisku jak dla terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową wielorodziną i zamieszkiwania zbiorowego* 2) od strony planowanego źródła hałasu wprowadzenie zabudowy pierzowej ciągłej 3) w pierzei od strony planowanego źródła hałasu w budynkach z pomieszczeniami przeznaczonymi na pobyt ludzi zastosowanie elewacji o podwyższonej izolacyjności doprowadzającej poziom hałasu do obowiązujących norm dla tego typu pomieszczeń	
Tereny zabudowy mieszkaniowo-usługowej	1) na terenach zabudowy mieszkaniowej obowiązuje standard akustyczny określony w przepisach odrębnych 2) w budynkach mieszkalnych od strony źródła hałasu zastosowanie elewacji o podwyższonej izolacyjności akustycznej 3) w pierzei od strony planowanego źródła hałasu w budynkach z pomieszczeniami przeznaczonymi na pobyt ludzi zastosowanie elewacji o podwyższonej izolacyjności doprowadzającej poziom hałasu do obowiązujących norm dla tego typu pomieszczeń 4) obowiązuje poziom hałasu w środowisku jak dla terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniowo – usługową*	

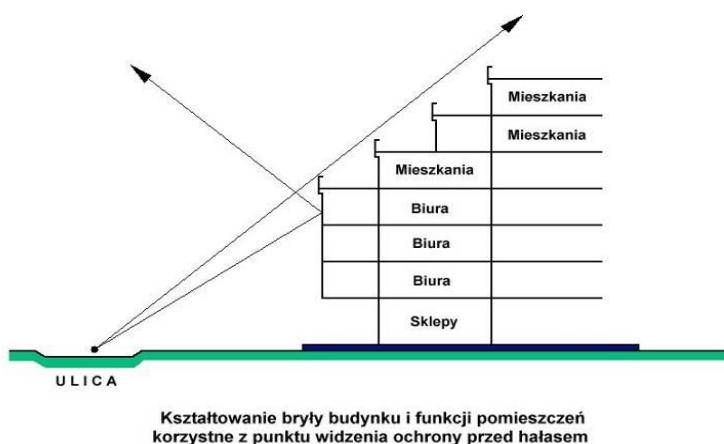
Rysunek 16. Przykład strefowania obszarów w sąsiedztwie drogi



Rysunek 17. Przykład zabudowy tarasowej



Rysunek 18. Przykład rozmieszczenia pomieszczeń w budynku



Jednostki samorządowe zobowiązane do sporządzania mpzp muszą mieć dostęp do istniejących map akustycznych, tam gdzie zostały one sporządzone w ramach obowiązujących przepisów.

Organ sporządzający mapę powinien udostępnić organom sporządzającym mpzp następujące informacje z map akustycznych, w wersji wektorowej, w jednym z powszechnie stosowanych formatów GIS (preferowany format SHP – Esri ShapeFile):

- rozkład izofon map imisyjnych hałasu, co 1 dB, w zakresie 64-80 dB – dla wskaźników L_{DWN} oraz L_N , przy czym dla obszarów „ochrony uzdrowiskowej” oraz „terenów szpitali poza miastem”, zakres powinien wynosić 50-80 dB, co 5 dB,
- rozkład izofon map przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu, co 1 dB, w zakresie 0-25 dB – dla wskaźników L_{DWN} oraz L_N ,
- rozkład izofon prognostycznych map imisyjnych hałasu, co 1 dB, w zakresie 64-80 dB – dla wskaźników L_{DWN} oraz L_N , jeśli takie były sporządzane, przy czym dla obszarów „ochrony uzdrowiskowej” oraz „terenów szpitali poza miastem”, zakres powinien wynosić 50-80 dB, co 5 dB.

Organ sporządzający program ochrony środowiska przed hałasem powinien udostępnić organom sporządzającym mpzp następujące informacje, w wersji wektorowej, w jednym z powszechnie stosowanych formatów GIS (preferowany format SHP – Esri ShapeFile):

- rozkład izofon map przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu, co 1 dB, w zakresie 0-25 dB – dla wskaźników L_{DWN} (opcjonalnie L_N), po zastosowaniu środków ochrony przed hałasem przewidzianych w programie.

Współpraca i płynna wymiana danych pomiędzy wszystkimi organami i jednostkami uczestniczącymi w powstawaniu map akustycznych i programów ochrony przed hałasem umożliwi organom sporządzającym mpzp właściwe określenie priorytetów ochrony akustycznej terenów nie objętych jeszcze planami, a na terenach zagrożonych hałasem skuteczne wdrażanie programów naprawczych.

1.9. Rozkład przestrzenny wskaźnika M

Jak już wspomniano, wskaźnik M ma postać:

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

gdzie:

M - wartość wskaźnika,

ΔL - wielkość przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu dB,

m - liczba mieszkańców na terenie o przekroczonym poziomie dopuszczalnym.

Z podanej definicji wynika, że wskaźnik M należy obliczyć w odniesieniu do (bliżej nieokreślonego) terenu mieszkaniowego, uwzględniając ilość mieszkańców i wielkość przekroczeń.

Wskaźnik M jest wielkością bezwymiarową, wiążącą wielkość przekroczeń z liczbą ludności przebywającej w obszarach, na których te przekroczenia występują – tymi obszarami mogą być pojedyncze budynki, dzielnice lub tereny określone w mapie wrażliwości hałasowej. Obecnie nie ma wytycznych określających, które z ww. obszarów mieszkaniowych, na których obliczany jest wskaźnik M, należy uwzględniać w obliczeniach.

Wskaźnik M przyjmuje wartość „0” na obszarach, na których nie ma mieszkańców lub nie ma przekroczeń wartości dopuszczalnych. Na pozostałych obszarach przyjmuje skończone wartości liczbowe.

Poniżej przeanalizowano wpływ zmiany dopuszczalnych poziomów hałasu na rozkład wskaźnika M. Dla przykładu założono, że poziom emisji hałasu (np. drogowego) na terenie zabudowy jednorodzinnej, wyrażony wskaźnikiem L_{DWN} wynosi odpowiednio: 64 dB, 69 dB oraz 74 dB. Wartości dopuszczalne dla zabudowy jednorodzinnej to: 55 dB przed aktualizacją oraz 64 dB po aktualizacji.

Tabela 24. Wpływ zmiany dopuszczalnych poziomów hałasu na rozkład wskaźnika M

Poziom L_{DWN} [dB]	Liczba mieszkańców narażonych na ponadnormatywny hałas [m]	Wielkość przekroczenia poziomu dopuszczalnego przed aktualizacją (zabudowa jednorodzinna) [ΔL_{przed}]	Wskaźnik M przed aktualizacją	Wielkość przekroczenia poziomu dopuszczalnego po aktualizacji (zabudowa jednorodzinna) [ΔL_{po}]	Wskaźnik M po aktualizacji
64	5	9	3,47	0	0
	10	9	6,94	0	0
	100	9	69,43	0	0
69	5	14	12,06	5	1,08
	10	14	24,12	5	2,16
	100	14	241,19	5	21,62
74	5	19	39,22	10	4,5
	10	19	78,43	10	9
	100	19	784,33	10	90

W tabeli poniżej przedstawiono rozkład wskaźnika M dla poszczególnych odcinków dróg krajowych objętych Programem:

Tabela 25. Rozkład wskaźnika M wzdłuż odcinków dróg krajowych objętych zakresem Programu

Numer drogi	Kilometraż		Opis odcinka	Wielkość wskaźnika M	
	początkowy	końcowy		Wskaźnik L_{DWN}	Wskaźnik L_N
	[km]	[km]			
A1	388+000	391+000	Głuchów – DK 8	0-1	0-2
A1	391+000	392+000	Głuchów – DK 8	0-1	0-2
A1	392+000	394+000	Głuchów – DK 8	0	0
A1	394+000	395+336	Głuchów – DK 8	0	0
A2	344+006	349+155	WĘZEŁ EMILIA – WĘZEŁ PIĄTEK	0	0
DK1	280+428	289+343	DĄBROWICE – KROŚNIEWICE	0-5	0-5
DK1	292+531	296+000	KROŚNIEWICE – ŁĘCZYCA	0	0
DK1	296+000	301+900	KROŚNIEWICE – ŁĘCZYCA	0-2	0-2
DK1	301+900	310+100	KROŚNIEWICE – ŁĘCZYCA	0-5	0-5
DK1	310+100	310+725	KROŚNIEWICE – ŁĘCZYCA	0-1	0-2
DK1	310+725	312+200	ŁĘCZYCA (PRZEJŚCIE)	0-1	0-2
DK1	312+200	314+782	ŁĘCZYCA (PRZEJŚCIE)	0-10	0-10
DK1	316+400	317+100	ŁĘCZYCA – OZORKÓW	0-5	0-5
DK1	322+328	323+800	OZORKÓW – WĘZEŁ EMILIA	0-5	0-5
DK1	326+700	327+700	OZORKÓW – WĘZEŁ EMILIA	0-2	0-2
DK1	328+000	333+500	OZORKÓW – WĘZEŁ EMILIA	0-1	0-1
DK1	333+500	335+458	WĘZEŁ EMILIA – ZGIERZ	0-5	0-5
DK1	401+000	405+000	ROKSZYCE – KAMIENSK	0	0-1
DK1	405+000	423+010	ROKSZYCE – KAMIENSK	0-1	0-1
DK1	423+010	427+500	KAMIENSK – ŁADZICE	0-5	0-5
DK1	436+700	439+700	KAMIENSK – ŁADZICE	0-1	0-1
DK1	439+700	439+898	KAMIENSK – ŁADZICE	0-1	0-1
DK2	400+387	410+068	ŁOWICZ – GR. WOJ.	0-2	0-1
DK8	224+654	228+600	WALICHNOWY - WIELUŃ	0-2	0-2
DK8	228+600	236+800	WALICHNOWY – WIELUŃ	0-10	0-10
DK8	236+800	241+408	WALICHNOWY – WIELUŃ	0-2	0-2
DK8	241+408	244+472	WIELUŃ (PRZEJŚCIE)	0-10	0-10
DK8	244+472	254+800	WIELUŃ - OSJAKÓW	0-1	0-1
DK8	254+800	259+546	WIELUŃ – OSJAKÓW	0-1	0-1
DK8	284+381	292+700	SZCZERCÓW - BEŁCHATÓW	0-1	0-1
DK8	292+700	294+400	SZCZERCÓW – BEŁCHATÓW	0-2	0-2
DK8	303+693	305+640	BEŁCHATÓW (PRZEJŚCIE)	0-5	0-5
DK8	305+640	317+501	BEŁCHATÓW - MZURKI	0-1	0-1
DK8	317+501	324+772	MZURKI – PIOTRKÓW TRYBUNALSKI	0-1	0-1
DK12	306+442	318+161	BŁASZKI - SIERADZ	0-2	0-1
DK12	401+949	408+571	PIOTRKÓW TRYBUNALSKI - PRZYGLÓW	0-1	0-1
DK12	408+571	412+000	PRZYGLÓW - SULEJÓW	0-2	0-2
DK12	412+000	413+633	PRZYGLÓW - SULEJÓW	0-5	0-5
DK12	438+270	442+447	DR. WOJ. 713 - OPOCZNO	0-2	0-2
DK12	442+447	443+425	OPOCZNO (PRZEJŚCIE)	0-10	0-10
DK14	0+000	4+000	ŁOWICZ – JAMNO	0-1	0-1
DK14	4+000	9+854	ŁOWICZ – JAMNO	0-10	0-10
DK14	13+800	14+500	JAMNO – GŁOWNO	0-5	0-10
DK14	14+500	19+600	JAMNO – GŁOWNO	0-2	0-2
DK14	19+600	20+800	JAMNO – GŁOWNO	0-5	0-10
DK14	20+800	21+900	JAMNO – GŁOWNO	0-20	0-25
DK14	21+900	23+100	JAMNO – GŁOWNO	0-5	0-10
DK14	23+100	23+800	JAMNO – GŁOWNO	0-20	0-25
DK14	23+800	24+930	JAMNO – GŁOWNO	0-1	0-1
DK14	24+930	29+700	GŁOWNO – STRYKÓW	0-1	0-1
DK14	29+700	30+800	GŁOWNO – STRYKÓW	0-5	0-10

DK14	30+800	32+735	GŁOWNO – STRYKÓW	0-2	0-2
DK14	32+800 0+000	37+300 0+100	STRYKÓW (PRZEJŚCIE)	0-5	0-10
DK14	0+100 37+500	0+300 41+700	STRYKÓW – ŁÓDŹ	0-1	0-1
DK14	65+081	70+661	PABIANICE (PRZEJŚCIE)	0-2	0-1
DK14	70+661	74+918	PABIANICE – ŁASK	0-2	0-1
DK42	132+703	138+778	RADOMSKO (PRZEJŚCIE)	0-2	0-2
DK45	172+832	173+787	WIELUŃ (PRZEJŚCIE)	0-10	0-10
DK48	0+000	3+600	TOMASZÓW MAZOWIECKI (PRZEJŚCIE)	0-10	0-10
DK70	28+223	32+427	SKIERNIEWICE – GR. WOJ.	0-1	0
DK71	11+297	14+287	ZGIERZ (PRZEJŚCIE) - od Strykowa ZGIERZ	0-5	0-5
DK71	22+859	31+982	ALEKSANDRÓW - KONSTANTYNÓW	0-2	0-5
DK71	45+800 0+000	52+600 0+600	PABIANICE - RZGÓW	0-1	0-1
DK72	89+192	94+058	ALEKSANDRÓW (PRZEJŚCIE)	0-2	0-5
DK72	94+058	95+297	ALEKSANDRÓW – ŁÓDŹ	0-2	0-5
DK72	116+120	120+500	ŁÓDŹ – BRZEZINY	0-5	0-5
DK72	120+500	125+478	ŁÓDŹ – BRZEZINY	0-2	0-2
DK72	125+478	126+128	BRZEZINY (PRZEJŚCIE)	0-3	0-2
DK72	126+128	128+000	BRZEZINY – JEŻÓW	0-2	0-2
DK72	134+700	141+076	BRZEZINY – JEŻÓW	0-2	0-2
DK72	141+076	160+777	JEŻÓW – RAWA MAZOWIECKA	0-2	0-2
DK91	0+000	12+959	DROGA A1 – PIOTRKÓW TRYB.	0-1	0-1
DK91	56+749	61+119	RADOMSKO (PRZEJŚCIE1)	0-10	0-10
DK92	0+000	2+555	KROŚNIEWICE (OBWODNICA)	0-1	0-2
DK92	342+277	353+727	KROŚNIEWICE – KUTNO	0-2	0-2
DK92	353+727	356+837	KUTNO (OBWODNICA)	0-1	0-2

Ocena realizacji poprzedniego programu ochrony środowiska przed hałasem

Program ochrony środowiska przed hałasem, dla terenów w pobliżu odcinków objętych niniejszym opracowaniem, wykonywany jest po raz pierwszy. W związku z powyższym, dopiero podczas jego ustawowej aktualizacji dokonana zostanie właściwa ocena jego realizacji.

IV. Określenie i ocena emisji hałasu do środowiska

1. Określenie i ocena powstającej emisji w związku z eksploatacją dróg krajowych

Hałas drogowy powstaje w wyniku poruszania się pojazdu (odgłosy pracy silnika, układu wydechowego i napędowego) i na styku opony z nawierzchnią drogową. Opony o asymetrycznej rzeźbie bieżnika, wąskie rowki boczne, nowoczesne i ciche silniki oraz układy wydechowe składające się z kilku tłumików, powodują, że dla pojazdów osobowych przy prędkości powyżej 55 km/h, a dla pojazdów ciężarowych dla prędkości powyżej 70 km/h, głównym źródłem hałasu jest zjawisko zachodzące pomiędzy oponą a nawierzchnią. Czynnikiem wzmagającym jego poziom może być stan nawierzchni oraz jej wilgotność. Niektóre nawierzchnie, ze względu na zastosowanie zwartych materiałów, generują bardzo duży hałas toczenia na styku opony z drogą. Taki hałas powstaje na skutek zasysania powietrza przez bieżnik opony, sprężenia i uwolnienia. Poziom hałasu drogowego jest uzależniony od takich czynników, jak: natężenie ruchu, udział pojazdów hałaśliwych (samochody ciężarowe, autobusy, motocykle), płynność ruchu, pochylenie drogi oraz stan i jakość nawierzchni drogowej.

Należy przyjąć, że brak jest technicznych i ekonomicznych możliwości dokonania poprawy warunków akustycznych środowiska w stosunkowo krótkim czasie na wszystkich obszarach tego wymagających. Stąd też programy ochrony środowiska przed hałasem muszą mieć charakter wieloletni. Założenie to jest zgodne z treścią przepisu zawartego w art. 8 ust. 5 Dyrektywy 2002/49/WE, w którym m.in. wymaga się dokonywania analiz programów ochrony przed hałasem i w miarę konieczności ich zmian i korekt - w okresach co 5 lat. Dyrektywa nie określa przy tym ram czasowych zakończenia realizacji programów.

Biorąc pod uwagę ww. uwarunkowania, niezbędne jest przyjęcie pewnych kryteriów, w oparciu o które zostaną określone cele do zrealizowania w ramach Programu. Parametrami tymi muszą być określone wartości poziomów emisji dźwięku w środowisku.

Sposób ustalania kryterium powinien uwzględniać co najmniej:

- krajowe kryteria oceny hałasu (zestawy prawnie ustanowionych poziomów dopuszczalnych, ewentualnie wskaźnik M),
- zasadę prewencji, o której jest mowa w art. 1 Dyrektywy 2002/49/WE,

a więc uwzględniać podział obszarów objętych programem na obszary wymagające:

- działań naprawczych (poprawa istniejącego stanu akustycznego środowiska),
- ochrony istniejącego stanu akustycznego tam, gdzie nie powoduje on zagrożenia dla zdrowia.

Polskie przepisy prawne ustalają zróżnicowane wartości poziomów dopuszczalnych w odniesieniu do wskaźników oceny, z których w przypadku Programu, znaczenie mają dwa: poziom dziennie-wieczorno-nocny (L_{DWN}) oraz poziom nocny (L_N).

Przyjmuje się, iż celem strategicznym odnoszącym się do ochrony klimatu akustycznego powinna być docelowa wartość poziomu hałasu w środowisku, wyrażona przy pomocy wskaźnika oceny, którym jest poziom dziennie-wieczorno-nocny L_{DWN} . Wszelkie analizy akustyczne oparto na tym właśnie wskaźniku.

2. Efektywność ekologiczna i ekonomiczna zadań programu we wzajemnym ich powiązaniu

Ocenę wielkości emisji hałasu w związku z eksploatacją dróg krajowych przed i po realizacji zadań Programu, uwzględniającą liczbę mieszkańców na terenie objętym Programem, można określić korzystając z odpowiednio zdefiniowanych wskaźników, które omówiono poniżej.

- Efektywność ekologiczna rozwiązania antyhałasowego

Jeśli jako M określono wartość wskaźnika M przed realizacją Programu, a jako M' wartość wskaźnika M po zastosowaniu odpowiedniego środka redukcji hałasu, to efektywność zastosowanego środka redukcji można było wyznaczyć z zależności:

$$E_{ekol} = [(M-M')/M] \cdot 100\%$$

Parametr E_{ekol} nazwano Współczynnikiem Efektywności Ekologicznej, gdyż jest on ściśle powiązany, poprzez wskaźnik M, z wielkością emisji hałasu do środowiska.

Współczynnik Efektywności Ekologicznej E_{ekol} może określić, które rozwiązanie antyhałasowe jest najlepsze, przy czym nie jest brany pod uwagę koszt takiego rozwiązania. Porównując dwa rozwiązania, bardziej efektywnym będzie to, dla którego współczynnik E_{ekol} jest większy.

- Efektywność ekonomiczna rozwiązania antyhałasowego

W ramach Programu opracowano współczynnik efektywności ekonomicznej inwestycji, który jest miarą jej opłacalności.

Aby go zdefiniować należało określić skuteczność rozwiązania antyhałasowego, jako miarę społecznych korzyści (zysku). Wielkość taką wyrażono wzorem:

$$S = m_r \cdot \Delta L_r,$$

gdzie:

S – skuteczność rozwiązania antyhałasowego,

m_r - liczba osób zamieszkujących dany obszar,

ΔL_r - wielkość redukcji hałasu na tym obszarze.

Widać z powyższego, że skuteczność jest wprost proporcjonalna do liczby ludności zamieszkującej obszar i do stopnia redukcji hałasu po zastosowaniu środka antyhałasowego.

Porównując koszt danego rozwiązania do jego skuteczności otrzymano informację o tym, ile kosztować będzie redukcja hałasu o 1 dB w przeliczeniu na jednego mieszkańca. Stosunek kosztu realizacji przedsięwzięcia do jego skuteczności nazwano kosztocłonnością inwestycji (antyhałasowej). Matematycznie wyznacza się ją wzorem:

$KCH = k/S$,

gdzie:

KCH – kosztocłonność inwestycji (antyhałasowej),

k – koszt inwestycji w zł,

S – skuteczność inwestycji.

Dzięki wskaźnikowi KCH można wyznaczyć inwestycje, które przy nakładzie najmniejszych środków dadzą największą redukcję hałasu obejmując jak największą liczbę osób. Należy zauważyć, że im mniejsza wartość KCH, tym inwestycja była bardziej „opłacalna” – czyli bardziej efektywna ekonomicznie. Naturalnym zatem wydawało się przyjęcie zależności:

$E_{kon} = 1/KCH$

Analizy akustyczne dla odcinków dróg objętych działaniami Programu, wraz z uwzględnieniem omawianych wskaźników, znajdują się w części graficznej Programu.

V. Harmonogram i kolejność realizacji poszczególnych zadań Programu

Harmonogram i kolejność realizacji poszczególnych zadań programu ujęte są w załączniku nr 2.

VI. Część graficzna Programu

OPIS

Poniżej przedstawiono odcinki dróg, dla których obowiązkowe jest sporządzenie części graficznej Programu.

Tabela 1. Zestawienie zadań Programu objętych częścią graficzną

Kolejność realizacji	Opis odcinka	Zadanie	Jednostka odpowiedzialna	Koszt [mln zł]	Lata realizacji
1.	DK1 od km 310+725 do km 314+782 ŁĘCZYCA (PRZEJŚCIE)	Zadanie dwuetapowe (Wariant A): Etap IA: Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o zredukowanej hałaśliwości: od km 312+200 do km 314+782	Zarządzający drogą	2.71	2015-2020
2.	DK8 od km 224+654 do km 241+408 WALICHNOWY – WIELUŃ	Zadanie dwuetapowe (Wariant A): Etap IA: Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o zredukowanej hałaśliwości: od km 232+100 do km 235+700	Zarządzający drogą	3.78	2015-2020
3.	DK45 od km 172+832 do km 173+787 WIELUŃ (PRZEJŚCIE)	Zadanie dwuetapowe (Wariant A): Etap IA: Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o zredukowanej hałaśliwości: od km 172+832 do km 173+787	Zarządzający drogą	1	2015-2020
4.	DK48 od km 0+000 do km 3+600 TOMASZÓW MAZOWIECKI (PRZEJŚCIE)	Zadanie dwuetapowe (Wariant A): Etap IA: Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o zredukowanej hałaśliwości: od km 0+000 do km 3+600	Zarządzający drogą	3.78	2015-2020
5.	DK72 od km 116+120	Zadanie dwuetapowe (Wariant A):	Zarządzający drogą	3.25	2015-2020







	do km 125+478 ŁÓDŹ – BRZEZI- NY	Etap IA: Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o zredukowanej hałaśliwości: od km 116+120 do km 117+800 oraz od km 119+000 do km 120+500			
6.	DK8 od km 284+381 do km 303+693 SZCZERCÓW – BEŁCHATÓW	Zadanie dwuetapowe (Wariant A): Etap IA: Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o zredukowanej hałaśliwości: od km 292+700 do km 294+400	Zarządzający drogą	1.78	2015-2020
7.	DK72 od km 126+128 do km 141+076 BRZEZINY – JE- ŻÓW	Zadanie dwuetapowe (Wariant A): Etap IA: Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o zredukowanej hałaśliwości: od km 140+600 do km 141+076	Zarządzający drogą	0.5	2015-2020
8.	DK72 od km 141+076 do km 160+777 JEŻÓW – RAWA MAZOWIECKA	Zadanie dwuetapowe (Wariant A): Etap IA: Wymiana nawierzchni na nawierzchnię o zredukowanej hałaśliwości: od km 141+076 do km 142+000	Zarządzający drogą	0.97	2015-2020

Dla pozostałych odcinków, ze względu na charakter zadań (wspomagające Program), części graficznej nie opracowuje się.



Zgodnie z przyjętą metodyką do analizy działań Programu przyjęto docelową wartość poziomu hałasu w środowisku, wyrażoną przy pomocy wskaźnika oceny, którym jest poziom dziennie-wieczornonocny L_{DWN} . Wielkość przekroczeń przedstawiono graficznie w zakresach 5-cio decybelowych zgodnie z legendą przedstawioną poniżej.

Rysunek 1. Graficzne przedstawienie elementów na mapach




Przekroczenia wartości dopuszczalnych

	Brak przekroczeń wartości dopuszczalnych
	0 - 5 dB
	5 - 10 dB
	10 - 15 dB
	15 - 20 dB
	20 dB <

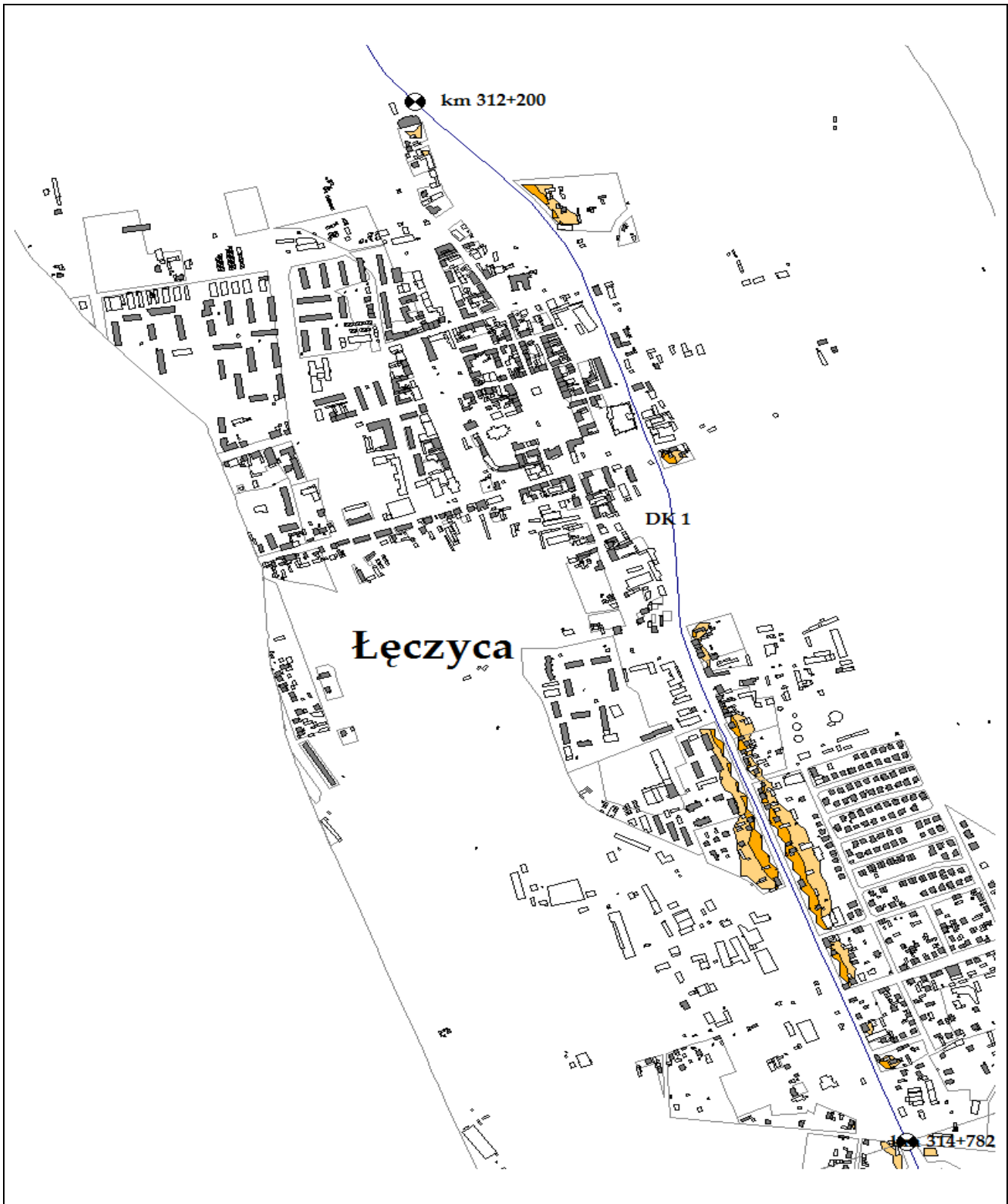
Zabudowa

	Obiekty podlegające ochronie akustycznej
	Obiekty nie podlegające ochronie akustycznej

Elementy sytuacyjne

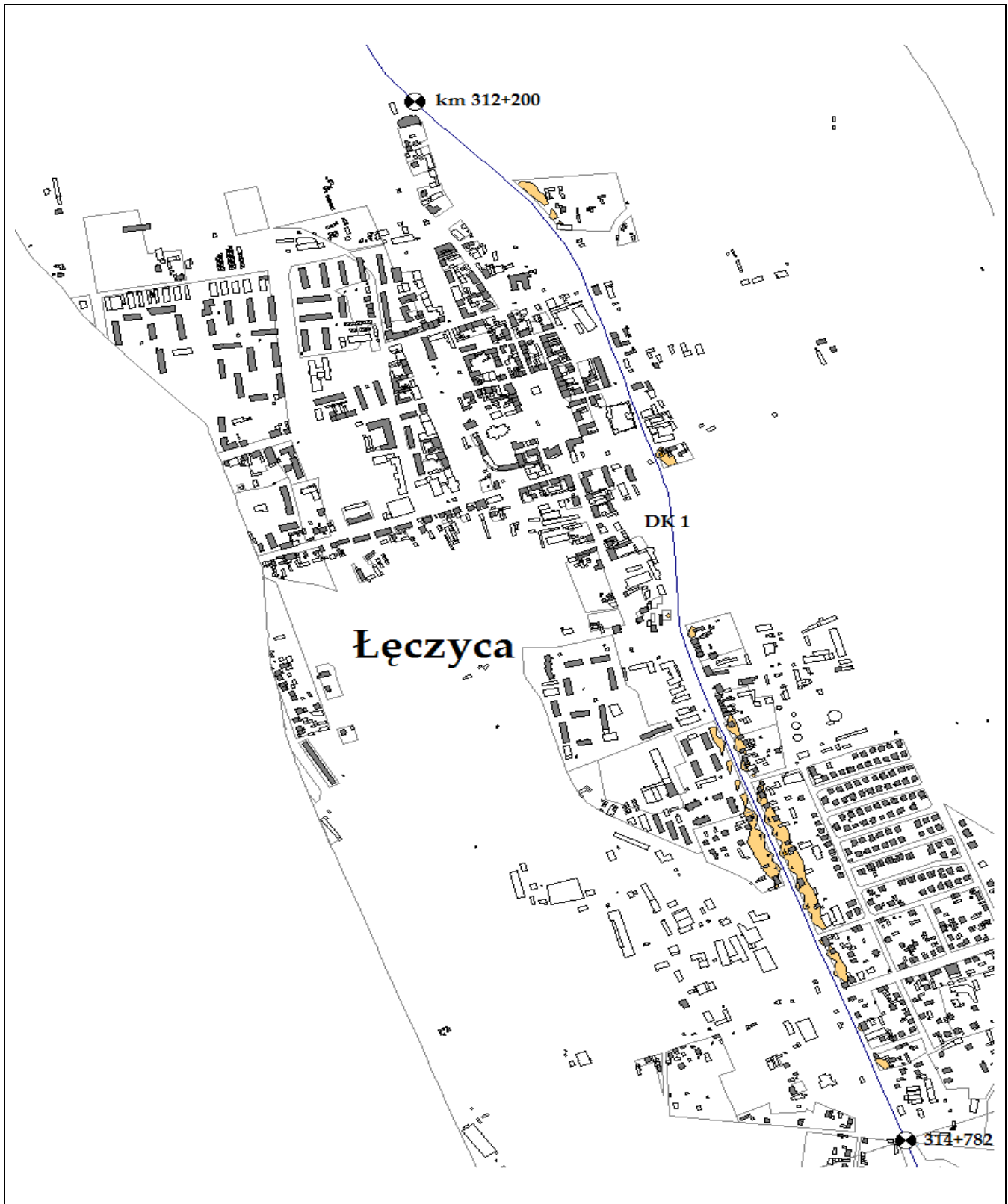
	Drogi objęte zakresem Programu
	Drogi pozostałe
	Tereny o nieokreślonych wartościach dopuszczalnych

Ryc. 1 DK 1 ŁĘCZYCA (PRZEJŚCIE) – przed realizacją Programu



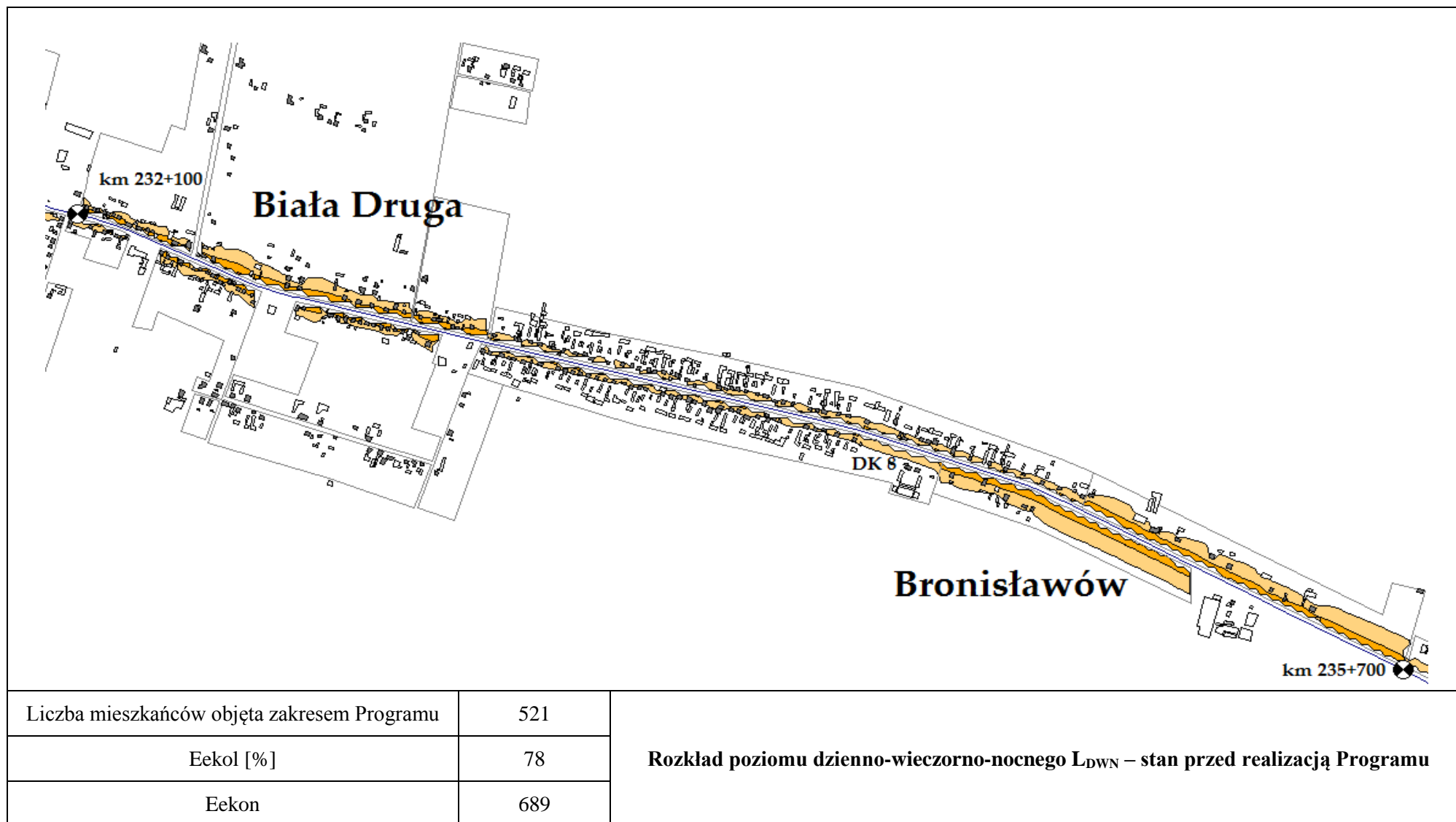
Liczba mieszkańców objęta zakresem Programu	476	Rozkład poziomy dziennie-wieczorno-nocnego L_{DWN} – stan przed realizacją Programu
Eekol [%]	75	
Eekon	878	

Ryc. 2 DK 1 ŁĘCZYCA (PRZEJŚCIE) – po realizacji Programu

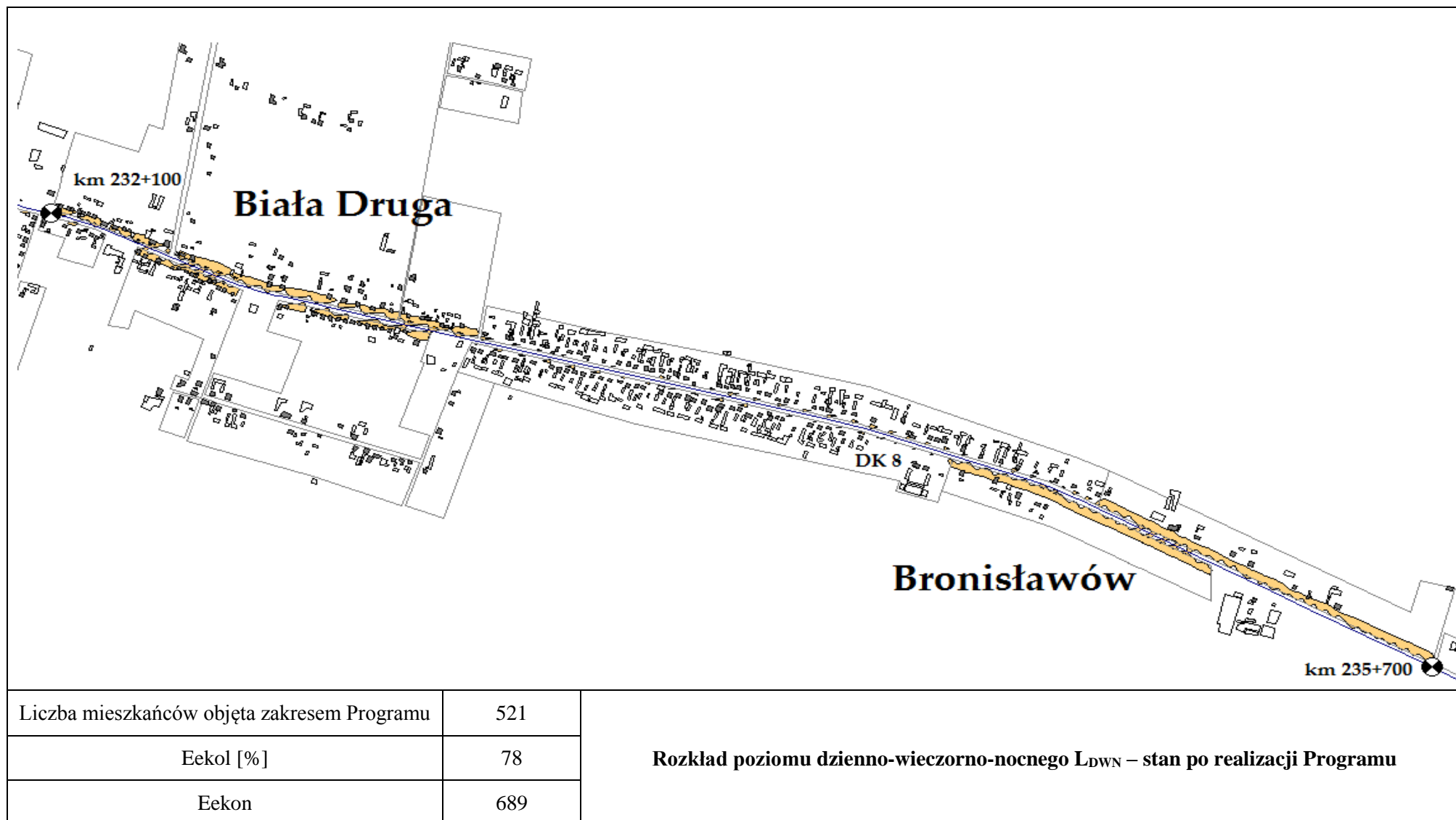


Liczba mieszkańców objęta zakresem Programu	476	Rozkład poziomy dziennie-wieczorno-nocnego L_{DWN} – stan po realizacji Programu
Eekol [%]	75	
Eekon	878	

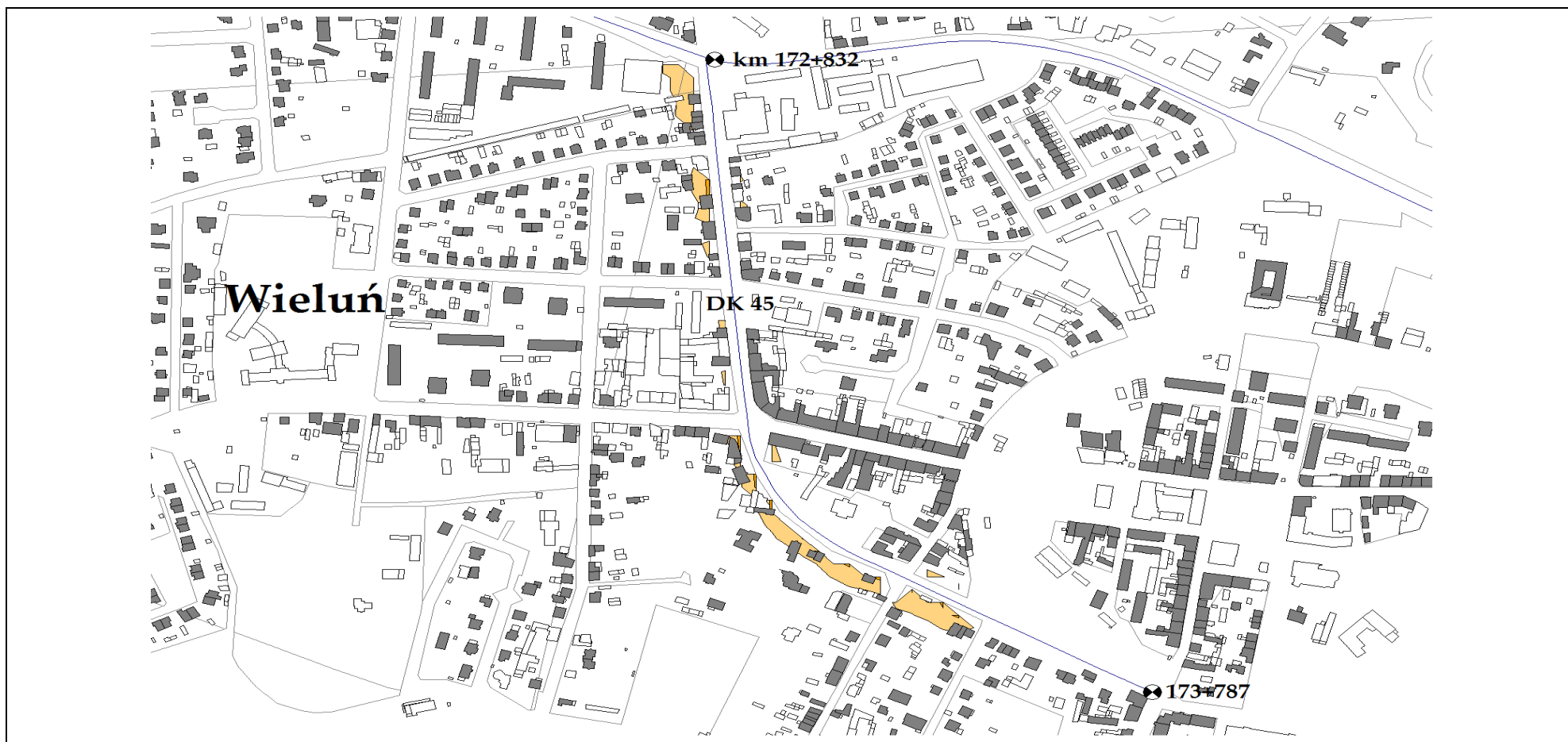
Ryc. 3 DK 8 WALICHNOWY – WIELUŃ – przed realizacją Programu



Ryc. 4 DK 8 WALICHNOWY – WIELUŃ – po realizacji Programu

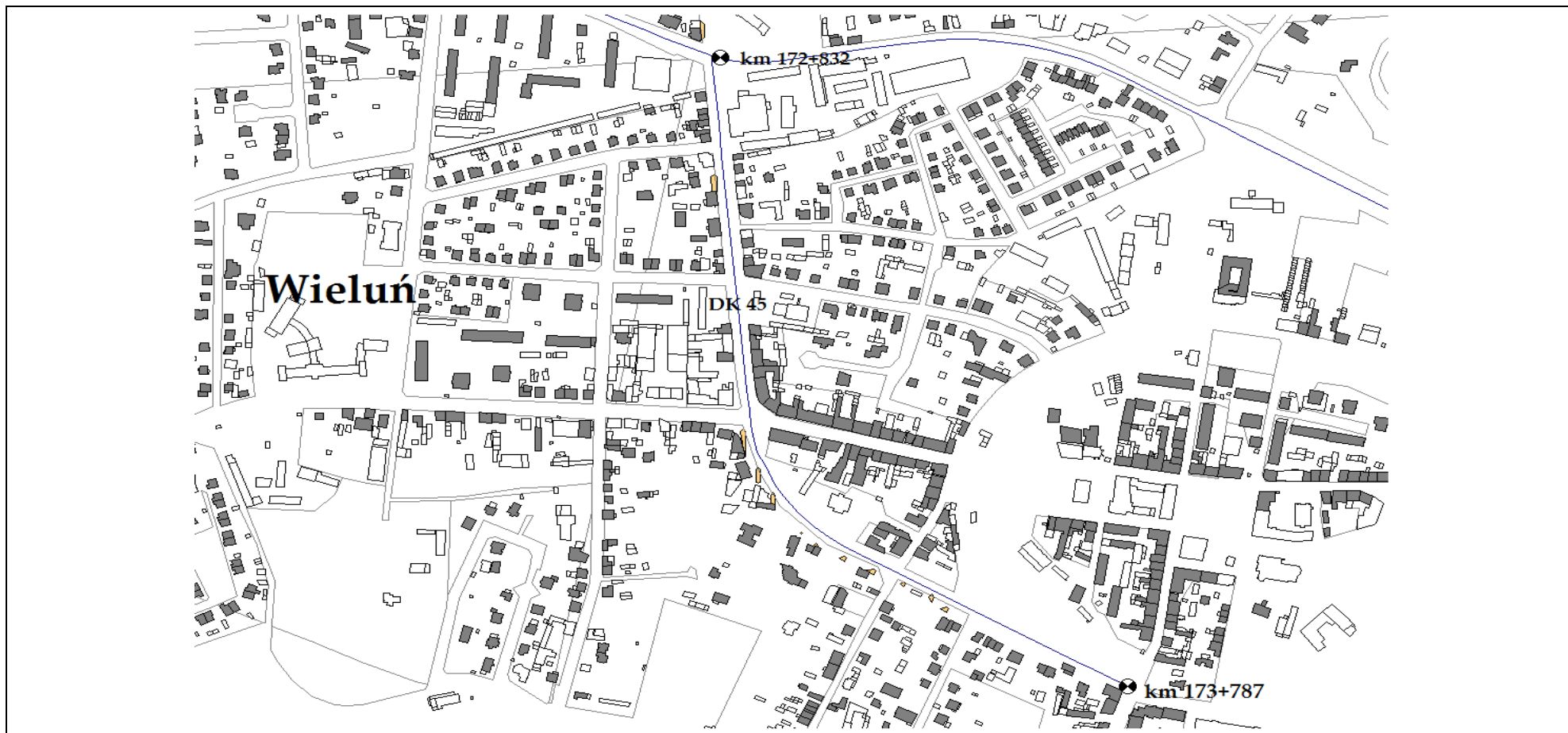


Ryc. 5 DK 45 WIELUŃ (PRZEJŚCIE) – przed realizacją Programu



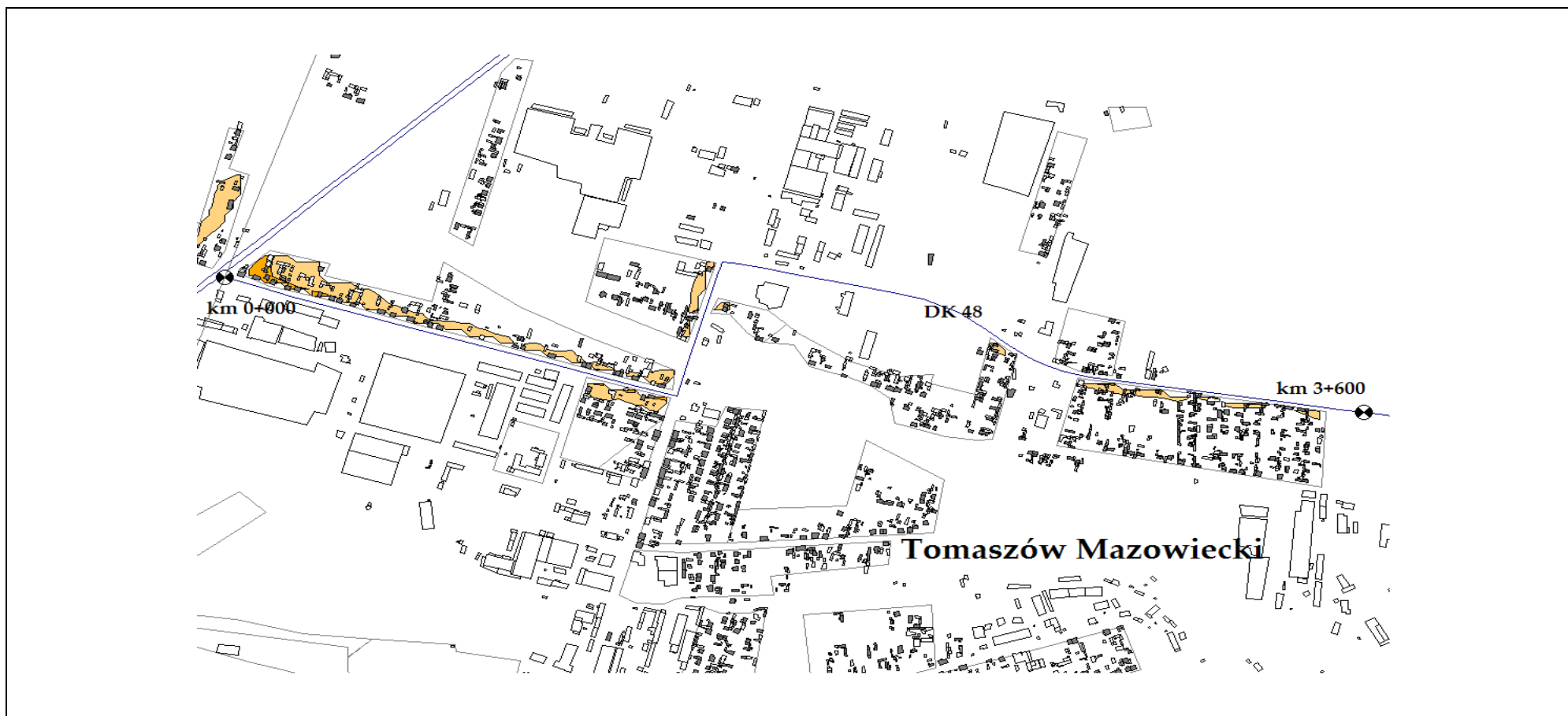
Liczba mieszkańców objęta zakresem Programu	800	Rozkład poziomy dzieńno-wieczorno-nocnego L_{DWN} – stan przed realizacją Programu
Eekol [%]	92	
Eekon	4000	

Ryc. 6 DK 45 WIELUŃ (PRZEJŚCIE) – po realizacji Programu



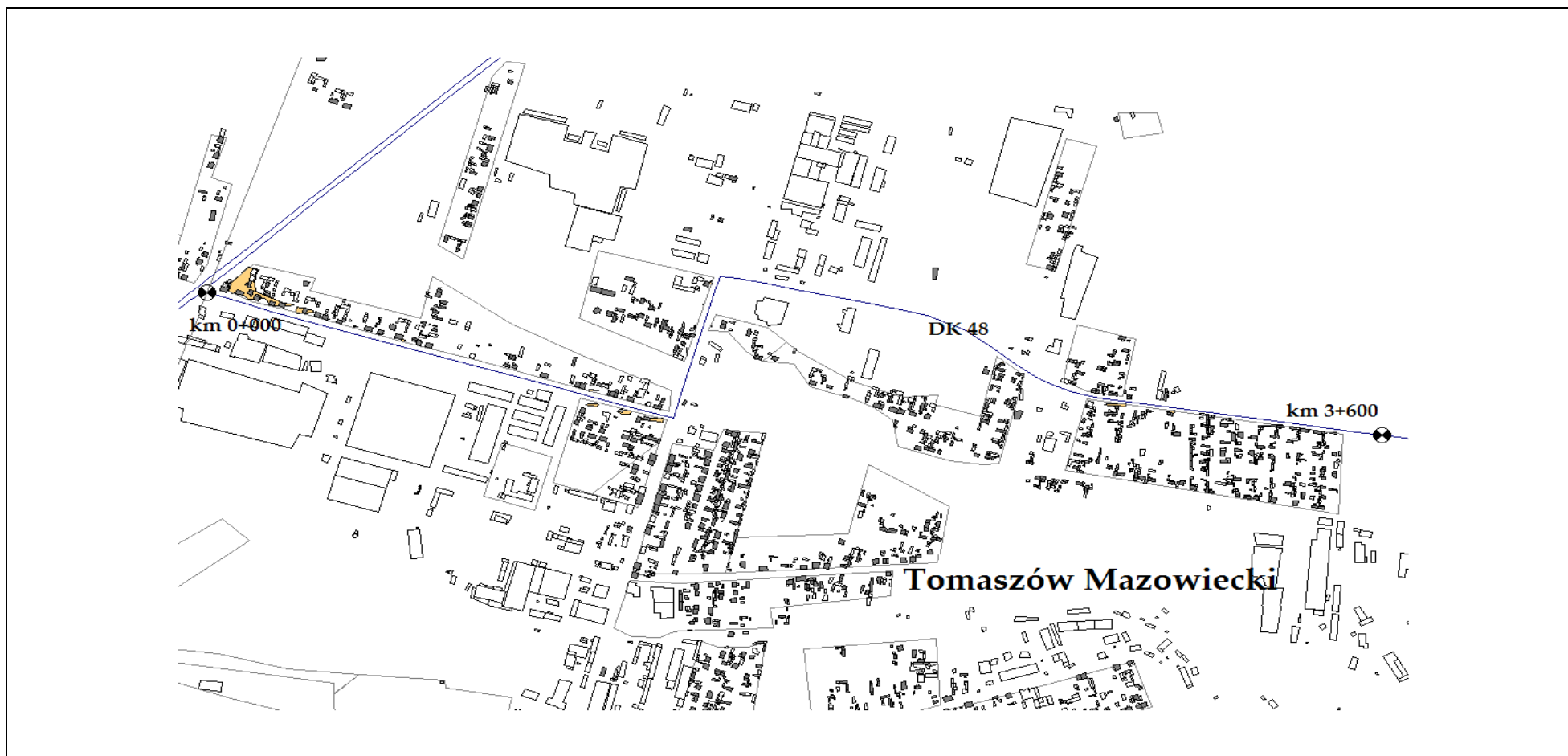
Liczba mieszkańców objęta zakresem Programu	800	Rozkład poziomu dziennie-wieczorno-nocnego L_{DWN} – stan przed realizacją Programu
Eekol [%]	92	
Eekon	4000	

Ryc. 7 DK 48 TOMASZÓW MAZOWIECKI (PRZEJŚCIE) – przed realizacją Programu



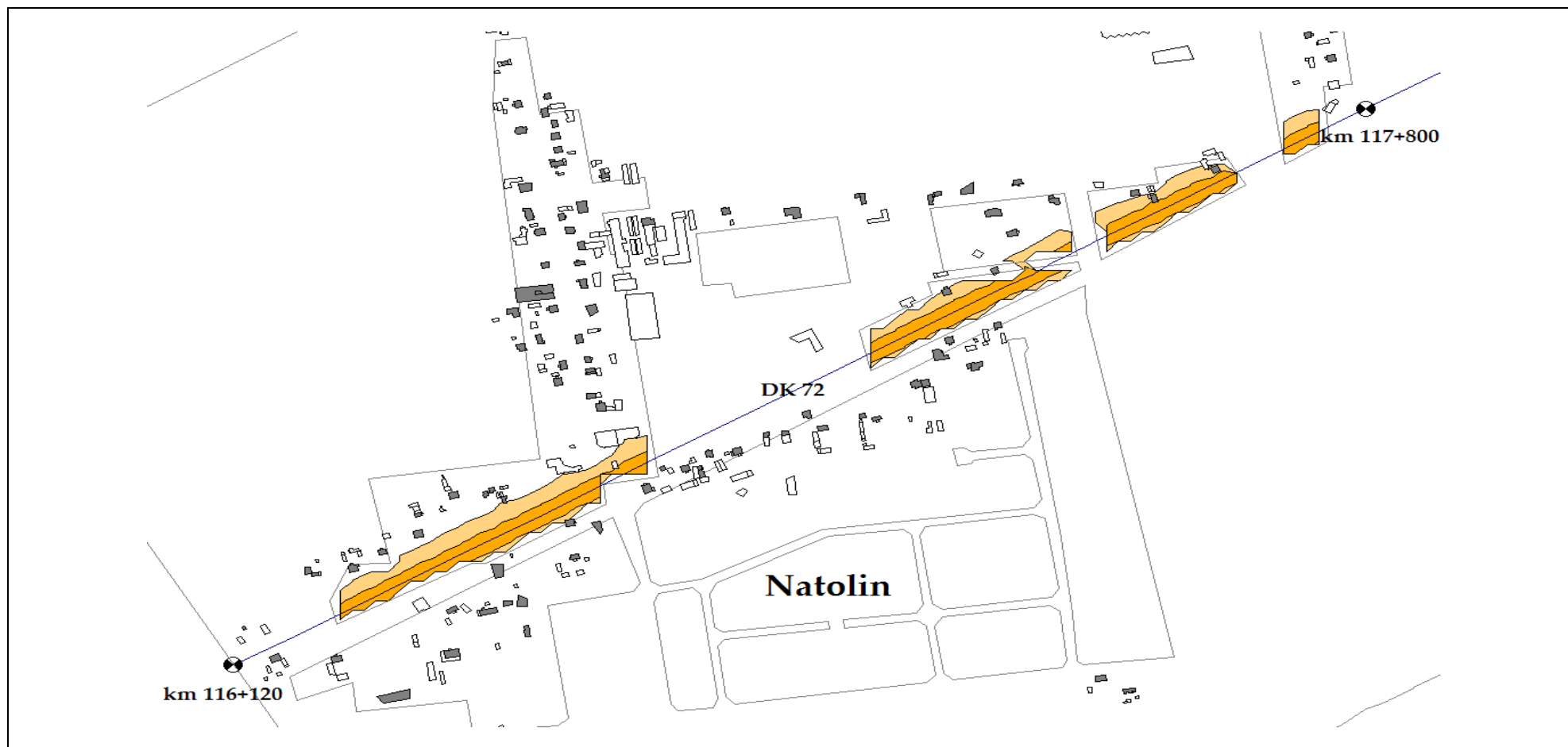
Liczba mieszkańców objęta zakresem Programu	513	Rozkład poziomu dziennie-wieczorno-nocnego L_{DWN} – stan po realizacji Programu
Eekol [%]	94	
Eekon	679	

Ryc. 8 DK 48 TOMASZÓW MAZOWIECKI (PRZEJŚCIE) – po realizacji Programu



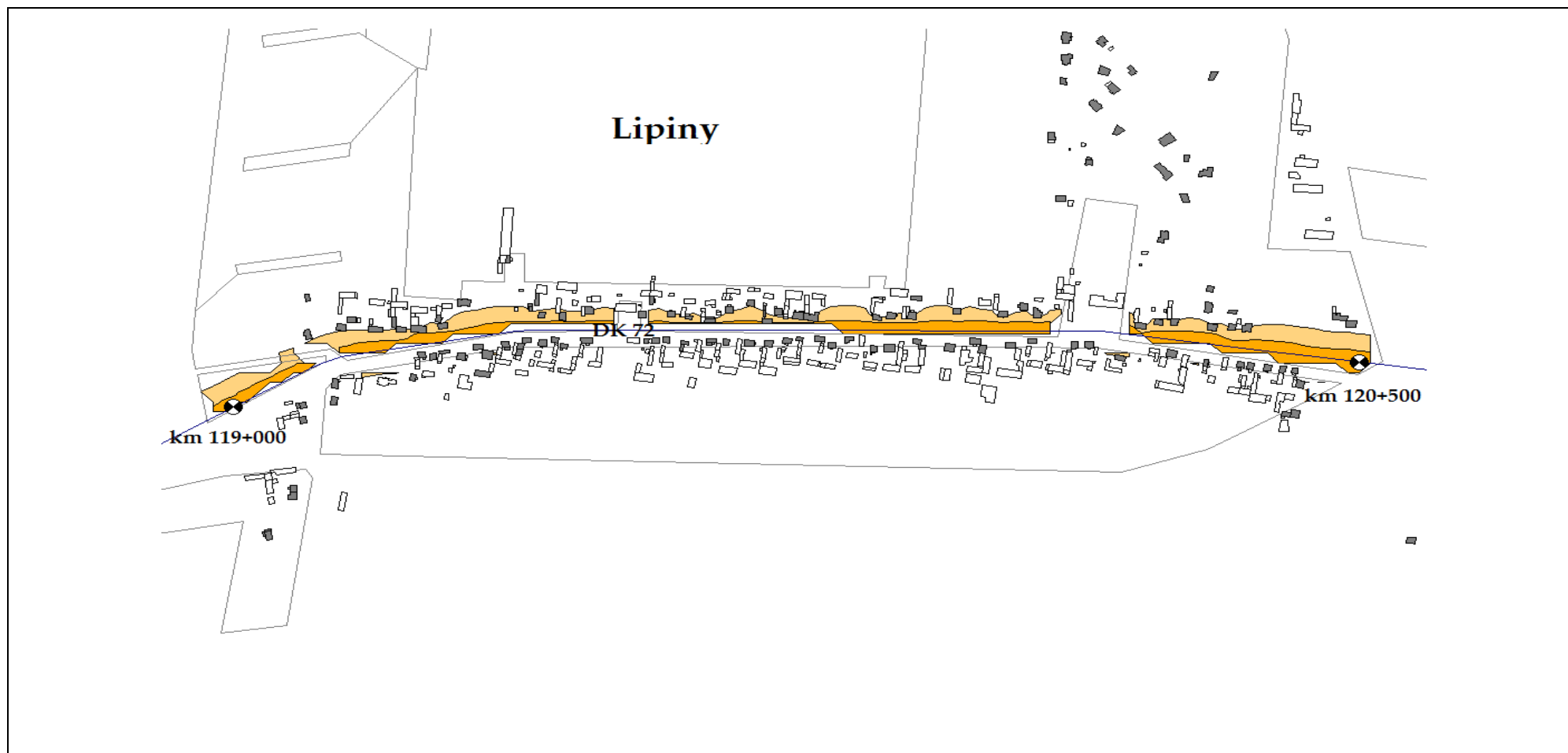
Liczba mieszkańców objęta zakresem Programu	513	Rozkład poziomu dziennie-wieczorno-nocnego L_{DWN} – stan po realizacji Programu
Eekol [%]	94	
Eekon	679	

Ryc. 9 DK 72 ŁÓDŹ – BRZEZINY – przed realizacją Programu



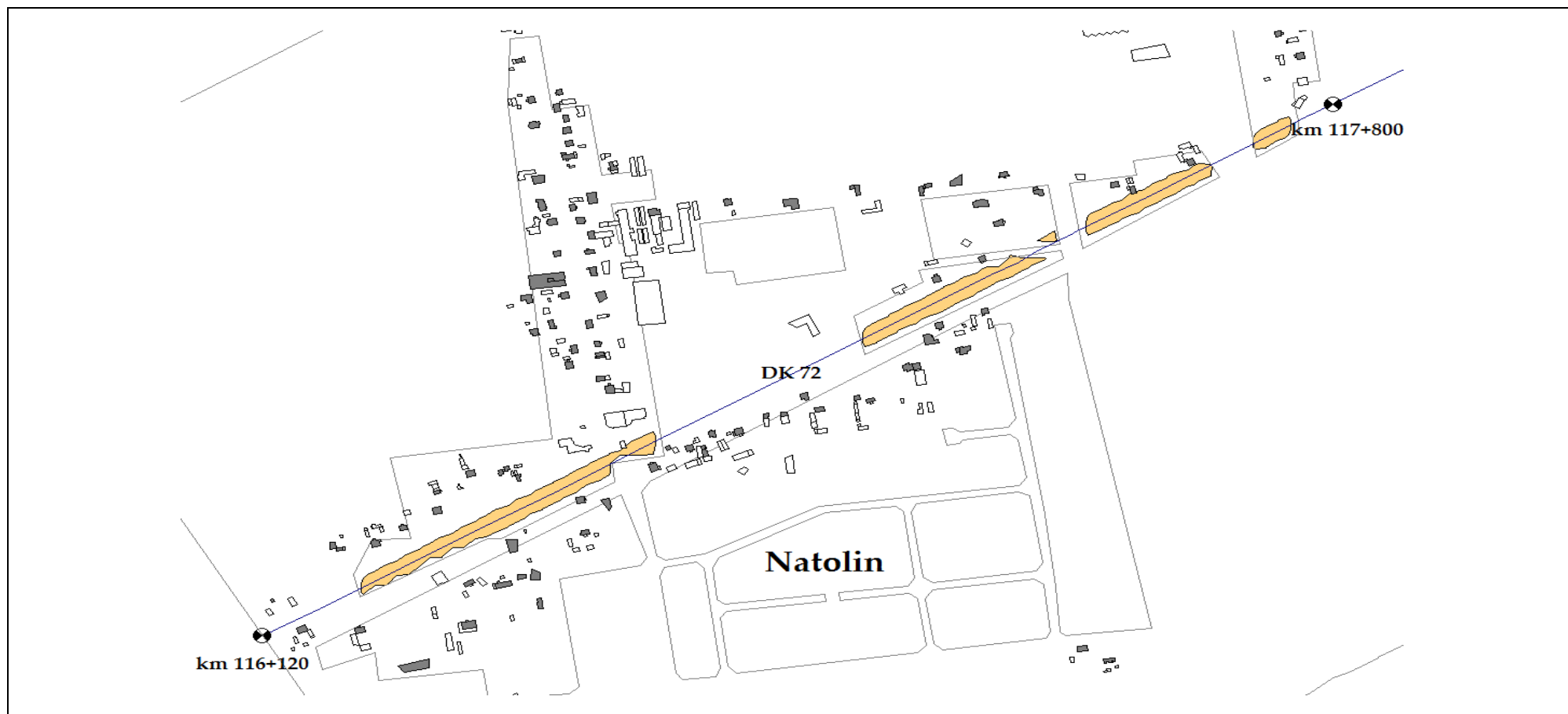
Liczba mieszkańców objęta zakresem Programu	61	Rozkład poziomy dzieńno-wieczorno-nocnego L_{DWN} – stan przed realizacją Programu
Eekol [%]	91	
Eekon	94	

Ryc. 10 DK 72 ŁÓDŹ – BRZEZINY – przed realizacją Programu



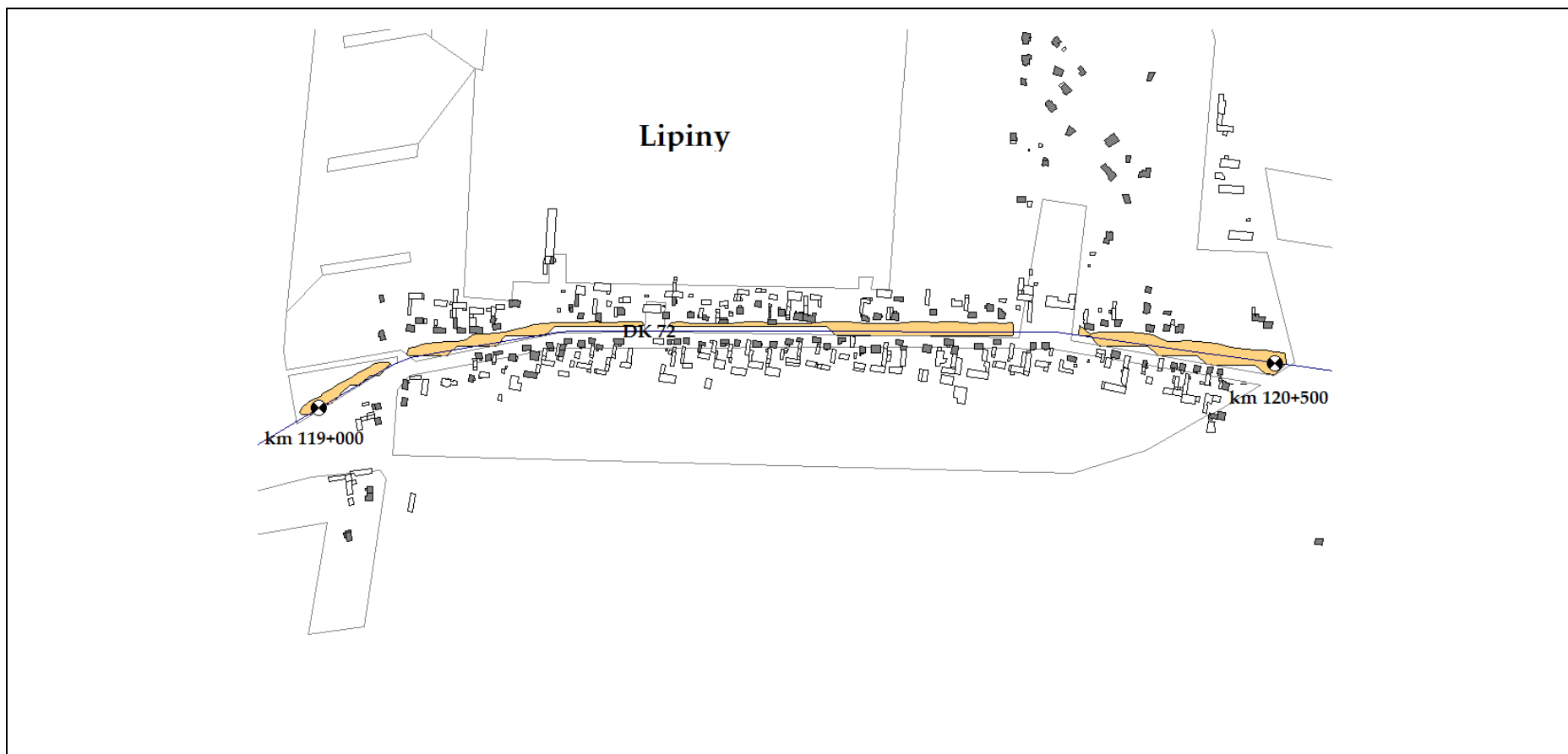
Liczba mieszkańców objęta zakresem Programu	133	Rozkład poziomu dziennie-wieczorno-nocnego L_{DWN} – stan przed realizacją Programu
Eekol [%]	79	
Eekon	374	

Ryc. 11 DK 72 ŁÓDŹ – BRZEZINY – po realizacji Programu



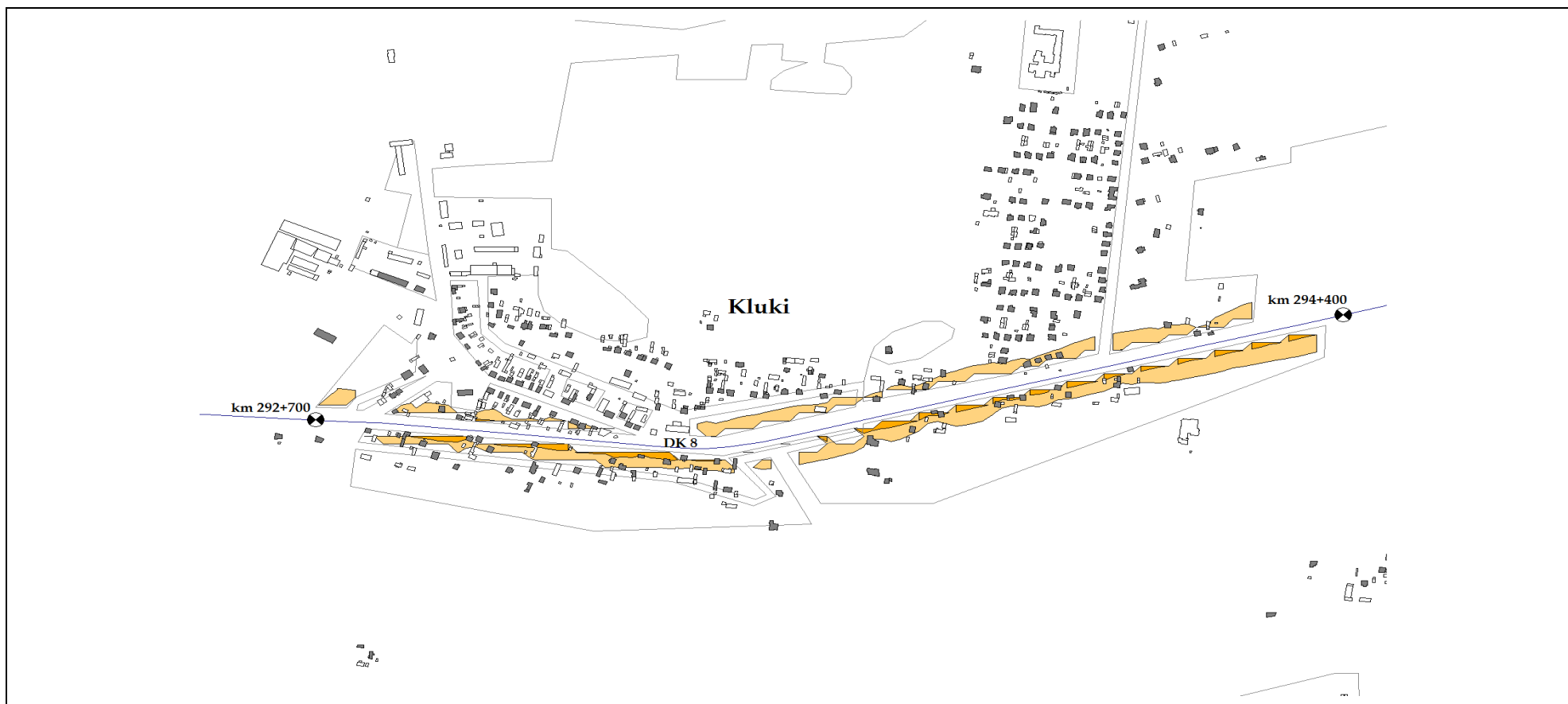
Liczba mieszkańców objęta zakresem Programu	61	Rozkład poziomu dziennie-wieczorno-nocnego L_{DWN} – stan po realizacji Programu
Eekol [%]	91	
Eekon	94	

Ryc. 12 DK 72 ŁÓDŹ – BRZEZINY – po realizacji Programu



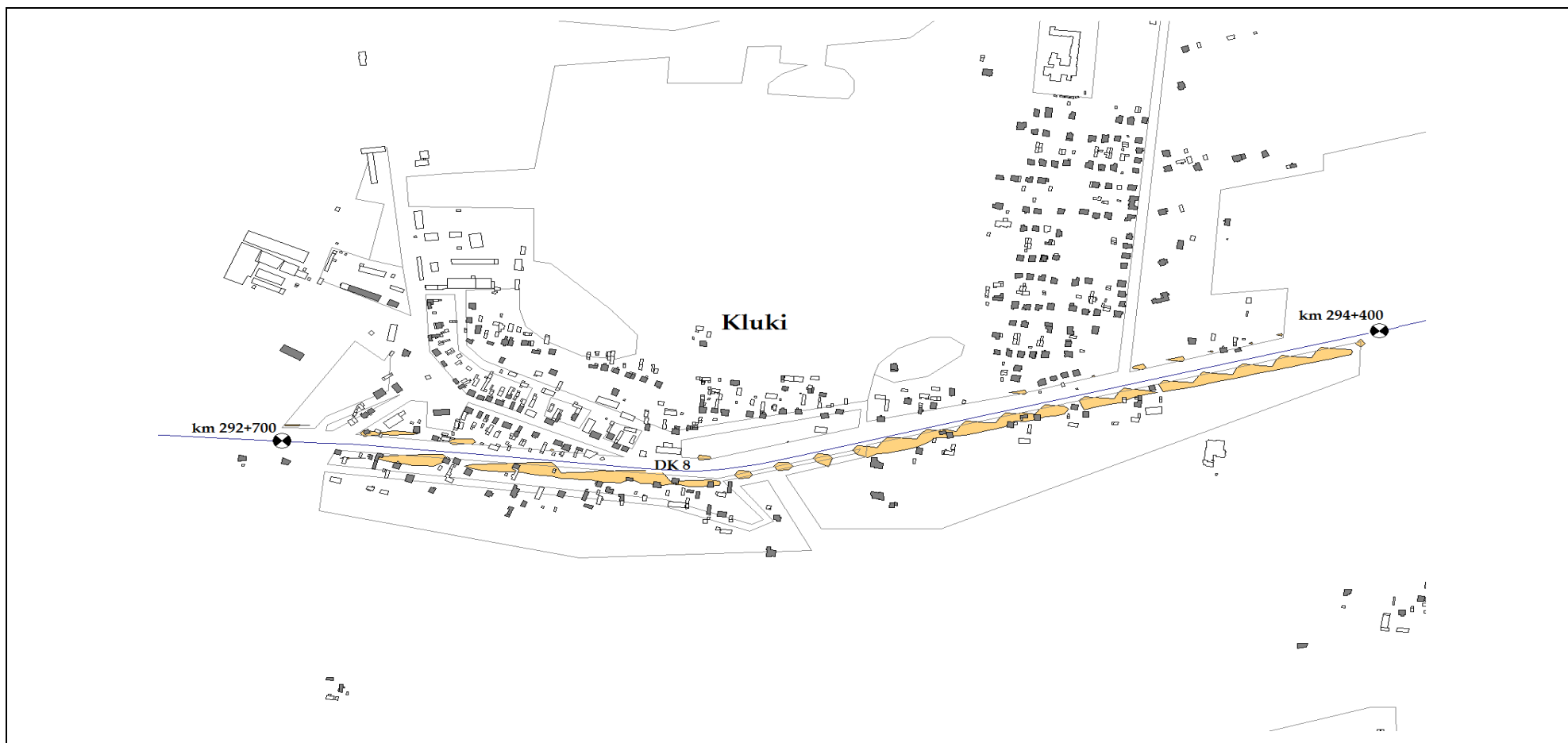
Liczba mieszkańców objęta zakresem Programu	133	Rozkład poziomu dziennie-wieczorno-nocnego L_{DWN} – stan po realizacji Programu
Eekol [%]	79	
Eekon	374	

Ryc. 13 DK 8 SZCZERCÓW – BELCHATÓW – przed realizacją Programu



Liczba mieszkańców objęta zakresem Programu	169	Rozkład poziomu dziennie-wieczorno-nocnego L_{DWN} – stan przed realizacją Programu
Eekol [%]	77	
Eekon	1690	

Ryc. 14 DK 8 SZCZERCÓW – BĘLCHATÓW – po realizacji Programu



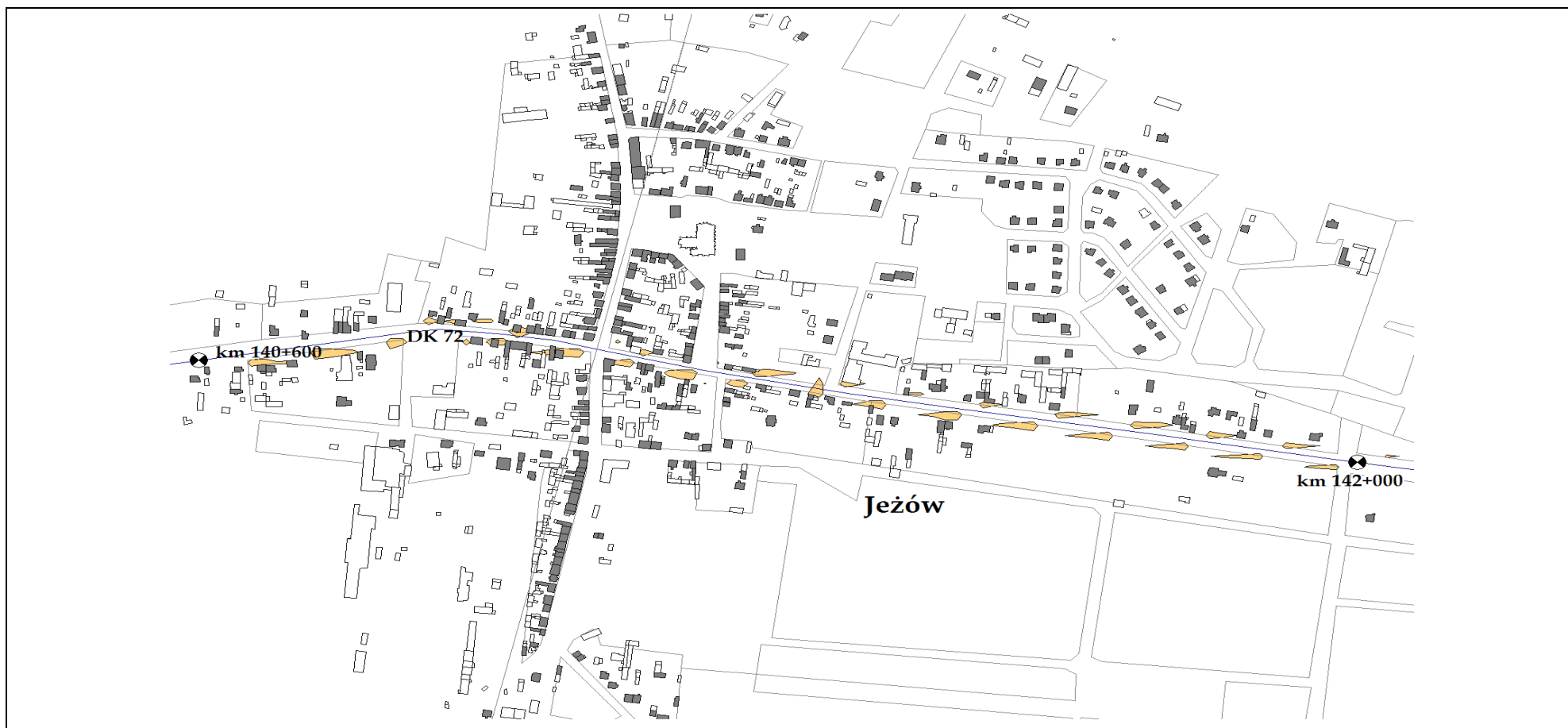
Liczba mieszkańców objęta zakresem Programu	169	Rozkład poziomy dzieńno-wieczorno-nocnego L_{DWN} – stan po realizacji Programu
Eekol [%]	77	
Eekon	1690	

Ryc. 15 DK 72 BRZEZINY – JEŻÓW – RAWA MAZOWIECKA – przed realizacją Programu



Liczba mieszkańców objęta zakresem Programu	198	Rozkład poziomy dziennie-wieczorno-nocnego L_{DWN} – stan przed realizacją Programu
Eekol [%]	86	
Eekon	1021	

Ryc. 16 DK 72 BRZEZINY – JEŻÓW – RAWA MAZOWIECKA – po realizacji Programu



Liczba mieszkańców objęta zakresem Programu	198	Rozkład poziomu dziennie-wieczorno-nocnego L_{DWN} – stan po realizacji Programu
Eekol [%]	86	
Eekon	1021	

VII. Streszczenie w języku niespecjalistycznym

Opracowanie programu ochrony środowiska przed hałasem wynika z obowiązku nałożonego w art. 119 ustawy z dnia 27.04.2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r. poz. 1232, ze zm.). Wymóg ten został wprowadzony do ustawy Poś poprzez implementację Dyrektywy 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej z dnia 25.06.2002 r. odnoszącej się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku.

Konieczność aktualizacji opracowania pt.: *„Program ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami położonych wzdłuż dróg krajowych o obciążeniu ponad 3 000 000 pojazdów rocznie, z terenu województwa łódzkiego, których eksploatacja spowodowała negatywne oddziaływanie akustyczne tj. przekroczone zostały dopuszczalne poziomy hałasu określone wskaźnikami L_{dwn} i L_n ”* jest spowodowana zmianą rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112), która to pociągnęła za sobą dezaktualizację danych ujętych w mapach akustycznych przedłożonych przez GDDKiA w 2012 r.

Zmiana przepisów odnośnie dopuszczalnych poziomów hałasu spowodowała, że część informacji zawartych w wykonanych mapach akustycznych stała się nieaktualna. Dotyczy to przede wszystkim map przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu, na podstawie których tworzy się programy ochrony środowiska przed hałasem.

Merytoryczną podstawą opracowania aktualizacji *Programu ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami położonych wzdłuż dróg krajowych o obciążeniu ponad 3 000 000 pojazdów rocznie, z terenu województwa łódzkiego, których eksploatacja spowodowała negatywne oddziaływanie akustyczne tj. przekroczone zostały dopuszczalne poziomy hałasu określone wskaźnikami L_{dwn} i L_n* są zaktualizowane mapy terenów zagrożonych hałasem (mapy konfliktów akustycznych), które wraz z poprzednim projektem programu ochrony środowiska przed hałasem stanowią podstawę niniejszego opracowania.

Niniejszy dokument odpowiada na pytanie jakie należy podjąć działania po zmianie dopuszczalnych poziomów hałasu oraz czy przyjęte w poprzednim projekcie Programu (z 2012 r.) założenia są nadal aktualne.

Zaktualizowane zostały zadania, które ze względu na zmianę przepisów straciły ważność.

Głównym celem niniejszego dokumentu jest wskazanie kierunków i działań, których konsekwentna realizacja spowoduje dostosowanie poziomu hałasu do dopuszczalnego, na terenach, na których nastąpiły przekroczenia obowiązujących norm.

Dokument wskazuje również kierunki działań, mające na celu zapobieganie powstawaniu nowych rejonów konfliktów akustycznych.

Program swoim zakresem obejmuje odcinki dróg krajowych na terenie województwa łódzkiego, po których przejeżdża ponad 3 000 000 pojazdów rocznie, dla których z dniem 1 stycznia 2011 r., zgodnie z § 2 ust. 2 lit. a rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie dróg, linii kolejowych i lotnisk, których eksploatacja może powodować negatywne oddziaływanie akustyczne na znacznych obszarach, dla których jest wymagane sporządzenie map akustycznych, oraz sposobów określania granic terenów objętych tymi mapami (Dz. U. z 2007 r. Nr 1, poz. 8) powstał obowiązek opracowania map akustycznych. Z opracowania wyłączono odcinki dróg krajowych objęte „Programem ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami położonych wzdłuż dróg krajowych i ekspresowych z terenu województwa łódzkiego, których eksploatacja spowodowała negatywne oddziaływanie akustyczne. tj. przekroczone zostały dopuszczalne poziomy hałasu określone wskaźnikami L_{dwn} i L_n na lata 2009-2014.

Na Rysunku 1 przedstawiono orientacyjną lokalizację odcinków dróg krajowych, objętych zakresem niniejszego opracowania.

Rysunek 1. Orientacyjna lokalizacja odcinków dróg krajowych objętych zakresem Programu



Szczegółowe analizy przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu pochodzącego od odcinków dróg objętych Programem przedstawiono poniżej.

Tabela 1. Zakres przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu

Numer drogi	Kilometraż		Opis odcinka	Wielkość przekroczeń [dB]		Wielkość wskaźnika M		Liczba ludności narażonej na ponadnormatywny hałas
	początkowy	końcowy		Wskaźnik L _{DWN}	Wskaźnik L _N	Wskaźnik L _{DWN}	Wskaźnik L _N	
	[km]	[km]						
A1	388+000	391+000	Głuchów – DK 8	0-5*	0-5*	0-1	0-2	181
A1	391+000	392+000	Głuchów – DK 8	0-5*	0-5*	0-1	0-2	
A1	392+000	394+000	Głuchów – DK 8	0-5*	0-5*	0	0	
A1	394+000	395+336	Głuchów – DK 8	0-15	0-15	0	0	
A2	344+006	349+155	WEŻEL EMILIA – WEŻEL PIĄTEK	0-5*	0-5*	0	0	0
DK1	280+428	289+343	DĄBROWICE – KROŚNIEWICE	0-10	0-10	0-5	0-5	9941
DK1	292+531	296+000	KROŚNIEWICE – ŁĘCZYCA	0-5*	0-5*	0	0	
DK1	296+000	301+900	KROŚNIEWICE – ŁĘCZYCA	0-5	0-5	0-2	0-2	
DK1	301+900	310+100	KROŚNIEWICE – ŁĘCZYCA	0-5**	0-5**	0-5	0-5	
DK1	310+100	310+725	KROŚNIEWICE – ŁĘCZYCA	0-5*	0-5*	0-1	0-2	
DK1	310+725	312+200	ŁĘCZYCA (PRZEJŚCIE)	0-5*	0-5*	0-1	0-2	
DK1	312+200	314+782	ŁĘCZYCA (PRZEJŚCIE)	0-15	0-15	0-10	0-10	
DK1	316+400	317+100	ŁĘCZYCA – OZORKÓW	0-10	0-10	0-5	0-5	
DK1	322+328	323+800	OZORKÓW – WEŻEL EMILIA	0-10	0-10	0-5	0-5	
DK1	326+700	327+700	OZORKÓW – WEŻEL EMILIA	0-10*	0-10*	0-2	0-2	
DK1	328+000	333+500	OZORKÓW – WEŻEL EMILIA	0-5*	0-5*	0-1	0-1	
DK1	333+500	335+458	WEŻEL EMILIA – ZGIERZ	0-10	0-10	0-5	0-5	
DK1	401+000	405+000	ROKSZYCE – KAMIENSK	0-5	0-5	0	0-1	
DK1	405+000	423+010	ROKSZYCE – KAMIENSK	0-5*	0-5*	0-1	0-1	
DK1	423+010	427+500	KAMIENSK – ŁADZICE	0-5*	0-5*	0-5	0-5	
DK1	436+700	439+700	KAMIENSK – ŁADZICE	0-5	0-5	0-1	0-1	
DK1	439+700	439+898	KAMIENSK – ŁADZICE	0-5**	0-5**	0-1	0-1	
DK2	400+387	410+068	ŁOWICZ – GR. WOJ.	0-5*	0-5*	0-2	0-1	179
DK8	224+654	228+600	WALICHNOWY - WIELUŃ	0-5	0-5	0-2	0-2	3788
DK8	228+600	236+800	WALICHNOWY – WIELUŃ	0-15	0-15	0-10	0-10	
DK8	236+800	241+408	WALICHNOWY – WIELUŃ	0-10	0-10	0-2	0-2	
DK8	241+408	244+472	WIELUŃ (PRZEJŚCIE)	0-15	0-15	0-10	0-10	
DK8	244+472	254+800	WIELUŃ - OSJAKÓW	0-5	0-5	0-1	0-1	
DK8	254+800	259+546	WIELUŃ – OSJAKÓW	0-5**	0-5**	0-1	0-1	
DK8	284+381	292+700	SZCZERCÓW - BĘLCHATÓW	0-5	0-5	0-1	0-1	
DK8	292+700	294+400	SZCZERCÓW – BĘLCHATÓW	0-10	0-10	0-2	0-2	
DK8	303+693	305+640	BĘLCHATÓW (PRZEJŚCIE)	0-10	0-10	0-5	0-5	

DK8	305+640	317+501	BELCHATÓW - MZURKI	0-5	0-5	0-1	0-1	j.w.	
DK8	317+501	324+772	MZURKI – PIOTRKÓW TRYBUNALSKI	0-5	0-5	0-1	0-1		
DK12	306+442	318+161	BŁASZKI - SIERADZ	0-5	0-5	0-2	0-1		
DK12	401+949	408+571	PIOTRKÓW TRYBUNALSKI - PRZYGLÓW	0-5	0-5	0-1	0-1	2149	
DK12	408+571	412+000	PRZYGLÓW - SULEJÓW	0-5*	0-5*	0-2	0-2		
DK12	412+000	413+633	PRZYGLÓW - SULEJÓW	0-5*	0-5*	0-5	0-5		
DK12	438+270	442+447	DR. WOJ. 713 - OPOCZNO	0-5*	0-5*	0-2	0-2		
DK12	442+447	443+425	OPOCZNO (PRZEJŚCIE)	0-10	0-10	0-10	0-10		
DK14	0+000	4+000	ŁOWICZ – JAMNO	0-5	0-5	0-1	0-1		
DK14	4+000	9+854	ŁOWICZ – JAMNO	0-10	0-10	0-10	0-10		
DK14	13+800	14+500	JAMNO – GŁOWNO	0-10**	0-10**	0-5	0-10	8272	
DK14	14+500	19+600	JAMNO – GŁOWNO	0-5*	0-5*	0-2	0-2		
DK14	19+600	20+800	JAMNO – GŁOWNO	0-10	0-10	0-5	0-10		
DK14	20+800	21+900	JAMNO – GŁOWNO	0-15	0-15	0-20	0-25		
DK14	21+900	23+100	JAMNO – GŁOWNO	0-10	0-10	0-5	0-10		
DK14	23+100	23+800	JAMNO – GŁOWNO	0-15	0-15	0-20	0-25		
DK14	23+800	24+930	JAMNO – GŁOWNO	0-5	0-5	0-1	0-1		
DK14	24+930	29+700	GŁOWNO – STRYKÓW	0-5	0-5	0-1	0-1		
DK14	29+700	30+800	GŁOWNO – STRYKÓW	0-10*	0-10*	0-5	0-10		
DK14	30+800	32+735	GŁOWNO – STRYKÓW	0-5*	0-5*	0-2	0-2		
DK14	32+800 0+000	37+300 0+100	STRYKÓW (PRZEJŚCIE)	0-10*	0-10*	0-5	0-10		
DK14	0+100 37+500	0+300 41+700	STRYKÓW – ŁÓDŹ	0-5	0-5	0-1	0-1		
DK14	65+081	70+661	PABIANICE (PRZEJŚCIE)	0-5*	0-5*	0-2	0-1		j.w.
DK14	70+661	74+918	PABIANICE – ŁASK	0-5*	0-5*	0-2	0-1		
DK42	132+703	138+778	RADOMSKO (PRZEJŚCIE)	0-5*	0-5*	0-2	0-2		
DK45	172+832	173+787	WIELUŃ (PRZEJŚCIE)	0-10	0-10	0-10	0-10	800	
DK48	0+000	3+600	TOMASZÓW MAZOWIECKI (PRZEJŚCIE)	0-10	0-10	0-10	0-10	513	
DK70	28+223	32+427	SKIERNIEWICE – GR. WOJ.	0-5	brak	0-1	0	14	
DK71	11+297	14+287	ZGIERZ (PRZEJŚCIE) - od Strykowa ZGIERZ	0-5*	0-5*	0-5	0-5	4022	
DK71	22+859	31+982	ALEKSANDRÓW - KONSTANTYNÓW	0-5*	0-5*	0-2	0-5		
DK71	45+800	52+600	PABIANICE - RZGÓW	0-5	0-5	0-1	0-1		

	0+000	0+600						
DK72	89+192	94+058	ALEKSANDRÓW (PRZEJŚCIE)	0-5	0-5	0-2	0-5	3572
DK72	94+058	95+297	ALEKSANDRÓW – ŁÓDŹ	0-5	0-5	0-2	0-5	
DK72	116+120	120+500	ŁÓDŹ – BRZEZINY	0-10	0-10	0-5	0-5	
DK72	120+500	125+478	ŁÓDŹ – BRZEZINY	0-5	0-5	0-2	0-2	
DK72	125+478	126+128	BRZEZINY (PRZEJŚCIE)	0-5*	0-5*	0-3	0-2	
DK72	126+128	128+000	BRZEZINY – JEŻÓW	0-5	0-5	0-2	0-2	
DK72	134+700	141+076	BRZEZINY – JEŻÓW	0-10	0-5*	0-2	0-2	
DK72	141+076	160+777	JEŻÓW – RAWA MAZOWIECKA	0-10*	0-5*	0-2	0-2	
DK91	0+000	12+959	DROGA A1 – PIOTRKÓW TRYB.	0-5	0-5	0-1	0-1	
DK91	56+749	61+119	RADOMSKO (PRZEJŚCIE1)	0-10	0-10	0-10	0-10	
DK92	0+000	2+555	KROŚNIEWICE (OBWODNICA)	0-5*	0-5*	0-1	0-2	740
DK92	342+277	353+727	KROŚNIEWICE – KUTNO	0-5*	0-5*	0-2	0-2	
DK92	353+727	356+837	KUTNO (OBWODNICA)	0-5*	0-5*	0-1	0-2	

* Przekroczenia powyżej wskazanej wartości występują tylko w pasie drogowym, który powinien zostać wyłączony z mapy wrażliwości hałasowej,

** pojedyncze budynki narażone na hałas nieznacznie przekraczający podany zakres.

Ze względu na wielkość przekroczeń zdefiniowano zadania Programu. Zostały one dobrane w ten sposób, aby uwzględniać wpływ aktualnie realizowanych oraz przyszłych inwestycji na klimat akustyczny w danym rejonie. Podyktowane jest to zarówno względami ekonomicznymi jak i brakiem możliwości „cofnięcia” działań zrealizowanych w następstwie Programu (np. budowa ekranów akustycznych – nieuwzględniona w tym dokumencie).

W poniższej tabeli zaproponowano ogólny sposób ustalania planów działań wraz z określeniem terminu ich realizacji.

Tabela 2. Zestawienie okresów operacyjnych Programu ochrony środowiska przed hałasem

Okres	Zadanie	Lata
Krótkoterminowy	Zadania główne - inwestycyjne na terenach, na których występują przekroczenia poziomów dopuszczalnych powyżej 5 dB: – remonty nawierzchni drogowej. Zadania wspomagające Program na terenach, na których występują przekroczenia poziomów dopuszczalnych hałasu w dowolnym zakresie: – kontrola stanu nawierzchni drogowej, – kontrola przestrzegania przepisów odnośnie prędkości ruchu, – uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego. Zadania dwuetapowe – Etap I: – Etap IA: wymiana nawierzchni na nawierzchnię o ograniczonej hałaśliwości, – Etap IB: utrzymanie nawierzchni w dobrym stanie technicznym.	2015-2020
Długoterminowy – wraz z aktualizacją Programu	Zadania, których realizacja nie jest możliwa, lub jest niewskazana w okresie krótkoterminowym, a także kontynuacja zadań realizowanych w okresie krótkoterminowym. Zadania dwuetapowe – Etap II: – Etap IIA: wykonanie przeglądu ekologicznego w razie stwierdzenia braku możliwości dalszej redukcji hałasu, – Etap IIB: zastosowanie działań inwestycyjnych (wymiana nawierzchni drogowej, budowa ekranów akustycznych).	po 2020

Zadania podzielono na główne, wspomagające oraz dwuetapowe.

Do zadań głównych przedmiotowego dokumentu zakwalifikowano zadania, które skutkować będą obniżeniem poziomu hałasu wzdłuż przedmiotowych odcinków dróg w okresie krótkoterminowym (remonty nawierzchni dróg).

Zadania wspomagające Program opierają się na działaniach, których realizacja jest konieczna aby zmniejszyć, wielkość emisji hałasu do środowiska. Ich celem będzie również zwiększenie świadomości zagrożenia hałasem i jego wpływu na zdrowie człowieka.

Dla części odcinków, dla których zarówno nie ma możliwości zastosowania jednego, skutecznego rozwiązania antyhałasowego, jak i nie planowane są żadne zamierzenia inwestycyjne w okresie krótkoterminowym, zaproponowano zadanie dwuetapowe w Wariantcie A (Etap IA i IIA). W pierwszym etapie, należy wymienić nawierzchnię na nawierzchnię o zredukowanej hałaśliwości (uziarnienie 0,8). Następnie, jeśli aktualizacja map akustycznych wykaże dalsze przekroczenia poziomów dopuszczalnych hałasu, to na etapie aktualizacji Programu (Etap IIA), należy rozpatrzyć wykonanie przeglądu ekologicznego. Przegląd ekologiczny będzie miał za zadanie określić, czy w danym rejonie konieczne jest ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania.

Dla odcinków, dla których ze względu na planowane w okresie krótkoterminowym inwestycje (nie wynikające z Programu) spodziewana jest poprawa klimatu akustycznego w ich otoczeniu, zaproponowano zadania dwuetapowe w Wariantcie B. W pierwszym etapie, do czasu realizacji inwestycji oraz aktualizacji mapy akustycznej, należy wykonać niezbędne naprawy nawierzchni drogowej, a następnie, jeśli zaktualizowane mapy akustyczne (uwzględniające zmiany w sieci drogowej) wykażą dalsze przekroczenia, należy zastosować zadania inwestycyjne (wymiana nawierzchni, ekrany akustyczne).

Przyjęto, że dla terenów, dla których przekroczenia poziomu hałasu są najmniejsze i mieszczą się w granicy błędu mapy akustycznej, należy zastosować tylko zadania wspomagające (tzw. prewencyjne).

Wynika to z faktu, iż przyjęty zakres 5-cio decybelowy zawiera w sobie również przekroczenia niższego rzędu (<5 dB), a zasięg przekroczeń w wielu przypadkach nie przekracza pasa drogowego.

Opisane w niniejszym Programie działania przyniosą, oprócz obniżenia poziomu hałasu, także inne korzyści np. poprawę bezpieczeństwa ruchu, zmniejszenie wprowadzanych zanieczyszczeń ze źródeł liniowych, a przestrzeganie zasad właściwego planowania przestrzennego pozwoli zapobiec powstawaniu konfliktów akustycznych w przyszłości.

Większość zadań zaproponowanych w niniejszym Programie nie jest związana z koniecznością ponoszenia dodatkowych kosztów. Sporządzanie mpzp, przeglądy stanu nawierzchni, kontrole przestrzegania przepisów dotyczących prędkości, pomimo iż kosztowne, wykonywane są w ramach zadań własnych odpowiednich jednostek. Na etapie wykonywania niniejszego Programu nie jest możliwe określenie kosztów przeglądów ekologicznych.

Za realizację zadań w ramach niniejszego Programu odpowiedzialny będzie zarządzający drogami. Od zarządzającego objętego zakresem Programu, wymagane jest sporządzanie i przedkładanie marszałkowi województwa do końca marca rocznych raportów za rok poprzedni z przebiegu prac nad realizacją Programu. Ponadto zarządzający analizowanych odcinków dróg powinien wykonywać pomiary hałasu, na wyszczególnionych w Programie odcinkach, po zrealizowaniu zadań wskazanych w niniejszym opracowaniu. Wyniki pomiarów należy przekazywać w rocznych sprawozdaniach do właściwych organów administracji. Służą one wykazaniu celowości i skuteczności zaproponowanych metod ochrony przed hałasem.

Natomiast organy administracji publicznej są zobowiązane do prowadzenia odpowiedniej polityki w zakresie planowania przestrzennego.

Program ochrony środowiska przed hałasem jest określany z drodze uchwały przez Sejmik Województwa. Obowiązki pozostałych organów wskazanych w Programie dotyczą głównie przedkładania raportów z wykonania zadań Programu oraz informacji o wydawanych decyzjach i aktach prawa miejscowego mających wpływ na realizację Programu.

Uprawnienie organu przyjmującego Program do żądania takich informacji ma za zadanie zwiększyć możliwości całościowej oceny sytuacji wpływającej na przekroczenie standardów środowiska i szybsze podejmowanie właściwych rozstrzygnięć.

Sejmik województwa uzyskuje informacje od podmiotów zobowiązanych do realizacji zadań Programu, tj. zarządzającego drogą oraz wskazanych organów. Podmioty odpowiedzialne za realizację zadań przewidzianych w Programie są zobowiązane przekazywać w terminie do 31 marca każdego roku marszałkowi województwa raport z realizacji Programu za rok ubiegły.

Raporty dotyczące postępów w realizacji działań zawartych w Programie, przedkładane przez zarządzającego drogą, powinny zostać przygotowane w wersji papierowej i elektronicznej. Sprawozdania powinny zawierać nazwę jednostki odpowiedzialnej za realizację działania, jego rodzaj oraz zakres wraz z podaniem numeru i kilometrażu drogi objętej działaniem.

Pozostałe organy wskazane w niniejszym Programie powinny przedkładać sprawozdania z realizacji zadań Programu w formie papierowej i elektronicznej. Raport powinien zawierać nazwę organu oraz opis wdrożenia działania wskazanego w Programie (np. liczba przeprowadzonych kontroli prędkości, uwzględnione zasady kształtowania przestrzeni w nowo uchwalonych miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego) wraz z podaniem lokalizacji (kilometraż) oraz numeru drogi.

Całkowity koszt programu w latach 2015-2020 wyniesie 17,8 mln zł i w całości pokryty powinien zostać przez zarządzającego drogami krajowymi (obecnie GDDKiA).

Realizacja zadań Programu nie będzie miała negatywnych skutków dla środowiska.

Załącznik nr 4

do uchwały nr XVIII/189/15
Sejmiku Województwa Łódzkiego
z dnia 27 listopada 2015 r.

**UZASADNIENIE ZAWIERAJĄCE INFORMACJE O UDZIALE SPOŁECZEŃSTWA
W POSTĘPOWANIU ORAZ O TYM, W JAKI SPOSÓB ZOSTAŁY WZIĘTE POD UWAGĘ
I W JAKIM ZAKRESIE ZOSTAŁY UWZGLĘDNIONE UWAGI I WNIOSKI ZGŁOSZONE
W ZWIĄZKU Z UDZIAŁEM SPOŁECZEŃSTWA**

Sejmik Województwa Łódzkiego na etapie opracowania projektu Uchwały Sejmiku Województwa Łódzkiego w sprawie określenia „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami położonych wzdłuż dróg krajowych o obciążeniu ponad 3 000 000 pojazdów rocznie, z terenu województwa łódzkiego, których eksploatacja spowodowała negatywne oddziaływanie akustyczne tj. przekroczone zostały dopuszczalne poziomy hałasu określone wskaźnikami L_{DWN} i L_N ” zapewnił udział społeczeństwa na zasadach i w terminach 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 (Dz. U. z 2013 r., poz. 1235 ze zm.).

Sejmik Województwa Łódzkiego w terminie od dnia 6 lipca do dnia 28 lipca 2015 r. włącznie podał do publicznej wiadomości informację o przystąpieniu do opracowywania projektu Programu ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami położonych wzdłuż dróg krajowych o obciążeniu ponad 3 000 000 pojazdów rocznie, z terenu województwa łódzkiego, których eksploatacja spowodowała negatywne oddziaływanie akustyczne, tj. przekroczone zostały dopuszczalne poziomy hałasu określone wskaźnikami L_{DWN} i L_N poprzez:

- umieszczenie obwieszczenia na tablicy ogłoszeń Urzędu Marszałkowskiego Województwa Łódzkiego, w terminie 6.07-27.07.2015,
- umieszczenie obwieszczenia na tablicy ogłoszeń właściwych urzędów gmin oraz starostw objętych zakresem Programu, w terminie 6.07-28.07.2015,
- umieszczenie obwieszczenia na stronie <http://www.lodzkie.pl>, w terminie 6.07-27.07.2015.

Wersja elektroniczna projektu Programu została umieszczona na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Łódzkiego <http://www.lodzkie.pl/wcm/connect/lodzkie/bip/komunikaty/>.

Wersja papierowa dostępna była w siedzibie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Łódzkiego w Łodzi, przy al. Piłsudskiego 8, pok. 409, w godzinach pracy Urzędu. Obwieszczenie w/w sprawie ukazało się także w prasie o zasięgu wojewódzkim.

Uwagi i wnioski można było składać w następującej formie:

- pisemnej na adres Departamentu Rolnictwa i Ochrony Środowiska Urzędu Marszałkowskiego Województwa Łódzkiego w Łodzi, Al. Piłsudskiego 8, 90-051 Łódź,
- za pomocą środków komunikacji elektronicznej bez konieczności opatrywania ich bezpiecznym podpisem elektronicznym, o którym mowa w ustawie z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym (tekst jednolity: Dz.U. z 2013 r. poz. 262), poprzez uzupełnienie i przesłanie na adres e-mail: sekretariat@ro.lodzkie.pl,
- ustnie do protokołu w siedzibie Departamentu Rolnictwa i Ochrony Środowiska Urzędu Marszałkowskiego Województwa Łódzkiego w Łodzi, Al. Piłsudskiego 8, 90-051 Łódź.

Zgłoszone uwagi oraz sposób rozpatrzenia

Podczas trwających konsultacji wpłynęło 9 uwag oraz wniosków. Wszystkie uwagi zostały przeanalizowane. Część z nich została uwzględniona w Programie.

Szczegółowe zestawienie wszystkich uwag złożonych podczas konsultacji społecznych oraz sposobu ustosunkowania się do nich, przedstawia poniższa tabela.

Tabela. Uwagi i wnioski złożone w trakcie konsultacji społecznych

Lp.	Zgłaszający	Uwagi Zgłaszającego	Ustosunkowanie się do przesłanej uwagi
1.	Gmina Wartkowice	Prośba o uwzględnienie w tabeli 16 „Istniejące powiatowe lub gminne programy ochrony środowiska na terenach objętych Programem”. Programu OŚ dla Gminy Wartkowice	Uwaga uwzględniona: Uzupełniono wskazaną tabelę o wskazany dokument strategiczny.
2.	Centrum Zrównoważonego Transportu	<p>Program jest napisany zbyt ogólnikowo. Prawidłowo sporządzony program ochrony środowiska przed hałasem powinien bardziej dokładnie analizować poszczególne odcinki dróg z podaniem kilometrażu i skali występujących przekroczeń, a nie tylko podawać zakres przekroczeń (czyli de facto wartość najwyższego przekroczenia na całym odcinku, nawet bez wskazania, gdzie ono ma miejsce), a następnie wskazywać indywidualne rozwiązania dla poszczególnych lokalizacji (najczęściej są to poszczególne miejscowości) wzdłuż odcinka. Zwracamy uwagę na uwagę znajdującą się pod tabelą 3 na str. 21: „Przyjęto, że dla terenów, dla których przekroczenia poziomu hałasu są najmniejsze i mieszczą się w granicy błędu mapy akustycznej, należy zastosować tylko zadania wspomagające (tzw. prewencyjne). Wynika to z faktu, iż przyjęty zakres 5-cio decybelowy zawiera w sobie również przekroczenia niższego rzędu (<5 dB). W wielu przypadkach zasięg przekroczeń nie przekracza pasa drogowego”.</p> <p>Kogo interesują przekroczenia wewnątrz pasa drogowego? Dla terenów komunikacji nie ma ustalonych limitów hałasu. Program powinien zajmować się przekroczeniami na terenach, dla których rozporządzenie wyznacza maksymalne wartości hałasu - przede wszystkim dla terenów mieszkaniowych i rekreacyjnych. I dlatego powinien się skupiać na odcinkach przechodzących przez tereny zabudowane, ale za to dokładniej pokazywać lokalizację tych przekroczeń oraz opisywać warunki terenowe, w kontekście możliwych do zastosowania rozwiązań.</p> <p>Wniosek o uzupełnienie dokumentu o:</p> <ul style="list-style-type: none"> - tabele dla każdego odcinka drogi z podaniem lokalizacji przekroczeń (od km do km przekroczeń, ich skali oraz charakterystyką (krótkim opisem) i liczbą narażonych mieszkańców - podanie sposobu planowanej likwidacji każdego przekroczenia na każdym odcinku drogi 	<p>Uwaga częściowo uwzględniona:</p> <p>Program zawiera charakterystykę poszczególnych odcinków wraz z kilometrażem oraz liczbą osób narażonych na ponadnormatywny hałas, która wyraża się poprzez odpowiednie wartości Wskaźnika M. Dla każdego z odcinków wykonano analizę klimatu akustycznego, opracowano zestawienia tabelaryczne dotyczące zagrożenia ponadnormatywnym hałasem oraz podano sposoby planowanej likwidacji ponadnormatywnego hałasu. Dodatkowo liczba osób narażonych na hałas podana została w Załączniku Nr 3 do uchwały. Z projektu dokumentu usunięto odcinki dróg, na których po zmianie dopuszczalnych poziomów hałasu nie występują przekroczenia.</p> <p>Gruntowna analiza map przekroczeń poziomu dopuszczalnego hałasu pozwoliła wyeliminować z Programu odcinki, na których przekroczenia znajdują się pasie drogowym. Pasy drogowe powinny być wyłączone z obszarów wrażliwości hałasowej na etapie tworzenia mapy akustycznej, wizualizacja przekroczeń na ich obszarze może prowadzić do złej interpretacji stanu akustycznego środowiska.</p>

3.	Centrum Zrównoważonego Transportu	<p>Brak gwarancji likwidacji przekroczeń po realizacji programu. Zwracamy uwagę w pierwszej kolejności na ramy formalne. Działania przewidziane w Programie przewidziano na krótkoterminowe (okres 2015-2020 r.) i długoterminowe (okres po 2020 r.) Tymczasem w § 10 projektu uchwały czytamy: „Termin realizacji Programu, o którym mowa w § 1 ustala się na rok 2020”.</p> <p>Oznacza to ni mniej ni więcej, że działania okresu długoterminowego w ogóle nie mieszczą się w uchwale i nie będzie żadnej podstawy prawnej, żeby je realizować (a tym bardziej wydawać na nie fundusze). Ponadto jak z tego wynika, nie ma żadnych gwarancji, że program zakończy się likwidacją wszystkich przekroczeń (choćby dlatego, że okres długoterminowy nie ma w programie daty końcowej- znowu jest to ogromna różnica na niekorzyść względem programu małopolskiego, gdzie są ostateczne daty realizacji Programu).</p> <p>Wniosek o:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zmianę zapisu par. 10 projektu uchwały ws. Programu w kształcie: „Termin realizacji Programu, o którym mowa w par. 1 ustala się na rok 2020 w zakresie działań krótkoterminowych i na rok 2025 w zakresie działań długoterminowych” - zmianę zapisu w Programie na okres 2020-2025 z istniejącego „po 2020” - umieszczenie wyraźnego zapisu, że w chwili realizacji Programu (2025) wszystkie przekroczenia zostaną zlikwidowane, ewentualnie z zastrzeżeniem, że w miejscach, gdzie to okaże się niemożliwe ustanowione zostaną strefy ograniczonego użytkowania 	<p>Uwaga uwzględniona częściowo:</p> <p>Programy ochrony przed hałasem aktualizowane są co 5 lat w związku z powyższym nie określa się daty końcowej Programu. Wskazane działania naprawcze powinny zawierać się w okresie krótkoterminowym. Dla późniejszych okresów Programy powinny wskazywać możliwe kierunki działań oraz propozycje, które zostaną uwzględnione na etapie ustawowej aktualizacji dokumentu. Program, jako prawo miejscowe, nie może być sprzeczny z innym prawem miejscowym jakim będzie uchwalenie jego aktualizacji w ustawowym terminie. Zweryfikowano zapis § 10 uchwały na zapis: Termin realizacji Programu, o którym mowa w § 1 ustala się na rok 2020, w zakresie działań krótkoterminowych. Działania długoterminowe należy realizować w okresie obowiązywania przedmiotowego programu oraz jego aktualizacji (po roku 2020).</p> <p>Program, w swojej ogólności, nie może dawać gwarancji „likwidacji wszystkich przekroczeń” w perspektywie długoterminowej, ze względu na nieprzewidywalność czynników zewnętrznych, dlatego wprowadzone okresy oraz zadania należy traktować jako element długofalowej polityki obniżania hałasu, zgodnej ze wskazaniem Dyrektywy 2002/49/WE. Jednakże wprowadzono w Programie zapisy odnośnie wykonania przeglądu ekologicznego, który w perspektywie długoterminowej będzie miał za zadanie określić, czy w danym rejonie konieczne jest ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania.</p>
4.	Centrum Zrównoważonego Transportu	<p>W nawiązaniu do uwagi 2 zwracamy uwagę, że w okresie długoterminowym zapisano w etapie IIA” rozpatrzenie konieczności wykonania przeglądu ekologicznego na odcinkach</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona:</p> <p>W załączniku 2 wskazano, iż jeśli aktualizacja map akustycznych wykaże dalsze przekroczenia poziomów dopuszczalnych hałasu, to na etapie</p>

		<p>objętych zadaniami w ramach Etapu IA”. Po pierwsze nigdzie nie jest wyjaśnione, co to jest przegląd ekologiczny (i czy ma np. dotyczyć wszystkich elementów środowiska, czy tylko hałasu). Po drugie taki przegląd w zakresie hałasu powinien być wykonany dla wszystkich odcinków, gdzie zachodzi możliwość występowania przekroczeń nadal. Można ewentualnie z góry określić te odcinki na te, gdzie przekroczenia są obecnie wyższe niż 5 dB.</p> <p>Wniosek o:</p> <ul style="list-style-type: none"> - wyjaśnienie istoty przeglądu ekologicznego - przeprowadzenie w 2020 roku kontroli skuteczności przeprowadzonych działań wraz z zaplanowaniem działań głębszych, na odcinkach na których działania Programu okazały się niewystarczające. 	<p>aktualizacji Programu (Etap IIA), należy nałożyć na zarządzającego obowiązek sporządzenia przeglądu ekologicznego w zakresie hałasu. Przegląd ekologiczny będzie miał za zadanie określić, czy w danym rejonie konieczne jest ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania. Nadmienić należy, iż zakres oraz okoliczności, w jakich organ właściwy nakłada obowiązek sporządzenia przeglądu ekologicznego określają przepisy ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (art. 237-242).</p> <p>Kontrola skuteczności działań przeprowadzona zostanie obowiązkowo na etapie ustawowej aktualizacji Programu. Należy szczególnie podkreślić, że programy ochrony przed hałasem są dokumentami wieloletnimi, a nie jednorazowymi. Dyrektywa 2002/49/WE nie podaje daty zakończenia tworzenia programów.</p>
5.	Centrum Zrównoważonego Transportu	<p>Wnioskujemy o uzupełnienie wachlarza działań przewidzianych w programie o budowę ekranów akustycznych tam, gdzie jest to możliwe oraz budowę obwodnic miejscowości (w miarę możliwości finansowych), uspokajanie ruchu (a zwracamy uwagę, że są w cywilizowanych krajach stosowane rozwiązania inżynierskie ograniczające ruch nie tylko na prędkość 30 km/h, czyli dla ulic lokalnych, ale także np. na 50 km/h- dla ulic tranzytowych, choćby popularne progi zwalniające, tyle, że z łagodniejszym profilem).</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona:</p> <p>Przeprowadzona analiza obszarów przekroczeń wykazała, że nie ma konieczności stosowania jako rozwiązania antyhałasowego ekranów akustycznych na obszarach objętych Programem.</p> <p>Budowa obwodnic miejscowości nie może być działaniem Programu ponieważ za przekroczenia odpowiada zarządca drogi, a działania, które może podjąć, ograniczają się do zakresu własności (pas drogowy).</p> <p>Uspokajanie ruchu przy zachowaniu jego płynności jest działaniem właściwym, jednakże należy pamiętać, że na odcinkach tranzytowych, ograniczenie ruchu do 30-50 km/h dla pojazdów ciężarowych będzie się wiązało ze wzrostem uciążliwości akustycznej.</p>
6.	Centrum Zrównoważonego Transportu	<p>Domagamy się wprowadzenia zapisu, aby w lokalizacjach, gdzie postulowana w uwadze 3 kontrola w roku 2020 wskaże, że mimo realizacji Programu nie uda się zlikwidować przekroczeń do roku 2020 oraz dostępne technicznie i finansowo rozwiązania nie rokuje osiągnięcia tego do roku 2025 należy w okresie do 2025 wdrożyć jednorazowo jedno z 3 działań:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ograniczenia natężenia ruchu na odcinku drogi (np. poprzez zakaz wjazdu dla części pojazdów - np. ciężarowych, czy w określonych porach), -ograniczenie prędkości na odcinku drogi- ale z obowiązkiem zastosowania rozwiązań inżynierskich, które to ograniczenia wymuszą w praktyce - np. łamanie lub esowanie toru jazdy w planie lub profilu, - wprowadzenie strefy ograniczonego użytkowania. 	<p>Uwaga nieuwzględniona:</p> <p>Program, jak już wykazano powyżej, ma charakter wieloletni i uwzględnia okoliczność wyczerpania działań antyhałasowych. Wprowadzenie obszarów ograniczonego użytkowania, w myśl obowiązujących przepisów, możliwe jest po opracowaniu m.in. przeglądu ekologicznego. Taki zakres działań zawierają w sobie zadania dwuetapowe zaplanowane na okres po 2020 roku – czyli po aktualizacji Programu. Należy pamiętać, że zapisy niniejszego Programu będą musiały znaleźć odzwierciedlenie w jego ustawowej aktualizacji.</p> <p>Ograniczenie ruchu na drogach krajowych, na terenach poza aglomeracją, bez wskazania objazdów i dróg alternatywnych nie jest możliwe do realizacji w ramach Programu, ze względu na ograniczenia prawne w stosunku do zarządzającego odcinkiem drogi.</p> <p>W ramach Programu nie przewidziano możliwości stosowania inżynier-</p>

		<p>Uzasadnienie: nie można zgodzić się z tym, że w określonych sytuacjach nie ma możliwości zmniejszenia emisji hałasu i nic z tym nie można zrobić, podczas, gdy nie próbowano zmniejszyć prędkości. Emisja hałasu w bardzo wysokim stopniu zależy właśnie od prędkości. Jeżeli zarządca drogi nie jest w stanie zagwarantować utrzymania emisji hałasu na poziomach zgodnych z prawem ma obowiązek ograniczyć prędkość. To się zresztą stosuje w przypadku linii tramwajowych, np. w Warszawie na wiadukcie prowadzącym do mostu Poniatowskiego istnieje ograniczenie prędkości właśnie ze względu na hałas.</p> <p>Jeśli i to nie pomaga, to oczywiście prawo przewiduje też inne rozwiązanie - strefy ograniczonego użytkowania.</p>	ryjnych rozwiązań ograniczenia prędkości.
7.	Centrum Zrównoważonego Transportu	Jeżeli postulaty z uwag 1-5 (pkt 2-6 niniejszej tabeli) nie zostaną w dużym stopniu spełnione to zachodzi obawa, że program nie będzie w praktyce gwarantował celu jaki przed tego typu programami stawia dyrektywa 2002/49/WE. W takim przypadku CZT będzie kierowało sprawę do Komisji Europejskiej.	<p>Uwaga nieuwzględniona:</p> <p>Program spełnia wszelkie warunki stawiane przez Dyrektywę 2002/49/WE – jest programem wieloletnim, a zaproponowane zadania są elementem długofalowej polityki obniżania hałasu, zgodnej ze wskazaniami Dyrektywy.</p>
8.	Centrum Zrównoważonego Transportu	W uzasadnieniu niepotrzebnie przytoczono (powtórzono) całą treść Programu - należy usunąć.	<p>Uwaga częściowo uwzględniona</p> <p>Zgodnie z art. 84 ust. 4 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2013 r., poz. 1232, ze zm.) wyniki ocen i analiz, o których mowa w ust. 3, ujmowane są w uzasadnieniu do programu. Dodatkowo szczegółowy zakres informacji ujętych w programie określa rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 października 2002 r. w sprawie szczegółowych wymagań, jakim powinien odpowiadać program ochrony środowiska przed hałasem (Dz. U. z 2002 r. Nr 179, poz. 1498). Biorąc pod uwagę powyższe, nie można zrezygnować z uzasadnienia, ponieważ, konieczność jego ujęcia wynika z cyt. przepisów. Mając jednak na uwadze poprawę przejrzystości dokumentu, z załącznika nr 3 usunięto zestawienie obejmujące naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu oraz rozdz. 3-7 części opisowej, które zostały ujęte w załączniku nr 1 oraz 2 do uchwały.</p>
9.	Centrum Zrównoważonego Transportu	W projekcie Programu pisze się o potrzebie kontroli prędkości, słusznie zwracając uwagę, że rozwijanie prędkości wyższych od dopuszczalnych może być istotnym czynnikiem emisji nadmiernego hałasu. Jednakże nie przewidziano żadnych konkretnych działań, które spowodowałyby, że to postulowane kontrolowanie prędkości byłoby bardziej rozwinięte niż bez	<p>Uwaga nieuwzględniona:</p> <p>Działania po 2020 roku zostaną określone podczas aktualizacji Programu. Na obecnym etapie nie ma możliwości określenia, czy ewentualne przyszłe przekroczenia hałasu będą wynikiem ponadnormatywnej prędkości. Niniejszy Program wskazuje, w zadaniach wspomagających, kontrolę przestrzegania przepisów odnośnie prędkości ruchu. Należy również</p>

	<p>programu. Wniosek o:</p> <ul style="list-style-type: none">- wprowadzenie zapisu, że dla wszystkich odcinków dla których w roku 2020 nadal będą występowały przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu zostaną do roku 2023 zainstalowane urządzenia automatycznej kontroli prędkości we wszystkich lokalizacjach, gdzie przekroczenia będą występowały punktowo (na odcinkach do 100 m długości), a w lokalizacjach, gdzie przekroczenia będą występowały na odcinkach dłuższych niż 100 m lub seryjnie zostaną wprowadzone systemy odcinkowego pomiaru prędkości.	<p>pamiętać, że w wyniku przeprowadzenia ew. procedury przeglądu ekologicznego, może zostać wskazane ograniczenie prędkości jako możliwe działanie na danym odcinku.</p>
--	--	--